



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Rijksbegroting 2015 XII Infrastructuur en Milieu

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015

Nr. 1

VOORSTEL VAN WET

16 september 2014

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat ingevolge artikel 105 van de Grondwet de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijk bij de wet moet worden vastgesteld en dat in artikel 1 van de Comptabiliteitswet 2001 wordt bepaald welke begrotingen tot die van het Rijk behoren;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

De bij deze wet behorende departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2015 wordt vastgesteld.

Artikel 2

De bij deze wet behorende begrotingsstaat inzake de agentschappen voor het jaar 2015 wordt vastgesteld.

Artikel 3

De vaststelling van de begrotingsstaten geschieft in duizenden euro's.

Artikel 4

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari van het onderhavige begrotingsjaar. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven op of na deze datum van 1 januari, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van dat Staatsblad en werkt zij terug tot en met 1 januari.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015

Departementale begrotingsstaat (XII) behorende bij de Wet van 2015, Stb.

Begroting 2015

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bedragen x € 1.000

Artikel	Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting			
		Verplichting	Uitgaven	Ontvangsten	
TOTAAL		9.235.473		241.151	
Beleidsartikelen					
11	Waterkwantiteit	30.634	37.847	23.800	
12	Waterkwaliteit	4.564	6.225		
13	Ruimtelijke ontwikkeling	172.802	194.736	934	
14	Wegen en verkeersveiligheid	30.322	32.043	6.782	
15	OV-keten	6.021	6.021		
16	Spoor	19.709	28.785		
17	Luchtvaart	20.617	23.759	33.109	
18	Scheepvaart en Havens	4.707	4.732		
19	Klimaat	55.891	59.915	168.000	
20	Lucht en Geluid	25.638	36.450		
21	Duurzaamheid	19.262	20.493		
22	Externe veiligheid en risico's	42.203	43.846	2.719	
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	40.781	39.914		
24	Handhaving en toezicht	110.047	110.047		
25	Brede doeluitkering	1.807.451	1.782.405		
26	Bijdrage Investeringsfondsen	6.453.944	6.453.944		
Niet-beleidsartikelen					
97	Algemeen departement	45.168	45.445	3.373	
98	Apparaat van het kerndepartement	296.110	300.273	2.434	
99	Nominaal en onvoorzien	8.593	8.593		

Begrotingsstaat inzake de agentschappen behorende bij de Wet van 2015, Stb.

Begroting 2015

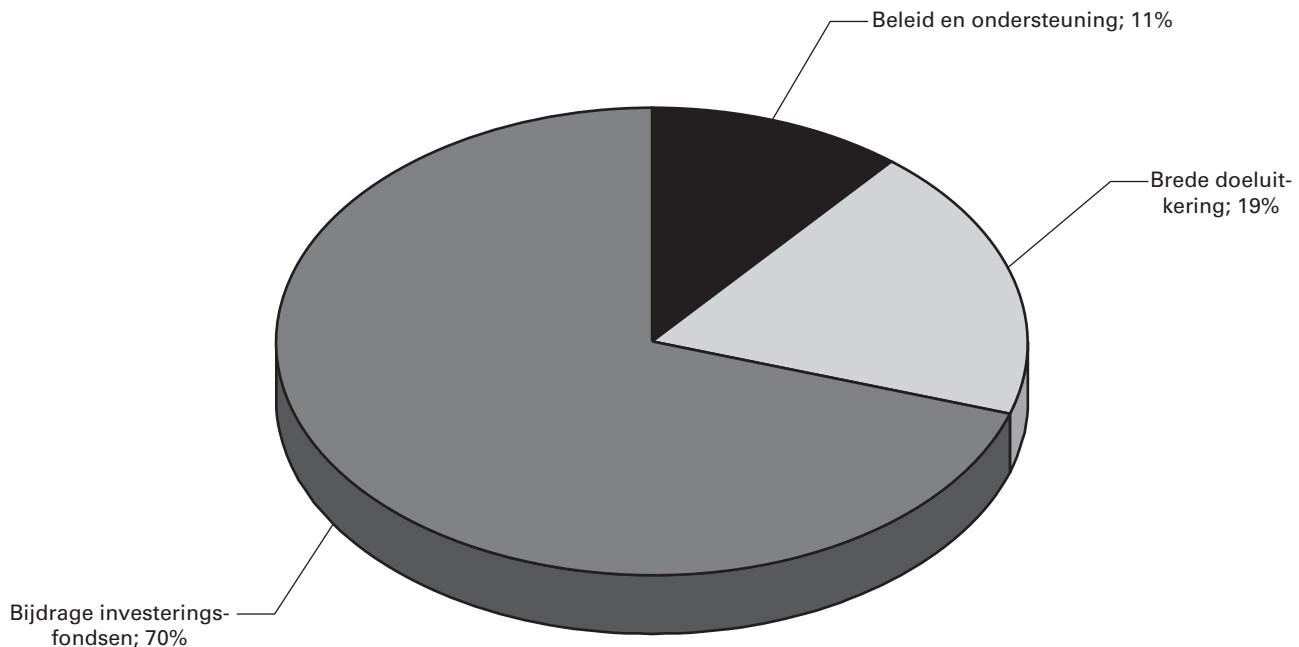
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bedragen x € 1.000

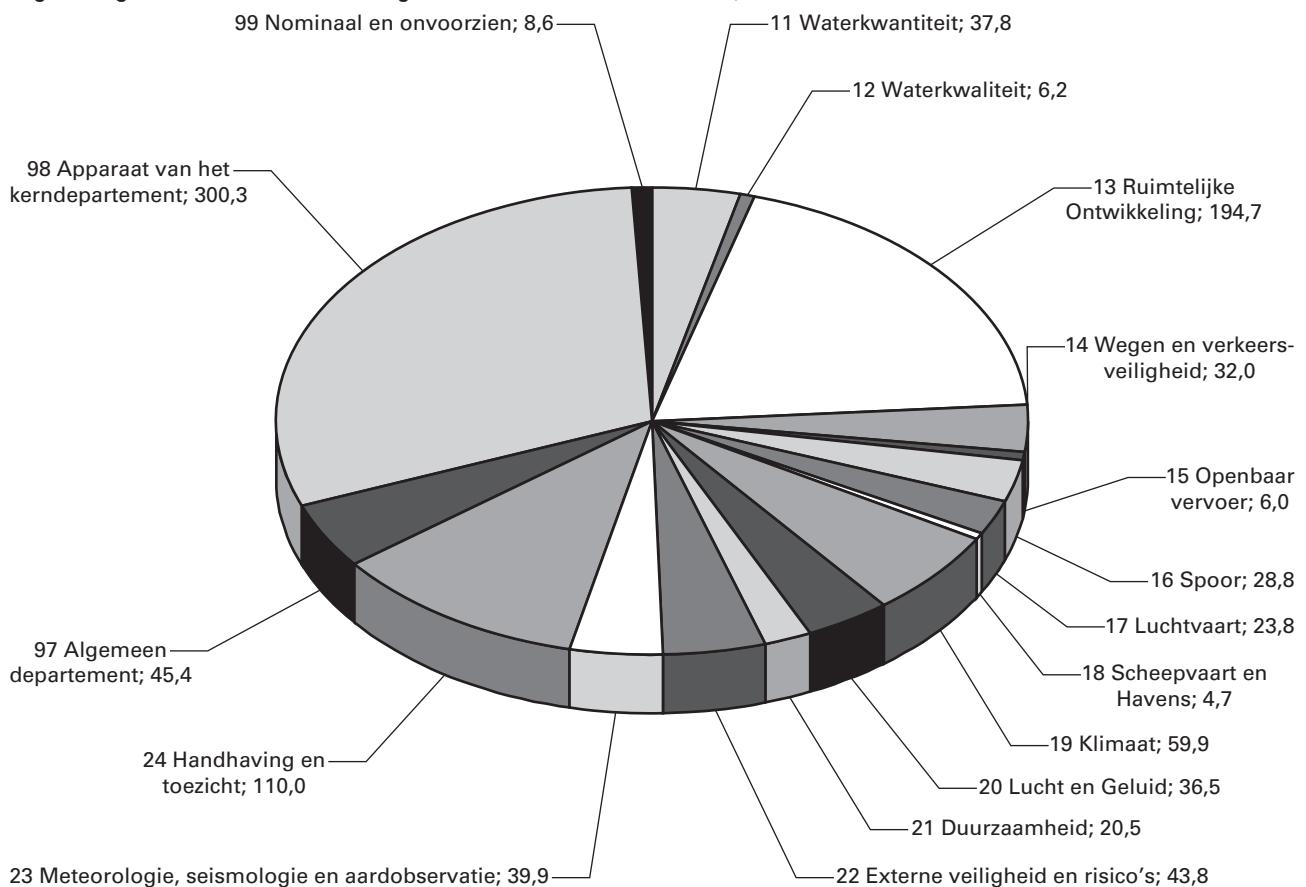
Naam	Baten	Lasten	Saldo van baten en lasten
Rijkswaterstaat	2.297.240	2.288.240	9.000
Inspectie Leefomgeving en Transport	140.208	140.208	0
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	63.993	63.993	0
Nederlandse Emissieautoriteit	7.233	7.233	0

Naam	Totaal kapitaal-uitgaven	Totaal kapitaalontvangsten
Rijkswaterstaat	90.500	57.800
Inspectie Leefomgeving en Transport	2.000	0
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	8.158	4.100
Nederlandse Emissieautoriteit	1.310	700

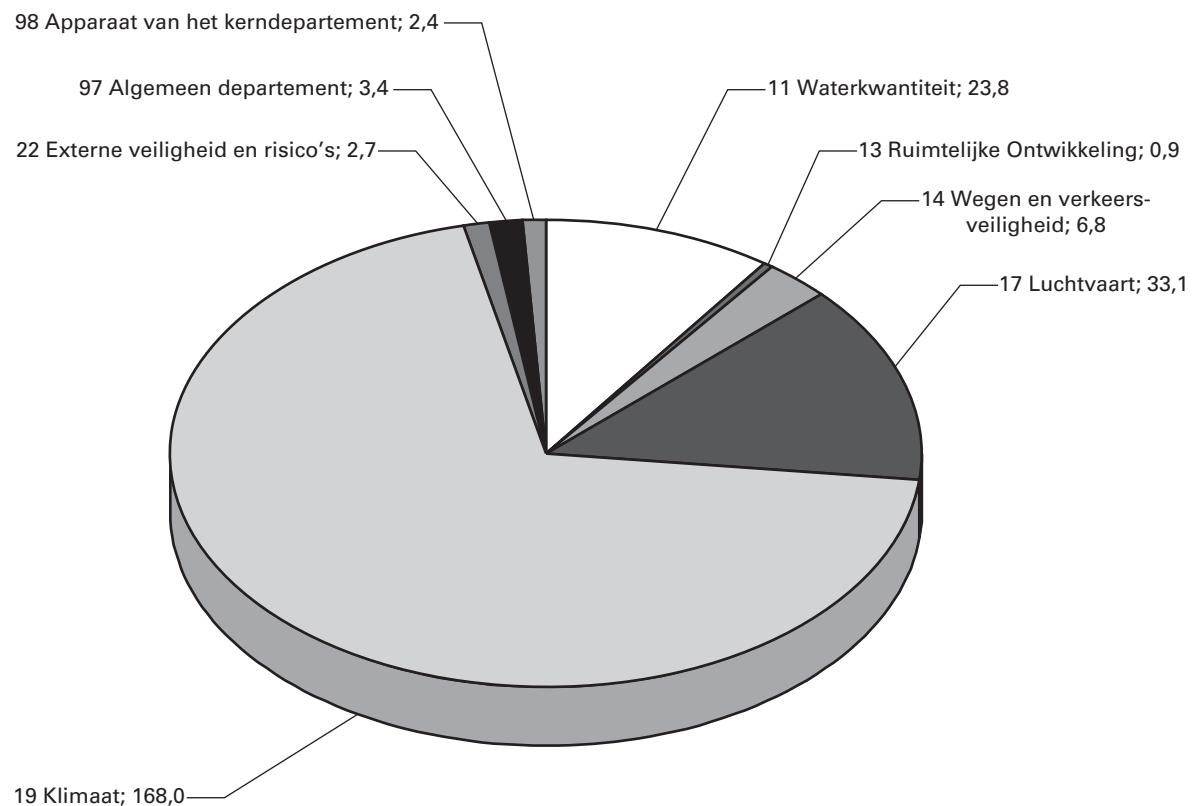
Procentuele verdeling begrote uitgaven lenM 2015 (totaal € 9.235 mln)



Begrote uitgaven Beleid en ondersteuning lenM in 2015 naar artikel (x mln €; totaal is € 999 mln)



Begrote ontvangsten hoofdstuk XII in 2015 naar artikel (x mln €; totaal is € 241 mln)



Vergaderjaar 2014–2015

34 000 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

	Pagina
A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETVOORSTEL	2
Wetsartikel 1 (begrotingsstaat ministerie)	2
Wetsartikel 2 (begrotingsstaat agentschappen)	2
B. BEGROTINGSTOEPLICHTING	3
1. Leeswijzer	3
2. Het beleid	7
2.1 De beleidsagenda	7
2.2 De beleidsartikelen	28
2.3 De niet-beleidsartikelen	141
3. De agentschappen	147
4. De bijlagen	171
4.1 ZBO's en RWT's	171
4.2 Verdiepingshoofdstuk	174
4.3 Moties en toezeggingen	201
4.4 Subsidieoverzicht	240
4.5 Evaluatie- en overig onderzoek	248
4.6 Overzichtsconstructie Milieu	256
4.7 Afkortingenlijst	260

A. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen. Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota. Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaten opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

Wetsartikel 2

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en de lasten, het saldo van de baten en de lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de in de staat opgenomen agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI), Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) voor het onderhavige jaar vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen worden toegelicht in onderdeel B (Begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel in de paragraaf inzake de agentschappen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

B. BEGROTINGSTOEPLICHTING

1. LEESWIJZER

Voor u ligt de begroting 2015 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (lenM), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting (Begroting hoofdstuk XII). De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

- De beleidsagenda beschrijft de beleidsprioriteiten van lenM voor 2015. Tevens wordt in de agenda een totaaloverzicht van de beleidsdoorluchtingen, verstrekte garanties en een begroting op hoofdlijnen gepresenteerd.
- De beleidsartikelen bieden systematisch inzicht in de algemene doelstellingen, de rollen en verantwoordelijkheden, de financiële instrumenten en het evaluatieoverzicht.
- In de niet-beleidsartikelen worden uitgaven verantwoord die niet zinvol of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen.
- In de agentschapsparagrafen zijn de relevante financiële gegevens van KNMI, RWS, ILT en NEa opgenomen.
- De volgende bijlagen zijn opgenomen in deze begroting:
 - Overzicht van onder lenM vallende Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (RWT's).
 - Verdiepingshoofdstuk: een beknopte samenvatting van alle financiële wijzigingen van uitgaven en ontvangsten op artikel-niveau.
 - Overzicht van moties en toeleggingen.
 - Subsidieoverzicht: hierin wordt een overzicht van alle via lenM verstrekte subsidies opgenomen.
 - Evaluatie- en overig onderzoek: hierin is een overzicht van effectenonderzoeken ex-post en overige evaluatieonderzoeken opgenomen.
 - Overzichtsconstructie Milieu: met informatie over alle Milieu-gerelateerde begrote uitgaven van het Rijk (dus ook uitgaven buiten de begroting van lenM).
 - Lijst met afkortingen.

Naast de Begroting hoofdstuk XII, kent lenM ook de begroting van het Infrastructurfonds, fonds A van de Rijksbegroting, waarin de concrete investeringsprojecten en programma's worden geraamde. Met dit aparte fonds voor de infrastructuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructurfonds (**Stb. 1993, nr. 319**), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

Daarnaast kent lenM de begroting van het Deltafonds, fonds J van de Rijksbegroting. In de Waterwet (**Stb. 2009, nr. 107**) is opgenomen dat een Deltafonds wordt ingesteld met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening. Met ingang van deze begroting worden ook uitgaven op het gebied van waterkwaliteit verantwoord op het Deltafonds; zie ook hieronder.

De begrotingen van lenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Motie Schouw

In juni 2011 is de motie Schouw ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Europese Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenM heeft de Raad voor 2015 geen specifieke aanbevelingen gedaan.

Verantwoord Begroten

Op 20 april 2011 is de aanpassing van de presentatie van de Rijksbegroting onder de naam «Verantwoord Begroten» in de Tweede Kamer behandeld (Kamerstukken II, 2010/11, **31 865, nr. 26**). De nieuwe presentatie geeft meer inzicht in de financiële informatie, de rol en verantwoordelijkheid van de Minister en laat een duidelijke splitsing tussen apparaat en programma zien. In deze begroting zijn alle begrotingsartikelen ingevuld volgens de nieuwe voorschriften.

Groeiparagraaf

Wat is nieuw in deze begroting

De begroting 2015 is op de volgende punten gewijzigd ten opzichte van de begroting 2014:

Prijsbijstelling tranche 2014

Aan de Tweede Kamer is toegezegd (Kamerstukken II, 2013/14, **33 750 XII nr. 14**) dat de Kamer uiterlijk bij ontwerpbegroting 2015 wordt geïnformeerd over de effecten van de korting op de prijsbijstelling tranche 2014 voor de lenM begrotingen. Als gevolg van deze korting zijn de projecten en programma's op de fondsen geïndexeerd uit de resterende investeringsruimte bij de modaliteiten. Daarbij is kritisch bezien bij welke projecten en programma's indexatie dit jaar noodzakelijk was (bijvoorbeeld vanuit juridische en/of bestuurlijke verplichtingen). Bij de Voorjaarsnota is het restant van de aanvullende post prijsbijstelling tranche 2014 daarnaast toegevoegd aan de lenM begrotingen.

Per saldo effect op lenM begrotingen (periode 2014–2028)

Infrastructuurfonds	€ 387mln
waarvan	€ 303
Hoofdwegen	mln
Spoorwegen ¹	–
Regionaal/Lokale Infrastructuur	€ 11
Hoofdvaarwegen	mln
Deltafonds	€ 73
Hoofdstuk XII	mln
Totaal effect op de lenM begrotingen	€ 466
	mln

¹ De besluitvorming over indexatie van de budgetten Spoorwegen voor Beheer, Onderhoud en Vervanging is aangehouden tot de begroting 2016.

De bedragen uit de tabel zijn ten laste van de investeringsruimte op de fondsen gebracht. Evenals vorig jaar resteert er op de fondsen een kasprobleem. Technisch is dit kasprobleem verwerkt via een minregel op de investeringsruimte van de modaliteiten. In het uitvoeringsjaar wordt een risico op een kasoverschrijding ter omvang van het minbedrag in de begroting geaccepteerd. lenM lost de minregel uiterlijk bij ontwerpbe-

grotting 2017 op, maar zo mogelijk bij de eerstvolgende herijking van het investeringsprogramma.

Intertemporale aanpassingen Fondsen

Investeringen in aanleg, beheer en onderhoud zijn gebaat bij continuïteit en een kasbeeld met beperkte schommelingen. In de Infrastructurfondsbegroting was er in 2016 echter sprake van een forse terugloop van de totale beschikbare middelen ten opzichte van het jaar 2014. Bij het realiseren van meerjarige infrastructuurprojecten is dit een onwenselijke situatie. Het is immers niet zonder meer mogelijk om projecten gedurende 2014 in uitvoering te nemen indien de daarvoor beschikbare kasmiddelen in het uitvoeringsjaar 2016 zeer schaars zijn.

Het verloop van de budgetten vergde daarom een oplossing om het programma zo veel mogelijk volgens planning in uitvoering te blijven nemen. Deze oplossing heb ik – samen met de Minister van Financiën – gevonden in twee kasschuiven op het Infrastructurfonds ten gunste van het jaar 2016. Eén via het generale beeld (€ 250 miljoen uit 2014 naar 2016 en 2017) en één via het Deltafonds (€ 150 miljoen uit 2018 en 2019 naar 2016). Met deze laatste schuif heb ik tevens een bijdrage geleverd aan een evenwichtiger kasbeeld op het Deltafonds. Op dit fonds was juist in 2016 sprake van een budgettaire piek en een terugloop in 2018 en 2019. Beide kasschuiven zijn reeds verwerkt en aan u gemeld bij Voorjaarsnota 2014. Bij het opstellen van de Miljoenennota bleek dat er binnen de volledige Rijksbegroting nog ruimte was om – aanvullend op deze reeds verwerkte kasschuiven – de beschreven dip in 2016 verder te verlichten. Om deze reden wordt bij Miljoenennota voorgesteld om aanvullend € 40 miljoen te versnellen van 2017 naar 2016.

Waterkwaliteit

Op grond van het amendement Jacobi (Kamerstukken II, 2013/14, 33 503, nr. 8) is het met ingang van 1 januari 2015 mogelijk om de uitgaven op het gebied van waterkwaliteit, ook wanneer deze uitgaven geen relatie hebben met waterveiligheid en zoetwatervoorziening, te verantwoorden op het Deltafonds. Hierdoor is het mogelijk om vanuit het Deltafonds projecten waarin ook waterkwaliteitsaspecten een rol spelen integraal te financieren. Hiertoe zijn middelen overgeboekt van artikel 12 op de Begroting hoofdstuk XII naar het nieuwe artikel 7 in het Deltafonds. Het gaat daarbij om de realisatieprojecten Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren, Natuurcompensatie Perkpolder, Verruiming Vaargeul Westerschelde en Natuurlijker Markermeer/IJmeer. Tevens is voor dekking gezorgd voor de totale opgave voor de Kaderrichtlijn Water (KRW), die loopt tot en met 2027 (zie ook de «Groeiparagraaf» (Wat is nieuw in deze begroting) in het Deltafonds).

Conversie artikel 11 Waterkwantiteit en artikel 12 Waterkwaliteit naar één integraal waterartikel

In het verlengde van de overheveling van KRW middelen van artikel 12 Waterkwaliteit naar het Deltafonds (zie voorgaand punt), is lenM voornemens 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 wordt een gewijzigd artikel voorgesteld bestaande uit de artikelonderdelen Waterkwaliteit en Waterkwantiteit. Met dit integrale waterartikel wordt beoogd de samenhang tussen de artikelen te benadrukken, zonder af te doen aan de transparantie van de begroting.

Wijziging naam en algemene doelstelling artikel 15

De naam en algemene doelstelling van artikel 15 is aangepast van «Openbaar Vervoer» in «OV-keten». Deze naam sluit beter aan bij de beleidsinzet van IenM. De oude naam was te breed gedefinieerd; het hoofd railnet valt bijvoorbeeld ook onder openbaar vervoer, terwijl dat wordt toegelicht in artikel 16. Daarnaast wordt er in artikel 15 verwezen naar beleid ten aanzien van fietsen, dat niet als openbaar vervoer kan worden aangemerkt.

2. HET BELEID

2.1 Beleidsagenda

Inleiding

Dit jaar zijn de eerste voorzichtige tekenen van herstel van de economie zichtbaar. Tegen deze achtergrond blijft het Ministerie van IenM bijdragen aan een sterk en welvarend land met een stevige internationale concurrentiepositie en een veilige en gezonde leefomgeving: die inzet is de rode draad in onze aanpak van vraagstukken op het gebied van klimaatverandering, waterveiligheid, milieu, ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid.

Het afgelopen jaar heeft IenM veel geïnvesteerd in nieuwe plannen. Of het nu gaat om de Lange Termijn Spooragenda, de Klimaatagenda, een modern milieubeleid, de ontbrekende schakels in het wegennet zoals de Blankenburgtunnel, de A13-A16 en de Ring Utrecht: de bakens zijn gezet. In 2015 komt het vooral aan op het waarmaken van de ambities en het stapsgewijs realiseren van de plannen.

IenM en de samenleving

IenM zoekt nadrukkelijk de samenwerking met bekende en nog onbekende partners. IenM geeft invulling aan de participatiesamenleving en creëert ruimte voor initiatieven vanuit de samenleving, ruimte voor innovatieve oplossingen en ruimte in de regelgeving. Onder de noemer «de energieke samenleving», enkele jaren geleden gemunt door het Planbureau voor de Leefomgeving¹, slaat IenM bruggen tussen nationaal «Haags» beleid en de ontelbare lokale, kleinschalige initiatieven die overal in het land worden gestart. IenM heeft de ambitie om als «energieke overheid» het gesprek met de energieke samenleving aan te gaan.

Daarmee doen we recht aan een veranderende samenleving. De vraagstukken worden complexer en zijn meer met elkaar verbonden. Bestuurders, bedrijven en burgers willen, vaak kleinschalig, zelf meewerken aan oplossingen, of het nu gaat om het inrichten van de ruimte, oplossingen voor bereikbaarheid of milieuvraagstukken. Gelijktijdig maken technologische ontwikkelingen nieuwe, duurzame en slimme oplossingen mogelijk. Die nieuwe mogelijkheden willen we ruim baan geven en daarmee ook nieuwe (lokale en landelijke) economische kansen creëren.

Prioriteiten in 2015

In deze beleidsagenda wordt uitgebreid aandacht besteed aan vijf onderwerpen die in 2015 bijzondere aandacht verdienen en krijgen.

Het waterbeleid zal in 2015 in het teken staan van de *Deltabeslissingen* op het gebied van onder andere waterveiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie. Gelijktijdig met de begrotingsstukken hebt u de voorstellen van de Deltacommissaris en de kabinetsreactie hierop ontvangen. Internationaal zal IenM nadrukkelijk de Nederlandse waterexpertise onder de aandacht brengen.

Doel van het klimaatbeleid is het zoveel mogelijk beperken van de risico's van klimaatverandering. Onderdeel hiervan is het streven naar een volledig duurzame energievoorziening in 2050. De nadruk ligt in 2015 op

¹ PBL, De energieke samenleving. Op zoek naar een sturingsfilosofie voor een schone economie, Den Haag 2011

de uitvoering van de *Klimaatagenda* en het *SER-energieakkoord*. Eén van de doelen van dit akkoord is dat Nederland in 2023 16% van de energie uit duurzame bronnen haalt. Voor het bereiken van onze klimaatdoelen zoeken we nadrukkelijk internationale aansluiting. De inzet is een eendrachtige en ambitieuze EU-inzet gericht op een nieuw mondiaal klimaatakkoord op de klimaattop in 2015 in Parijs.

De bereikbaarheid van ons land is de afgelopen jaren verbeterd, mede door voortdurende investeringen in infrastructuur. De bereikbaarheidsopgaven zijn vandaag de dag echter niet meer op te lossen met de aanleg van nieuwe infrastructuur alleen. De verstedelijking zorgt voor meer druk op de ruimte en een veranderende vraag. Om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden met voldoende aandacht voor leefbaarheid en veiligheid is lenM gestart met een *nieuwe aanpak bereikbaarheid*. Hierin staan burgers en hun reisgedrag centraal en worden openbaar vervoer, spoor, weg en water meer benaderd als samenhangend systeem en worden opgaven op andere terreinen, zoals leefbaarheid of natuur, in samenhang hiermee bezien. Ondertussen gaan we volgens planning door met investeren in het wegennet. In 2015 worden stappen gezet in enkele belangrijke wegenprojecten, zoals de Blankenburgtunnel, de Ring Utrecht en de A13-A16.

lenM zoekt in 2015 nadrukkelijk samenwerking met steden om te komen tot een aanpak en coalities die zich inzetten voor een slimme, gezonde, leefbare, bereikbare, veilige en duurzame stad. Door de bevolkingsdichtheid cumuleren in de steden problemen met duurzaamheid en leefomgeving. De stad heeft echter ook een bijzonder karakter waardoor innovaties sneller tot stand komen. lenM wil deze kracht benutten.

In 2015 zet het kabinet stappen in de *stelselherziening van het Omgevingsrecht* met minder en eenvoudiger regels en flexibiliteit die gebiedsgericht maatwerk mogelijk maken. De basis wordt gevormd door de nieuwe Omgevingswet waarin 24 bestaande wetten zijn opgegaan. Het kabinet heeft het wetsvoorstel Omgevingswet in 2014 ingediend bij de Tweede Kamer; in 2015 ligt de nadruk op de nadere uitwerking van de uitvoeringsregelgeving.

Naast deze prioriteiten zet lenM uiteraard ook in op andere beleids terreinen. In 2014 is – als leidraad voor het beleid op het gebied van spoor – de Lange Termijn Spooragenda uitgebracht en is het proces van concessieverlening aan NS en ProRail afgerond. In 2015 ligt de nadruk op het realiseren van de geschatste ambities en op het uitvoeren van de nieuwe concessie-afspraken. Bij de luchtvaart blijft de inzet het handhaven van de sterke internationale positie van Schiphol. Mede in dit verband wordt in 2015 begonnen met de uitbreiding van luchthaven Lelystad. Het milieubeleid zal vooral in het teken staan van de modernisering die de Staatssecretaris van lenM in maart 2014 heeft aangekondigd.

Deltabeslissingen

Ondanks de grote internationale inspanningen om klimaatverandering te beperken moet Nederland zich voorbereiden op de gevolgen van een stijgende zeespiegel, een dalende bodem en stijgende temperaturen. Sinds het advies van de Deltacommissie (commissie-Veerman) uit 2008 zijn ieder jaar nieuwe stappen gezet. Dit proces nadert nu zijn afronding met de definitieve voorstellen voor Deltabeslissingen en voorkeursstrategieën, op voorstel van de Deltacommissaris en de beleidsmatige verankering ervan in een tussentijdse wijziging van het Nationaal

Waterplan. De meest prominente Deltabeslissingen hebben betrekking op waterveiligheid, ruimtelijke adaptatie en zoet water.

Waterveiligheid

Als Nederland zich niet zou verdedigen tegen het water, zou 60% van ons land regelmatig overstromen. In dit gebied wonen 9 miljoen mensen en wordt 70% van ons inkomen verdiend. Doel van het nieuwe waterveiligheidsbeleid is het duurzaam beheersen van overstromingsrisico's op een maatschappelijk aanvaardbaar niveau. Nieuwe technische inzichten maken het mogelijk maatwerk te leveren en precies daar waar de nood het hoogst kan worden, de beste bescherming te bieden. Hierbij worden zowel de kans op een overstroming als de eventuele gevolgen daarvan meegewogen. Hiervoor worden nieuwe toetsinstrumenten voor keringen ontwikkeld. Drie principes zijn leidend: 1) iedereen achter de dijk krijgt tenminste hetzelfde veiligheidsniveau – van Limburg tot Texel en van Zeeland tot Groningen (de jaarlijkse kans om te overlijden als gevolg van een overstroming mag niet groter zijn dan 1 op 100.000, ofwel: 0,001%), 2) daarbovenop investeren we extra in gebieden met een risico op veel slachtoffers en grote economische schade, waar de maatschappelijke ontwrichting na een overstroming het grootst zou zijn en 3) vitale infrastructuur en kwetsbare functies, zoals nutsvoorzieningen en ziekenhuizen, krijgen extra bescherming. De veiligheid wordt opgebouwd uit drie lagen («meerlaagsveiligheid»): preventie, duurzame ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing. Voor de actualisatie van het waterveiligheidsbeleid heeft de deltacommissaris in het Deltaprogramma 2015 – op basis van voorstellen uit de gebiedsgerichte deelprogramma's en landelijke overwegingen – een voorstel voor de deltabeslissing waterveiligheid geformuleerd. Deze deltabeslissing is onderbouwd met slachtoffer-risico's en een analyse van maatschappelijke kosten en baten. Daarbij zijn ook de mogelijkheden voor meerlaagsveiligheid meegenomen. De deltabeslissing is het kompas voor het waterveiligheidsbeleid in de komende decennia. Het Rijksbeleid dat voortvloeit uit de voorstellen voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën wordt verankerd in een partiële herziening van het Nationaal Waterplan. De nieuwe normering krijgt een wettelijke basis door aanpassing van de Waterwet. Doel is om de nieuwe aanpak in 2017 in de wet op te nemen, zodat het gebruikt kan worden in de vierde toetsronde, die in 2017 start. Daarnaast moet het wettelijk toetsinstrumentarium, waarmee eens in de twaalf jaar de dijken worden beoordeeld, worden aangepast aan de nieuwe manier waarop we naar waterveiligheid kijken.

Ruimtelijke adaptatie

Driekwart van de woningen in het binnendijkse gebied kan bij een doorbraak van de primaire waterkeringen schade ondervinden. Veel vitale en kwetsbare functies, zoals ziekenhuizen en energiecentrales, zijn niet bestand tegen overstromingen. Bij de locatiekeuze, de ruimtelijke inrichting en de bouwwijze is daar vaak geen rekening mee gehouden. Door de gevolgen van klimaatverandering – hitte, droogte, wateroverlast – kan bovendien schade in bebouwd gebied ontstaan. Daarom is het belangrijk om het bebouwde gebied minder kwetsbaar te maken voor extreme weerssituaties en de mogelijke schade bij overstromingen te beperken. Dit vereist een verandering: klimaatbestendig en waterrobust inrichten moet in Nederland een vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden. Deze verandering kan aansluiten bij de continue (her)ontwikkelingen van bebouwde gebieden. Alle overheden en marktpartijen zijn daarvoor verantwoordelijk. Centraal onderdeel van het voorstel voor de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, zoals geformuleerd

in het Deltaprogramma 2015, is een aantal bestuurlijke afspraken en instrumenten, waarmee deze partijen de ambitie en een werkwijze vastleggen voor structurele verbinding van water en ruimtelijke inrichting.

Zoetwater

De beschikbaarheid van voldoende zoetwater is van groot belang voor de Nederlandse samenleving en economie. Dit geldt bijvoorbeeld voor de stabiliteit van dijken en de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Ook belangrijke economische sectoren zijn van zoetwater afhankelijk, zoals de landbouw, scheepvaart en een belangrijk deel van de industrie. Deze sectoren vertegenwoordigen een waarde van ruim € 180 miljard (directe productie) en hebben een aandeel van ongeveer 16% in de nationale economie. Verder zijn waterrijke natuur, de stad en de volksgezondheid afhankelijk van voldoende zoetwater. Het aanbod van zoetwater is echter niet altijd toereikend. De gehanteerde toekomstscenario's («deltascenario's») laten zien dat door klimaatverandering en sociaaleconomische ontwikkelingen vaker watertekorten kunnen optreden. Anticiperen op die mogelijke ontwikkelingen is dus nodig. De deltabeslissing Zoetwater draagt hieraan bij met het nieuwe instrument «voorzieningenniveaus» en een bijbehorend adaptief investeringsprogramma. Het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en gebruikers maken de komende jaren per regio afspraken over de beschikbaarheid en de verdeling van water. Dit voorzieningenniveau geeft de watergebruiker duidelijkheid over de verantwoordelijkheid van de overheid in normale en droge situaties. Op deze manier kan Nederland zijn gunstige zoetwatersituatie ook in de toekomst benutten voor een sterke economische positie en een aantrekkelijke leefomgeving.

Nieuwe aanpak bereikbaarheid

Nederland verstedelijkt nog altijd: steden worden drukker en de mobiliteit neemt toe. Dat leidt tot andere mobiliteitsvraagstukken. Door de ontwikkelingen van mobiele informatietechnologie en Intelligent Transport Systemen (ITS) krijgt bereikbaarheid een andere betekenis en ontstaan nieuwe kansen voor weg- en OV-gebruikers, beheerders, vervoerders en het Nederlandse bedrijfsleven. Duurzaamheid wordt voor burgers en bedrijven een steeds belangrijker drijfveer bij keuzes rond mobiliteit. Gelijktijdig verandert ook de rol van de rijksoverheid: traditionele hiërarchische verhoudingen maken plaats voor meer gelijkwaardige verhoudingen met regio en bedrijfsleven.

Het kabinet bevordert het gebruik van intelligente transportsystemen om zo bestaande infrastructuur beter te benutten. Ook bevordert het kabinet het slimmer toepassen van beschikbare reisinformatie voor de consument. Er worden proeven opgezet met innovatieve verkeerssystemen, onder andere om ervaring op te doen met zelfrijdende voertuigen.

Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig bij alle betrokkenen. Dit vergt een aanpak, waarbij nieuwe aanleg van infrastructuur hand in hand gaat met intelligente andere oplossingen op gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting. Deze brede, gezamenlijke aanpak past binnen de Vernieuwing van het MIRT en maakt gebruik van de werkwijze en ervaringen van het programma Beter Benutten waarbij slimme maatregelen worden genomen om de files op de grootste knelpunten terug te dringen. Ook wordt gebruik gemaakt van de inzichten en opbrengsten van het programma Connecting Mobility (vervolg op Beter Geïnformeerd op

Weg). Daarin werken publieke en private partners samen aan effectiever en efficiënter verkeersmanagement en -informatie in Nederland.

In de loop van 2014 zijn zes brede MIRT onderzoeken en twee MIRT-verkenningen rond bereikbaarheid opgaven op (middel)lange termijn begonnen in zes regio's en op twee verkeerscorridors. In deze onderzoeken wordt de nieuwe aanpak gelijktijdig uitgewerkt en toegepast. De nieuwe aanpak betekent een gelijkwaardige manier van samenwerken met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, een intensievere probleemanalyse en slimme, creatieve oplossingen waarbij burgers en hun reisgedrag centraal staan. OV, spoor, weg en water worden daarbij benaderd als een samenhangend bereikbaarheids-systeem. Ook opgaven op terreinen als leefbaarheid, veiligheid, wonen, economie en natuur in het gebied kunnen in samenhang worden bezien om tot synergie en vruchtbare allianties te komen. Zo ontstaan minder traditionele oplossingen, die niet primair gericht zijn op het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Om het leerproces in deze acht onderzoeken te faciliteren en te structureren is begin 2014 het programma Meer Bereiken in het leven geroepen.

Het programma Beter Benutten heeft de afgelopen jaren positieve resultaten opgeleverd en wordt conform het Regeerakkoord de komende jaren voortgezet. In maart 2014 zijn met de 12 betrokken regio's bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolg. Gezamenlijk investeren Rijk en regio circa € 600 mln tot en met 2017. De ambitie bij het vervolgprogramma is 10% reistijdverbetering in de spits in de drukste gebieden. De concrete maatregelenpakketten worden in tranches per regio vastgelegd. De maatregelen zullen onder meer betrekking hebben op de ontwikkeling van multimodale reisinformatie en de inzet van in-car technologie om bestuurders actuele en persoonlijke adviezen te geven. Minimaal 10% van het budget is gereserveerd voor de ambities op het vlak van ITS.

Klimaatagenda en SER-energieakkoord

Het kabinet zet in op een ambitieus (inter)nationaal klimaatbeleid. Een krachtige en consistente klimaataanpak, zowel mondial als nationaal, is nodig om te komen tot een duurzaam welvarende economie en tot een samenleving die voldoende is toegerust op klimaatverandering. De in oktober 2013 uitgebrachte Klimaatagenda: Weerbaar, Welvarend en Groen² richt zich op het creëren van een brede coalitie voor klimaatmaatregelen en op een gecombineerde aanpak van klimaatadaptatie. Met de uitwerking van de Klimaatagenda zet het kabinet een stabiel en ambitieus langetermijnbeleid neer, met als doel onder meer een volledig duurzame energievoorziening in 2050. Internationaal is het zaak te komen tot een ambitieuze EU-inzet als opmaat voor een mondial klimaatakkoord op de Verenigde Naties-klimaattop van 2015 in Parijs. Nederland zet in op een akkoord waar alle landen aan mee willen doen, zodat het klimaatprobleem effectief wordt aangepakt. Daarvoor moet het akkoord flexibiliteit bieden over hoe landen bijdragen en moeten ze daarin worden gefaciliteerd, waarbij ook meer aandacht nodig is voor de bijdragen van bedrijfsleven en NGO's.

Op Europees niveau is de inzet om in 2030 ten minste 40% aan CO₂-emissies terug te dringen en de verplichting om in de Europese Unie 27% hernieuwbare energie te realiseren. Nederland werkt daarbij samen met andere vooruitstrevende landen in het kader van de Green Growth

² 32 813, nr. 70

Group. Het doel van een mondial klimaatakkoord wordt in de EU vertaald in een verlaging van het plafond voor emissiehandel (emissiehandels-systeem ETS) en de verplichting van individuele lidstaten voor de niet-ETS-sectoren. Voor het bereiken van dit CO₂-doel is ook de uitvoering van het SER-energieakkoord cruciaal. Dit akkoord heeft als doelstelling onder meer om in 2023 16% van de binnenlandse energievraag uit hernieuwbare bronnen te produceren. Daarmee neemt de behoefte aan fossiele brandstoffen af. Prioriteit voor 2015 heeft derhalve de uitvoering van de Klimaatagenda en SER energieakkoord met bijzondere aandacht voor windenergie op land en zee, zonne-energie PV (Photovoltaic) en alle opties rond duurzaam warmtegebruik. Daarnaast stimuleert het kabinet energiebesparing, onder andere via de Wet milieubeheer. Als stap naar een Nationale Adaptatiestrategie worden, in aanvulling op het Deltaprogramma, risicoanalyses voor adaptatie opgesteld. Tot slot stimuleert lenM initiatieven uit de samenleving en zet in op versterking van emissiehandel. Eind 2015 ontvangt de Tweede Kamer een voortgangsrapportage van de Klimaatagenda.

Mobiliteit veroorzaakt circa 20% van de uitstoot van Nederlandse broeikasgassen. Het verduurzamen van de mobiliteit draagt dus fors bij aan de Nederlandse klimaatdoelstelling. Afspraak uit het SER-energieakkoord met de sector is om in 2030 max. 25Mton CO₂ uit te stoten, wat overeenkomt met een vermindering van 17% t.o.v. 1990, als tussenstap naar circa 12Mton CO₂ in 2050 (- 60% t.o.v. 1990). De grootste uitdaging voor de beoogde emissiereductie ligt bij het personen- en goederenvervoer over de weg: circa 85% van de CO₂ uitstoot.

Meest effectief is de inzet op bronbeleid. Als de ontwikkeling daarvan in EU-verband achterblijft, zal extra moeten worden ingezet op gedragsbeïnvloeding en op versnelde inzet van innovatieve voertuigen en brandstoffen. Innovatietajecten kennen vaak een lange looptijd: het ontwikkelen en op de markt brengen van nieuwe technieken vergt tien tot twintig jaar. Daarom wordt nu ingezet op publiek-private samenwerking. Daarbij is een consistent beleid met stabiele randvoorwaarden voor veiligheid, milieu-impact en stimuleringskader noodzakelijk. Eind 2014 krijgt de Tweede Kamer het actieplan voor de uitvoering van de visie naar een duurzame brandstofmix voorgelegd. Deze visie vloeit voort uit de afspraken in het SER-energieakkoord, waarbij in nauwe samenwerking met de marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten is toegewerkt naar een traject om individuele duurzame brandstofsporen (elektrisch, waterstof, gasvormig en vloeibaar) met elkaar te verbinden en te bezien waar die sporen elkaar aanvullen of juist beconcurreren. De visie biedt een ontwikkelpad met verschillende alternatieven, waarin alle partijen zich herkennen en dat handelingsperspectief biedt op lange en korte termijn.

Naast bronbeleid zet het SER-energieakkoord ook in op gedragsverandering: minder en andere mobiliteit (OV, fiets, deelauto) helpen bij CO₂-reductie. lenM heeft onder meer opdracht gegeven voor een programma om 300 bedrijven te ondersteunen bij de CO₂-reductie van hun personenmobiliteit met 20% (Lean and Green Personal Mobility). Verder faciliteert lenM het proces om tot een Green Deal Zero Emissie stadsdistributie te komen. Tot slot stimuleert Rijkswaterstaat bij aanbestedingen in de grond-, weg- en waterbouwsector de markt tot het nemen van maatregelen die de CO₂-uitstoot in de keten beperken.

lenM en de stad

Steden in Nederland blijven groeien. Hierdoor komt in de stad de gezondheid, veiligheid en duurzaamheid sterker onder druk te staan dan daarbuiten. Het unieke karakter van de stad biedt echter ook uitzicht op oplossingen voor deze problemen. In steden wonen, ondernemen, bedenken en creëren mensen dicht bij elkaar. Ontwikkelingen en innovaties komen daardoor sneller en gemakkelijker tot stand. De stad vormt zo een katalysator voor duurzame ideeën en concrete oplossingen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzame mobiliteit. De stad is ook de plek waar ideeën op kleine en grote schaal kunnen worden uitgeprobeerd en toegepast en waar een kleine oplossing effect voor veel mensen kan hebben. Dat maakt de stad in potentie tot een «slimme» samenleving. Die slimme kracht wil lenM benutten door:

- het voortouw te nemen om samen met partners een aanpak voor een slimme, gezonde, leefbare, bereikbare, veilige en duurzame vormgeving van de stad te ontwikkelen;
- bijvoorbeeld door via bestemmingsplannen, bouwprocedure en bestaande investeringsprogramma beter bij stedelijke groei aan te laten sluiten (omgevingswet en MIRT);
- coalities te vormen die zich hiervoor inzetten.

Om de Nederlandse steden op het gebied van concurrentiekraft en leefbaarheid in de wereldtop te houden, zijn lenM, BZK en EZ gestart met de Agenda Stad. Het onderwerp kan mogelijk ook een van de (overkoepelende) thema's zijn voor het Europese voorzitterschap en wordt nu al op tal van plekken in binnen- en buitenland opgepakt. Nederland heeft hierin goede kansen om ideeën, concepten en concrete acties te vermarkten, bijvoorbeeld op het terrein van stedenbouw, watermanagement en energiebesparing in de gebouwde omgeving.

Stelselherziening Omgevingsrecht

Het omgevingsrecht kan eenvoudiger en doelmatiger worden ingericht. Daarnaast zijn de groeiende samenhang tussen verschillende projecten en activiteiten, de transitie naar een duurzame economie (bijvoorbeeld bij locaties voor windparken) en de groeiende verschillen tussen regio's (bij sommige groei, bij andere krimp) aanleiding voor een vernieuwing van het omgevingsrecht. Het kabinet heeft daartoe in 2014 het wetsvoorstel Omgevingswet³ ingediend, waarin 24 bestaande wetten (onder andere de Tracéwet, de Crisis- en herstelwet en de Wet ruimtelijke ordening) geheel of grotendeels zijn opgegaan. Dit leidt tot minder en eenvoudiger regels.

De Omgevingswet is erop gericht dat:

- inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en gebruiksgemak van het omgevingsrecht wordt vergroot;
- regelgeving uitgaat van een samenhangende benadering van de leefomgeving in beleid, besluitvorming en regelgeving; deze benadering stimuleert innovatie en een actieve aanpak om kwaliteitsdoelen voor de leefomgeving te halen en maakt het mogelijk om succesvolle instrumenten op meer terreinen in te zetten als dat wenselijk is;
- bestuurlijke afwegingsruimte wordt vergroot door een actieve en flexibele aanpak mogelijk te maken voor het bereiken van doelen voor de leefomgeving; door waar dat kan, ruimte te bieden voor gebiedsgericht maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte en te zorgen voor duidelijkheid en landelijke uniformiteit;
- besluitvorming over activiteiten en projecten in de leefomgeving sneller en beter plaatsvindt; het legt de basis voor minder administratieve handelingen.

³ 33 962

tieve onderzoekslasten, deelt bevoegdheden ondubbelzinnig toe en zorgt voor duidelijke procedures, met waarborgen voor effectieve inspraak en rechtsbescherming.

In 2015 wordt de uitvoeringsregelgeving van de Omgevingswet nader uitgewerkt in vier Algemene Maatregelen van Bestuur: het Omgevingsbesluit, het Besluit Kwaliteit van de Leefomgeving en Activiteiten in de Leefomgeving (vanwege de omvang van dit laatste besluit bestaat deze uit twee AMvB's, gericht op Bouwen en op Water en Milieu). Daarnaast wordt gewerkt aan de implementatie van de Omgevingswet, door de invoeringsbegeleiding verder vorm te geven en de digitale omgeving (»Laan van de Leefomgeving«) te ontwikkelen. Met de Laan van de Leefomgeving wordt tevens invulling gegeven aan de afspraak in het regeerakkoord om gegevens beter digitaal te beschikbaar te maken en meer vergunningaanvragen digitaal te maken. Verder wordt via het programma Nu al Eenvoudig Beter de kennis en kunde verder uitgewerkt. Daarnaast treden in 2015 de 10e en 11e tranches Crisis- en herstelwet in werking.

Modernisering milieubeleid

Het milieubeleid van de laatste vier decennia heeft Nederland merkbaar gezonder en veiliger gemaakt. We hebben minder last van zure regen, ernstige smog en geluidshinder en de lucht is schoner dan in de jaren zestig. Er komen echter steeds nieuwe milieurisico's bij, in de vorm nieuwe stoffen die we nog niet goed kennen. De Staatssecretaris van IenM stelt daarom de gezondheid van burgers centraal en houdt in dat licht het milieubeleid zo actueel mogelijk. In het verlengde van de Kamerbrief Modernisering Milieubeleid⁴ wordt het beleid moderner en anders vormgegeven: de overheid legde in het verleden vaak eenzijdig regels op. Het milieuvraagstuk is echter van iedereen: overheden, instellingen, mensen, bedrijven. Door samen te werken en opgaven integraal aan te pakken maken we Nederland duurzamer, gezonder en veiliger.

Inhoudelijk gaat het om het volgende:

- Gezondheid komt meer centraal te staan in het milieubeleid, waarbij het zaak is om nieuwe milieuproblemen voor te zijn en alert te zijn bij de introductie van nieuwe stoffen in het milieu. Dit geldt bijvoorbeeld voor microplastics in cosmetica en genetisch gemodificeerde organismen. Het kabinet wil voorkomen dat achteraf blijkt dat de introductie van nieuwe stoffen leidt tot gezondheidsproblemen, zoals eerder met asbest wel is gebeurd. De kennis hierover moet daarom up to date worden gehouden. Op Europees niveau zijn afspraken nodig. Cijfermatige normen zijn een goed uitgangspunt voor beleid, maar zoals het PBL heeft betoogd⁵ dient er ook aandacht te zijn voor de daadwerkelijke effecten van het milieubeleid in de praktijk.
- Internationaal zet het kabinet stevig in op de aanpak van vervuiling bij de bron. Er moet schoner en stiller worden geproduceerd, zodat bijvoorbeeld auto's minder schadelijke stoffen uitstoten. Hier is nog een wereld te winnen voor de gezondheid van mensen, ook voor volgende generaties. Luchtvuurvervuiling stopt niet bij de grens en meer dan vroeger opereren bedrijven internationaal, waardoor Europese en internationale afspraken noodzakelijk zijn.

⁴ 28 663, nr. 55

⁵ PBL, Wissels omzetten – Bouwstenen voor een robuust milieubeleid voor de 21^e eeuw, 16 juni 2013

- Koplopers dienen de ruimte te krijgen om hun duurzame initiatieven te ontgooien. Hiertoe zullen milieuwetten worden aangepast. De regels zijn in de loop der jaren soms zo complex geworden dat bedrijven, burgers en overheid ze niet meer begrijpen en initiatieven soms niet van de grond komen. Door regels toegankelijker te maken en ze op te nemen in de omgevingswet, is dit te voorkomen.
- De overheid geeft het goede voorbeeld. Met duurzaam inkopen, eigen CO₂-reductie (Lean & Green), aanbestedingseisen en het verspreiden van kennis en concrete tips voor burgers via Duurzaamdoen.nl.
- lenM maakt meer gebruik van de activiteiten van diverse partijen in de samenleving (o.a. via Duurzaamdoen.nl). Het vinden van antwoorden op de huidige en nieuwe opgaven is een vraag voor de hele samenleving: burgers, bedrijven en overheden gaan samen gezamenlijk en gelijkwaardig aan de slag, zodat zoveel mogelijk ideeën en innovaties ontstaan en doorgegeven worden. Denk aan het werk aan gezonde en slimme steden. Omdat steden dichtbevolkt zijn, hebben oplossingen die gevonden worden daar meteen een grote impact. Een meer gebiedsgerichte inzet van het milieubeleid is in veel gevallen nodig, ook buiten de steden. Dat maakt de opgaven en kansen meer transparant, concreet en tastbaar.
- Naar analogie met de Green Deals zet lenM het initiatief Safety Deals in als nieuw instrument. Het gaat daarbij om initiatieven van het bedrijfsleven en overheden die de veiligheidsprestaties van chemische bedrijven bevorderen en die bijdragen aan het verhogen van de omgevingsveiligheid.

Ruimte

Het Riksbeleid voor ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in de in 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte⁶ (SVIR). Dit ruimtelijk beleid kent een selectieve beleidsinzet op 13 nationale belangen. Bij deze 13 nationale belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de uitvoering. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. In dit kader werkt het aan meer eenvoudige regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat meer ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk is, vanaf het in werking treden van de Omgevingswet (naar verwachting in 2018) verplicht een Nationale Omgevingsvisie op te stellen – een integrale, strategische visie op de leefomgeving. Om hierop voorbereid te zijn, wordt in 2015 gestart met een meerjarig programma Nationaal Ruimtelijke Beleid. Hiertoe wordt het beleid van de SVIR geëvalueerd en voert het Rijk diverse verkenningen uit.

Het breed benaderen van opgaven en oplossingen, samenwerking en flexibiliteit wordt gezocht in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT, het investeringsprogramma van het Rijk in het ruimtelijk domein). De gebiedsagenda's vormen hierbij de samenwerkingsagenda van het Rijk en andere overheden. De komende jaren wordt het MIRT verbreed naar onder andere water en duurzaamheid.

Naast de bovengrondse opgaven werkt lenM, zoals in de SVIR aangekondigd, ook aan de ruimtelijke opgaven van de ondergrond. In 2015 zal de Structuurvisie Ondergrond (STRONG) worden vastgesteld. De

⁶ 32 660, nr. 50

structuurvisie biedt het ruimtelijke afwegingskader voor activiteiten in de ondergrond en heeft als doel een duurzaam en efficiënt gebruik van de ondergrond, mede in relatie tot de opgaven boven de grond. De structuurvisie richt zich op ruimtelijke vraagstukken op rijksniveau en op de ontwikkeling van een afwegingssystematiek die ook doorwerkt naar andere regionale en lokale afwegingen. IenM integreert de Structuurvisie Schaliegas in de Structuurvisie Ondergrond. In 2015 zal de zienswijzenprocedure worden doorlopen en zal de behandeling in de Tweede Kamer ter vaststelling van de Structuurvisie Ondergrond kunnen plaatsvinden.

Na jaren van sanering van locaties met bodemverontreiniging wordt stapsgewijs overgegaan naar duurzaam beheer en gebruik van de bodem. Doel is een volledige decentralisatie na de komende covenantsperiode (2015–2019). Met andere overheden en bedrijfsleven worden afspraken gemaakt over de verdere aanpak van spoedlocaties. Dit leidt in 2015 tot nieuwe afspraken of een nieuw covenant. Het nieuwe wettelijke instrumentarium voor het bodembeleid wordt onderdeel van de Omgevingswet. In 2015 is de inzet gericht op de herziening van de Wet bodembescherming. Deze zal in 2018 zijn afgerond, op tijd om de wet te laten opgaan in de Omgevingswet.

Aanleg wegen

Zoals uiteengezet onder «nieuwe aanpak bereikbaarheid» wordt bij nieuwe verkenningen en MIRT-onderzoeken voortaan breder gekeken naar de problematiek en mogelijke oplossingen waarbij meer oog zal zijn voor onder meer gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting. De uitvoering van het huidige MIRT-programma wordt ondertussen voortgezet. Zo is na vaststelling van de voorkeursvariant de planuitwerking voor de Ring Utrecht begonnen. Voor de Blankenburgverbinding worden in 2015 het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit vastgesteld.

In de begroting van het Ministerie van IenM zijn twee projecten met een tolopgave opgenomen: de Blankenburgverbinding en de Via15. De totale tolopgave bedraagt € 601 miljoen (prijspeil 2014). Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken is een wetsvoorstel in voorbereiding. Het streven is om dit wetsvoorstel begin 2015 voor behandeling aan de Tweede Kamer aan te bieden.

Verder zijn in 2015 onder meer voorzien: voorkeursbesluiten over de A58 Eindhoven-Tilburg en de N65 bij Vught en een ontwerp-tracébesluit voor de Amsterdamse Zuidas.

Verkeersveiligheid

Het verkeer in Nederland is relatief veilig, maar het kan altijd beter. Leidende doelstellingen zijn daarbij vooralsnog maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020. De doelstelling voor verkeersdoden ligt binnen bereik: in 2013 is het aantal gedaald naar 570. De daling van het aantal ernstig verkeersgewonden blijft echter achter. In 2015 zal het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) een verkenning uitvoeren naar de haalbaarheid van deze doelen. Op basis van dit onderzoek en de dan beschikbare aanvullende maatregelen beziet de Minister van IenM in overleg met medeoverheden en maatschappelijke partners of de doelstelling voor verkeersgewonden moet worden aangepast.

Spoor en OV

Lange Termijn Spooragenda

Met de LTSA⁷ wil het kabinet de kwaliteit van het spoor verbeteren, zodat de reizigers en verladers dit in toenemende mate als aantrekkelijke optie zien. Voor reizigersvervoer worden verbeteringen beoogd in 1) de reis van deur-tot-deur, 2) het reisgemak en 3) de reisinformatie. Voor het goederenvervoer is de ambitie om 1) de doorlooptijd van goederen van verlader naar ontvanger te verbeteren, 2) het aanbieden en ontvangen van lading per spoor te vergemakkelijken en 3) de informatie-uitwisseling te verbeteren. Daarnaast wordt ingezet op een spoorsysteem van hoge kwaliteit, door 1) betere veiligheid 2) betere betrouwbaarheid en 3) het versterken van het spoor als duurzaam transportmiddel. Tot slot is het van belang de capaciteit van het spoorsysteem optimaal te benutten. Dit betekent dat aan de groei van zowel reizigersvervoer als goederenvervoer ruimte wordt geboden. Conform het principe «eerst beter en dan meer» zal op de drukste corridors eerst de betrouwbaarheid verder worden verbeterd en vervolgens vanaf 2017 de frequentie voor het reizigersvervoer in fasen worden verhoogd.

Om de LTSA te realiseren geeft lenM in samenwerking met de partijen uit de spoorsector (decentrale overheden, NS, Prorail, spoorgoederenvervoerders, stad- en streekvervoerders en reizigersorganisaties) uitvoering aan de acties in de uitvoeringsagenda. Via de OV&Spoortafels vindt structureel overleg tussen de partijen uit de spoorsector plaats. Wederkerigheid is daarbij belangrijk. Door de inzet van de bevoegdheden van alle partijen bouwen we samen aan «netwerk Nederland». Eén van de acties uit de uitvoeringsagenda is de herijking van de projecten en programma's. Deze zal eind 2014 worden afgerond. De herijking vormt een nieuw vertrekpunt en leidt tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor wat betreft het spoor en OV. Daarbij wordt bezien hoe door slim combineren het investeringsprogramma tot 2028 zo effectief en doelmatig mogelijk vormgegeven kan worden.

In 2015 treden de nieuwe concessies voor NS en Prorail in werking, een instrument om invulling te geven aan een scherpere sturing door lenM.

Veiligheid op het spoor

Om meer treinen met hogere snelheden en hoge betrouwbaarheid te laten rijden moet de veiligheid op het spoor verder worden verbeterd.

lenM werkt aan de implementatie van het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). De bestaande treinbeveiliging wordt daarmee vervangen en verbeterd. Het systeem moet in 2022 in alle treinen zijn ingebouwd. Hierdoor kunnen treinen veilig op kortere afstand van elkaar rijden; dit vergroot de capaciteit op het spoor. In april 2014 is de voorkeursbeslissing ERTMS⁸ bekend gemaakt – hiervoor is tot 2028 € 2,5 miljard beschikbaar gesteld. In deze periode zal zoveel mogelijk ook het programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden ingevoerd. Omdat ERTMS is aangemerkt als Groot Project, informeert de Staatssecretaris van lenM de Tweede Kamer regelmatig over de voortgang.

⁷ 29 984, nr. 474

⁸ 33 652, nr. 14

Om het aantal treinen dat «door rood rijdt» verder terug te dringen wordt in 2015 de uitvoering van het stop-tonend-sein-verbeterprogramma (STS) voortgezet. Ten behoeve van de veiligheid en doorstroming bij spoorweg-overgangen wordt ook het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen verder uitgevoerd. Hierbij wordt gewerkt met een combinatie van generieke maatregelen (bijvoorbeeld kortere dichtligtijden van overwegen en gedragsbeïnvloeding van weggebruikers) en maatwerk voor specifieke locaties.

OV-chipkaart

De OV-chipkaart is er om de reiziger snel, betrouwbaar en veilig van deur tot deur te laten reizen. Goede samenwerking en gezamenlijke besluitvorming tussen en van verschillende concessieverleners en -houders is cruciaal. Over het gezamenlijke beleid rond onderwerpen die concessies overstijgen, vindt besluitvorming plaats in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Over kwesties waarvoor een landelijke oplossing nodig is, zullen ook op landelijk niveau beslissingen worden genomen indien de concessiepartijen daar niet gezamenlijk in slagen. Hiervoor creëert lenM een wettelijke «stok achter de deur». Met een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 krijgt het Rijk bevoegdheden om regels te stellen:

- in het belang van toegankelijkheid, gebruikersvriendelijkheid en interoperabiliteit;
- ten behoeve van een goed functionerende markt voor betaaldienstverlening (onder toezicht van de ACM);
- aan het beschikbaar stellen van data over vervoersstromen ten behoeve van de onderbouwing van OV-projecten;
- en aan de samenwerking van partijen om het OV-chipsysteem en toekomstige betaalsystemen optimaal te laten functioneren.

Luchtvaart

De internationale concurrentiepositie van Nederland is gebaat bij een sterke positie van de mainport Schiphol. De kwaliteit van de services van de luchthaven en het uitgebreide aanbod aan rechtstreekse verbindingen maken de luchthaven tot een hoogwaardig transportknooppunt, een aantrekkelijke vestigingsplaats voor het (inter)nationale bedrijfsleven en daarmee tot een belangrijke economische en werkgelegenheidsmotor voor Nederland. Daarom is het van belang om deze huidige sterke positie en de hub-functie die Schiphol vervult, te behouden en versterken op de lange termijn. Goed ontwikkelde regionale vliegvelden met een goede bereikbaarheid – door de lucht, maar ook via weg en spoor – zijn daarmee onlosmakelijk verbonden. Dat geldt voor Rotterdam/The Hague Airport maar met name ook voor Lelystad en Eindhoven Airport. Uitgaande van een totaal aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen van 580.000 is op basis van het Alders-advies uit 2008 afgesproken dat Schiphol tot 2020 mag groeien tot jaarlijks maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen. Voor de resterende 70.000 vliegtuigbewegingen wordt ruimte gezocht op Eindhoven Airport en Lelystad Airport, wat ook de regionale economieën aldaar ten goede zal komen. In 2015 wordt gestart met de werkzaamheden voor uitbreiding van Lelystad Airport, zodat in 2018 de eerste commerciële lijndiensten kunnen plaatsvinden. Het Luchthavenbesluit Eindhoven (eerste fase) wordt geëvalueerd, gevolgd door besluitvorming over de tweede fase.

Naar verwachting zal de wijziging van de Wet Luchtvaart (voor wat betreft de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol) in werking treden. In het kader van de beperking van geluidsbelasting wordt het nieuwe

stelsel voor normen en handhaving in 2015 in regelgeving verankerd. In het Riksprogramma SMASH worden keuzes gemaakt over de ruimtelijk-economische ontwikkeling (woningopgave) van de Schipholregio.

Maritieme Zaken

De maritieme strategie van de Minister van IenM wordt in 2014 uitgewerkt in werkprogramma's voor zeevaart, zeehavens en binnenvaart. Het werkprogramma zeehavens is op 25 juni ondertekend door Rijk en sectorpartijen en openbaar gemaakt. De werkprogramma's voor zeevaart en binnenvaart worden in het najaar van 2014 uitgebracht, gelijktijdig met de maritieme strategie.

Het werkprogramma Zeevaart beoogt onder meer versterking van de concurrentiekracht van de Nederlandse vloot. Daartoe wordt het vlagregister efficiënter ingericht en worden voorbereidingen getroffen voor een wetsvoorstel inzake private beveiligers. Dit moet het mogelijk maken private beveiligers onder voorwaarden in te zetten op schepen onder Nederlandse vlag. Daarnaast zet Nederland zich in om een NECA (NO_x Emission Control Area) in te stellen in de Noordzee en Oostzee. Daarbij wordt een balans gezocht tussen milieuambities en economische haalbaarheid.

Het werkprogramma zeehavens is op 25 juni vastgesteld. Met dit werkprogramma versterken de riksoverheid, de havenbeheerders, het havenbedrijfsleven en het Topteam Logistiek / Strategisch Platform Logistiek de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens door ruimte te bieden voor ondernemerschap, met oog voor de stad en de leefomgeving. Hiertoe wordt de samenwerking tussen havenbeheerders, havenbedrijfsleven en overheden versterkt. De ambitie van deze partijen is dat de Nederlandse haveninfrastructuur de beste van de wereld blijft, het marktaandeel van de Nederlandse havens in de Hamburg-Le Havre range groeit en dat de toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens toeneemt.

Het werkprogramma besteedt aandacht aan zes thema's: 1) de zeehavens en Europa, 2) bereikbaarheid en logistiek, 3) ondernemerschap en arbeidsmarkt, 4) duurzaamheid en innovatie, 5) zeehavens en hun omgeving en 6) havensamenwerking en de borging van publieke belangen. Binnen elk van deze thema's zijn acties afgesproken om de zeehavens en het bedrijfsleven de komende twee jaren te versterken. Het werkprogramma komt bovenop de lopende investeringen in infrastructuur en de activiteiten van de topsectoren.

Het werkprogramma Binnenvaart zal ingaan op de beleidsambities gericht op de versterking van de concurrentiekracht van de binnenvaart, de bereikbaarheidsambities voor het goederenvervoer over binnenwateren en de verbetering van de veiligheid en duurzaamheid van de scheepvaart op de binnenwateren. Onderdeel van het werkprogramma zijn de uitvoering van het aanlegprogramma hoofdvaarwegen en nieuwe MIRT-onderzoeken naar de goederencorridors Oost- en Zuid-Nederland.

Logistiek

In 2015 wordt de actieagenda van de Topsector Logistiek verder uitgevoerd, met bijzondere aandacht voor het realiseren van minder vrachtwagenkilometers op de weg, minder CO₂-uitstoot, vereenvoudiging van wet- en regelgeving en buitenlandpromotie. Hierbij zal Nederland optreden als kennispartner van onder andere de Wereldbank en voor andere landen die

aangeven te willen profiteren van de Nederlandse expertise op het terrein van logistiek en supply-chain management.

Er wordt toegewerkten naar een controlesmoment om de efficiëntie van de logistieke keten te vergroten: alle inspecties, zoals Inspectie Leefomgeving en Transport, Voedsel- en Warenautoriteit en douane gaan zo inspecteren op hetzelfde moment in de logistieke keten.

Verder worden in 2015 brede MIRT-onderzoeken van twee multi-modale goederencorridors uitgevoerd. Het betreft de A15- Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam («corridor Oost»), en de goederencorridor Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland («corridor Zuid»).

Met het oog op consistentie en herkenbaarheid voor de gebruiker beziet Rijkswaterstaat de mogelijkheden voor verdere uniformering van de naamgeving van wegen en vaarwegen.

Het Infrastructuurfonds en Deltafonds hebben op dit moment een looptijd tot en met 2028. Het beveiligen van de Nederlandse rivierdelta tegen hoogwater en het beheer en de ontwikkeling van infrastructuur binnen dit beveiligde gebied vereisen beide besluitvorming met een tijdhorizon van meerdere jaren. In 2015 wordt daarom verkend of verlenging van de planperiode van deze fondsen wenselijk is. Dit zal geschieden in nauwe samenhang met de ontwikkeling van multimodale trans-europese corridors die in 2014 is gestart.

Van Afval Naar Grondstof (VANG)

IenM zet zich in om de transitie naar een circulaire economie te stimuleren en te versnellen. Dit economische systeem neemt de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het behoud van natuurlijke hulpbronnen als uitgangspunt en streeft ernaar dat in iedere schakel van het systeem waarde wordt gecreëerd voor mens, natuur en economie. Door het verduurzamen van grondstoffengebruik wordt de milieudruk van productie en consumptie zo laag mogelijk gehouden en is economische groei niet meer automatisch belastend voor milieu en leefomgeving. Onmisbare partners bij dit streven zijn uiteenlopende sectoren van het bedrijfsleven. Daarom zijn diverse Green Deals met betrekking tot afval en grondstoffen in voorbereiding.

Het programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) richt zich op meer duurzame producten op de markt, duurzamere consumptie en meer en betere recycling. Doelen zijn halvering van de hoeveelheid afval, betere scheiding van huishoudelijk afval, wegnemen van belemmerende regelgeving en Nederland tot *hotspot* van de circulaire economie maken. Dit vereist ook een actieve inzet in de EU om een breder palet aan producten te reguleren, gezamenlijke maatstaven voor efficiëntie in het gebruik van hulpbronnen en meer aandacht voor nieuwe verdienmodellen.

Om duurzame koplopers te stimuleren zet IenM in 2015 een versnelingspunt circulaire economie op om projecten op regio- keten- en sector niveau te organiseren. In samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken wordt een gezamenlijk kennisplein ingericht rond de beschikbaarheid van en substituten voor grondstoffen. Beoogd wordt verder het sluiten van een Green Deal met de sector om *circulair design* in Nederland te bevorderen. Om verduurzaming van het consumentengedrag te bevorderen wordt met Milieu Centraal een strategie ontwikkeld

die zich richt op het onderwijs, de detailhandel en op het tegengaan van voedselverspilling. Met de sectoren wordt een Green Deal gesloten voor het verlengen van de gebruiksfase van producten door het stimuleren van hergebruik, reparatie en onderhoud. De rijksoverheid geeft zelf het goede voorbeeld met het staande beleid voor duurzaam inkopen en stimuleert circulaire businesscases en ketens binnen de Green Deal Circulair Inkopen.

Initiatieven om meer en beter te recyclen zijn soms niet succesvol door barrières in de regelgeving. Met het programma Ruimte in Regels voor Groene Groei nemen lenM en EZ waar mogelijk belemmeringen weg in wet- en regelgeving voor onder meer afval en grondstoffen. Om de knelpunten in beeld te brengen en op te lossen richt Rijkswaterstaat een steunpunt belemmerende regelgeving in. Om te komen tot verbetering van de inzameling van huishoudelijk afval door gemeenten zet lenM een Plan van Aanpak Huishoudelijk afval in gang, wordt onderhandeld over een Green Deal over betere nascheiding en wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor afvalscheiding in de openbare ruimte.

Nieuwe risico's

Door technologische ontwikkelingen en voortschrijdende wetenschappelijke inzichten komen regelmatig nieuwe (potentiële) risico's voor mens en milieu in beeld. Actueel zijn in dit verband onder meer genetisch gemodificeerde organismen, nanotechnologie en microverontreinigingen in het water. Het kabinet wil voorkomen dat nieuwe technologieën en toepassingen – ook op de langere termijn – negatieve effecten op de gezondheid en veiligheid van mensen hebben, zoals in het verleden door bijvoorbeeld asbest. Dit betekent dat maatregelen altijd worden gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en het voorzorgsbeginsel.

Een effectieve aanpak van nieuwe risico's vraagt om een nieuwe vorm van samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en burgers, waarbij actief wordt gezocht naar ten eerste een praktische zorgplicht en ten tweede voorzorgsmaatregelen die innovatie zo min mogelijk belemmeren. Voor de benadering van concrete dossiers is het beoordelingskader uit de kabinetsvisie «Nuchter omgaan met risico's» en het afwegingskader «Bewust omgaan met Veiligheid»⁹ het uitgangspunt. Het kabinet brengt in 2015 een beleidsafwegingskader uit om een zorgvuldige afweging te kunnen maken van risico's voor de veiligheid en kansen voor innovatie.

Waterkwaliteit

Het kabinet wil, conform de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de waterkwaliteit verbeteren en zorgen voor duurzaam gebruik van ons water. Dit is tevens een randvoorwaarde voor het bereiken van de doelen uit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en Natura 2000. Het streven is om te komen tot een kosteneffectieve aanpak van problemen met de waterkwaliteit door goede afstemming tussen betrokken overheden en maatschappelijke organisaties en door de koppeling met andere beleidsopgaven (zoals waterveiligheid, natuur en ondergrond). De agrarische sector heeft een belangrijke rol bij het verbeteren van de waterkwaliteit. In het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer werkt de sector samen met de ministeries van lenM en EZ. De ministeries zien erop toe dat het algemene beleid de juiste randvoorwaarden schept voor regionaal maatwerk.

⁹ 28 663, nr. 60

De uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen uit 2009 loopt tot en met december 2015. Daarna gaan de maatregelen die worden benoemd in de stroomgebiedbeheerplannen 2015 in uitvoering. Deze zijn momenteel in voorbereiding. De ontwerp-plannen liggen vanaf december 2014 ter inzage. In de begroting van het Deltafonds 2015 is voldoende geld gereserveerd om de opgave in de rijkswateren tot en met 2027 uit te kunnen voeren.

Water internationaal

Nederland beschikt over een internationale topexpertise op het gebied van water, die een grote bijdrage levert aan de economie. Met de Topsector Water beoogt de Minister van IenM een verdubbeling van de toegevoegde waarde van de watersector in 2020. Deze toppositie brengt daarnaast de maatschappelijke verantwoordelijkheid met zich mee om kennis en kunde wereldwijd te delen om watergerelateerde rampen te voorkomen of de gevolgen daarvan te beperken.

Nederland start het netwerk van «lage landen» met andere landen die vergelijkbare uitdagingen als Nederland het hoofd te bieden hebben, gericht op intensievere samenwerking en uitwisseling van expertise. Het Dutch Disaster Reduction Team adviseert landen of regio's bij een dreiging van een waterramp of wederopbouw na een ramp. Dit creëert ook nieuwe kansen voor de watersector.

In VN-verband bevordert Nederland de totstandkoming van een breed en integraal water-SDG (Sustainable Development Goal) in het najaar van 2015. In verschillende internationale fora bepleit Nederland een omslag van een reactieve naar een preventieve benadering van watergerelateerde risico's. De reisagenda van de Minister van IenM zal in 2015 voor een belangrijk deel in het teken staan van water.

Het programma Partners voor Water wordt in 2015 verder uitgevoerd. Gelijktijdig werkt IenM samen met de ministeries van BZ en EZ aan een nieuw programma Water Internationaal, als opvolger van Partners voor Water, dat per 1 januari 2016 operationeel zal zijn.

Internationale agenda

De internationale agenda voor IenM wordt in sterke mate bepaald door ontwikkelingen in de EU. Onlangs is een nieuw Europees parlement aan het werk gegaan. Binnenkort zal ook de nieuwe Europese Commissie worden geïnstalleerd. Eén van de eerste stappen is de herijking van de huidige overkoepelende EU-beleidsvisie *Europa 2020 Strategie*. Dit en het daarop gebaseerde Commissie Werkprogramma 2015 zijn bepalend voor de politieke aandacht en onderhandelingsinzet in 2015, maar ook van belang voor de speelruimte voor het Nederlandse EU-voorzitterschap in de eerste helft van 2016.

Naar verwachting zal, sterker dan voorheen, de nadruk in het EU-beleid liggen op versterking van de concurrentiekracht, de interne markt (ook voor de dienstensector) en innovatie om economische groei en werkgelegenheid te bevorderen. Voor IenM betekent het dat:

- nieuwe initiatieven voor klimaat- en milieubeleid zich sterker zullen profileren als ondersteuners van (groene) groei;
- in het transportbeleid meer nadruk zal liggen op Europese vervoersmarkten (liberalisatie, multimodaliteit en interoperabiliteit), waarbij protectionisme van lidstaten wordt tegengegaan;

- veel aandacht uitgaat naar stimulering van innovatie via het programma Horizon 2020 (gericht op onder andere energie- en grondstoffenefficiëntie en duurzame mobiliteit).

Naast de Europese agenda zijn voor lenM in 2015 ook geopolitieke ontwikkelingen van belang, zoals het handelsakkoord tussen de VS en de EU (*Transatlantic Trade and Investment Partnership; TTIP*). Dit bevordert het naar elkaar toegroeien van technische normstelling, waarbij voor lenM van belang is de normstelling voor klimaat, milieukwaliteit en transportveiligheid in stand te houden.

Begroting op hoofdlijnen

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van de eerste suppleaire begroting 2014. Een meer gedetailleerd overzicht van de mutaties per artikel is in het verdiepingshoofdstuk te vinden.

Bedragen x € 1.000	art.	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014		10.253.769	9.213.160	9.257.205	9.657.821	9.171.616	9.268.528
Nota's van wijziging							
Mutaties 1e suppleaire wet 2014		– 226.553	9.482	159.837	107.608	5.700	6.691
Belangrijke mutaties Hoofdstuk XII		– 78.355	12.831	– 23.524	– 42.528	– 2.418	– 2.315
Kader-relevante mutaties							
1. Van Gemeentefonds: BRK	13			3.650	3.650	3.650	3.650
2. Bodemsanering	13			– 60.000			
3. Van EZ: GSM-R	16 en 26	4.000	15.000				
4. Naar Gemeente- en Provinciefonds: RSP	26	– 98.276					
5. Generale kasschuif	26			40.000	– 40.000		
6. Naar BZK: P-direkt	98		– 6.934	– 6.691	– 6.553	– 6.353	– 6.244
7. Overige interderpartementale boekingen	div.	2.601	4.565	– 683	75	285	285
8. Ontvangsten apparaat	98	12.913					
Diversen	div.	407	200	200	300		– 6
Overige mutaties							
9. Kader Richtlijn Water naar het Deltafonds	12		– 41.630	– 39.446	– 36.264	– 35.681	– 35.681
	13						– 4.944
	26		41.630	39.446	36.264	35.681	40.625
10. Bijdrage aan Waddenveren	15	9.000					
	26	– 9.000					
11. Cyber security	26	15.254					
	26	5.437					
	99	– 20.691					
12. Egalisischuld Rijksvastgoedbedrijf	98	– 21.329					
	99	– 3.674					
	99	25.003					
13. Loon- en prijsbijstelling	99	– 16.603	– 10.834	– 9.166	– 9.521	– 7.613	– 8.604
	25	3.885	3.175	3.043	3.082	2.888	3.007
	26	10.653	6.027	4.664	5.030	3.498	4.280
	98	1.057	1.052	990	950	921	917
	99	1.008	580	469	459	306	400
Stand ontwerpbegroting 2015		9.948.861	9.235.473	9.393.518	9.722.901	9.174.898	9.272.904

Ad 1. Bijdrage van gemeenten aan de uitvoering van de Basisregistratie Kadaster (BRK) voor de periode 2016–2021. De opdrachtverstrekking aan het Kadaster loopt via het Ministerie van lenM.

Ad 2. Eind 2014 worden nieuwe afspraken gemaakt met de lokale overheden over bodemsanering vanaf 2016. Vanuit het budget wordt € 60 mln. vrijgemaakt in het jaar 2016. Dit is betrokken in de integrale besluitvorming voor de begroting 2015. In de lopende beleidsdoorlichting naar artikel 13 «ruimtelijke ontwikkeling» op de begroting van lenM zal de nieuwe RPE vraag naar een 20% besparingsoptie worden beantwoord.

Ad 3. Het Ministerie van EZ draagt € 19 mln over aan het Ministerie van lenM voor de mitigatie van de interferentieproblematiek bij ProRail en vervoerders veroorzaakt door de uitrol van 3G- en 4G-netwerken door telecom providers. € 15 mln wordt als subsidie op artikel 16 van de Begroting hoofdstuk XII begroot en verantwoord en het resterende deel op artikel 13 Spoor op het Infrastructuurfonds.

Ad 4. Dit betreft overboekingen naar Provincie- en Gemeentefonds ten behoeve van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). Het betreft de middelen voor het project FlorijnAs, een concreet project binnen het RSP. De gemeente Assen vervult voor dit project de rol van contractorende partij. Om deze reden stort lenM – evenals in 2010, 2011 en 2012 – delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds. Daarnaast stort lenM het regioideel voor 2014 van het Ruimtelijk Economisch Programma, eveneens onderdeel van het RSP, in het Provinciefonds. De middelen stonden begroot op het Infrastructuurfonds en worden naar de twee genoemde fondsen via het voedingsartikel van het Infrastructuurfonds (artikel 26) overgeheveld.

Ad 5. Bij Voorjaarsnota 2014 is een kasschuif van € 250 miljoen van 2014 naar 2016 (€ 150 miljoen) en 2017 (€ 100 miljoen) verwerkt. Bij het opstellen van de Miljoenennota bleek dat er binnen de volledige Rijksbegroting nog ruimte was om – aanvullend op deze reeds verwerkte kasschuiven – de budgettaire dip in 2016 verder te verlichten. Om deze reden wordt aanvullend € 40 miljoen versneld van 2017 naar 2016. Deze schuif op het Infrastructuurfonds heeft gevolgen voor de stand van het voedingsartikel van de fondsen op de Begroting hoofdstuk XII (artikel 26).

Ad 6. Voor het centraal bekostigen van P-direkt hevelen alle deelnemende departementen budget over aan het Ministerie van BZK.

Ad 7. Deze reeks betreft een saldo van overhevelingen van en naar andere ministeries voor allerlei beleidsterreinen. De meest noemenswaardige mutaties zijn de bijdragen van EZ aan lenM voor doelstellingen uit het SER-akkoord (in totaal € 5,5 mln in de periode 2014–2017) en bijdragen van zowel EZ als OCW aan lenM voor de Commissie m.e.r. (samen ruim € 2 mln in 2014).

Ad 8. Artikel 98, Apparaat van het kerndepartement, ontvangt bijna € 13 mln aan inkomsten voor geleverde diensten.

Ad 9. De middelen voor aanleg van waterkwaliteitsprojecten, met name voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW) worden naar het Deltafonds overgeheveld. Voortaan worden deze middelen op dit fonds begroot en verantwoord.

Ad 10. De regeling met de Eigen Veerdienst Terschelling wordt gefinancierd uit het artikel Regionaal, lokale infrastructuur (Infrastructuurfonds). De betaling vindt plaats op artikel 15 OV-keten van de Begroting hoofdstuk XII.

Ad 11. Beveiligd Werken richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek).

Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen van informatiebeveiliging (Cyber Security). In dit kader is bijna € 21 mln vrijgemaakt voor die werkzaamheden die in 2014 noodzakelijk zijn. Een deel wordt het Infrastructuurfonds ingezet (ruim € 15 mln) en een deel op het Deltafonds (ruim € 5 mln).

Ad 12. De egalisatieschuld voor het Rijkshuisvestingsstelsel, die reeds bij 1^e suppletoire wet 2014 door de Rijksvastgoed dienst was gevorderd, behoort te worden gedekt. Van de € 25 mln wordt ruim € 21 mln uit een incidentele besparing in het apparaat gefinancierd en het resterend deel wordt afgeboekt bij het artikel nominaal en onvoorzien.

Ad 13. Dit betreft de verdeling van de loon- en prijsbijstelling over de BDU (artikel 25), het Infrastructuurfonds en Deltafonds (artikel 26), het apparaat van het kerndepartement (artikel 98) en nominaal en onvoorzien (artikel 99).

Planning beleidsdoorlichtingen

In onderstaande tabel is de meerjarenplanning van de beleidsdoorlichtingen opgenomen.

Meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen							
Artikel	realisatie						planning
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Artikel 11 Waterkwantiteit		X					
Artikel 12 Waterkwaliteit			X				
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling (SVIR)		X					
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid					X		
Artikel 15 OV-keten		X					
Artikel 16 Spoor						X	
Artikel 17 Luchtvaart overig					X		
Artikel 18 Scheepvaart en havens					X		
Artikel 19 Klimaat						X	
Artikel 20 Lucht					X		
Artikel 20 Geluid			X				
Artikel 21 Duurzaamheid		X					
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's (Besluit externe veiligheid inrichtingen)		X					
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's (overig)						X	
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie						X	
Artikel 24 Handhaving en toezicht						X	
Artikel 25 Brede doeluitkering							X
Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen							

Toelichting

De planning van de realisatie van de beleidsdoorlichting duurzaamheid is een jaar vervroegd naar 2014. De Brede doeluitkering (artikel 25) en de bijdrage investeringsfondsen (artikel 26) worden zoveel mogelijk meegenomen in de doorlichtingen van de beleidsartikelen. De instrumentering en normering ten behoeve van handhaving en toezicht van het beleid wordt bij de doorlichting van de beleidsartikelen meegenomen. De

doorlichting van beleidsartikel 24 betreft de keuzes die in het handhavings- en toezichtbeleid door de ILT kunnen worden gemaakt.

Overzicht garanties en achterborgstellingen

Garanties

Het Ministerie van IenM heeft één garantieregeling, te weten de te weten de Regeling Bijzondere Financiering (Bodemsanering). Het betreft 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 te krijgen. Dit om de aanpak van bodemverontreinigingen op bedrijventerreinen te stimuleren. Om deze stimulans zo groot mogelijk te houden is in de regeling geen premie opgenomen.

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.

Invulling aangescherpte garantiekader

In de kabinetreactie op het rapport van de Commissie Risicoregelingen is het garantiekader aangescherpt (Kamerstukken II, 2013/14, 33 750, nr. 13). Een van de doelen is het afbouwen van niet-gebruikte plafonds en het stopzetten van slapende regelingen. Bij de Regeling Bijzondere Financiering (Bodemsanering) was sprake van een verplichtingenplafond van € 65,3 miljoen. Gebleken is dat er weinig gebruik wordt gemaakt van deze regeling. Het gebruik steeg van ruim € 60.000 in 2008 tot ruim € 650.000 in 2010, om daarna gestaag af te nemen tot de huidige € 515.000.

Vanwege het beperkte gebruik is – in lijn met de kabinet/reactie – het verplichtingenplafond verlaagd naar € 15 miljoen bij 1^e suppleaire wet 2014 IenM. In 2014 wordt een beleidsdoorlichting uitgevoerd op artikel 13. Op basis van deze beleidsdoorlichting zal de garantieregeling verder worden versoerd conform het aangescherpte garantiekader (bij begroting 2016).

Overzicht verstrekte garantie (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2013	Geraamdt te verlenen 2014	Geraamdt te vervallen 2014	Uitstaande garanties 2014	Garantieplafond 2014	Geraamdt te verlenen 2015	Geraamdt te vervallen 2015	Uitstaande garanties 2015	Totaal plafond
13	Krediet Bodem-sanering	515	0	0	515	15.000	0	0	515	15.000
	Totaal	515	0	0	515	15.000	0	0	515	15.000

Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitgaven 2013	Ontvang-sten 2013	Saldo 2013	Uitgaven 2014	Ontvang-sten 2014	Saldo 2014	Uitgaven 2015	Ontvang-sten 2015	Saldo 2015
13	Krediet Bodem-sanering	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 13 (bedragen x € 1.000)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen							
Waarvan garantie-verplichtingen	65.344	15.000	15.000	15.000			

2.2 De beleidsartikelen

Beleidsartikel 11: Waterkwantiteit

Algemene Doelstelling

Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten heeft en over voldoende zoetwater beschikt.

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) en beheer, onderhoud en vervanging (artikel 3) bekostigd. De rol (doen) uitvoeren heeft betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwantiteit:

- 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 op het niveau van 2001 (basiskustlijn).
- Het (doen) uitvoeren van verkenningen en planuitwerkingen ten behoeve van waterveiligheid en zoetwatervoorziening.
- Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken (waterveiligheid).
- Het (doen) uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging (waterveiligheid, waterkwantiteit).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de 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. 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.

De rol «regisseren» heeft op dit artikel ook betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterkwantiteit, zoetwatervoorziening en innovatie:

- 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 2009–2015 (Hoofdstuk 4 «Waterbeleid in thema's») en het Programma Rijkswateren 2010–2015 (waterkwantiteit).
- Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote rijkswateren. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2009–2015 (Hoofdstuk 3 «Samenwerken aan realisatie van het waterbeleid» en Hoofdstuk 5 «Waterbeleid in gebieden»), het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010–2015 en het Programma Rijkswateren 2010–2015.
- Het beleid in het kader van de Topsector Water is gericht op het versterken van de concurrentiekracht van de Nederlandse watersector.

Het gaat onder meer om het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies en het ontvangen van buitenlandse delegaties (innovatie).

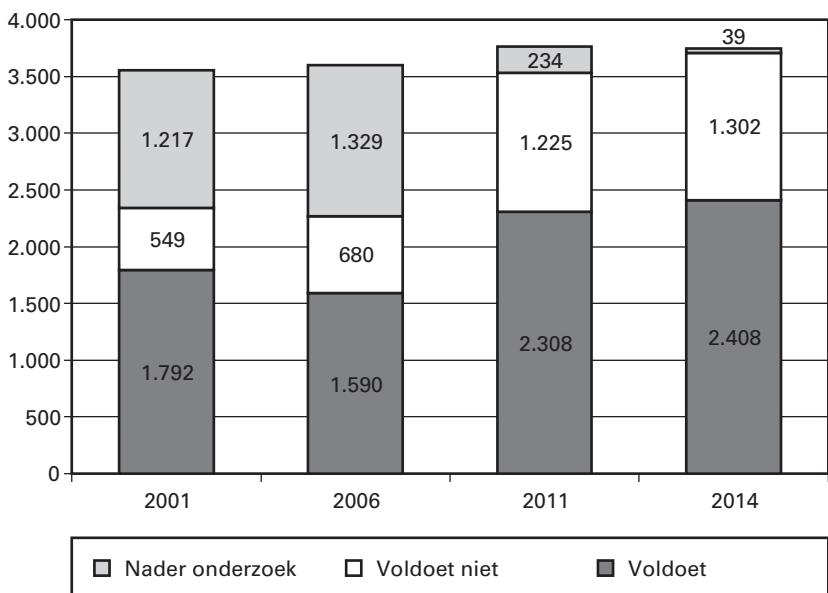
Tenslotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

Indicatoren en Kengetallen

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.

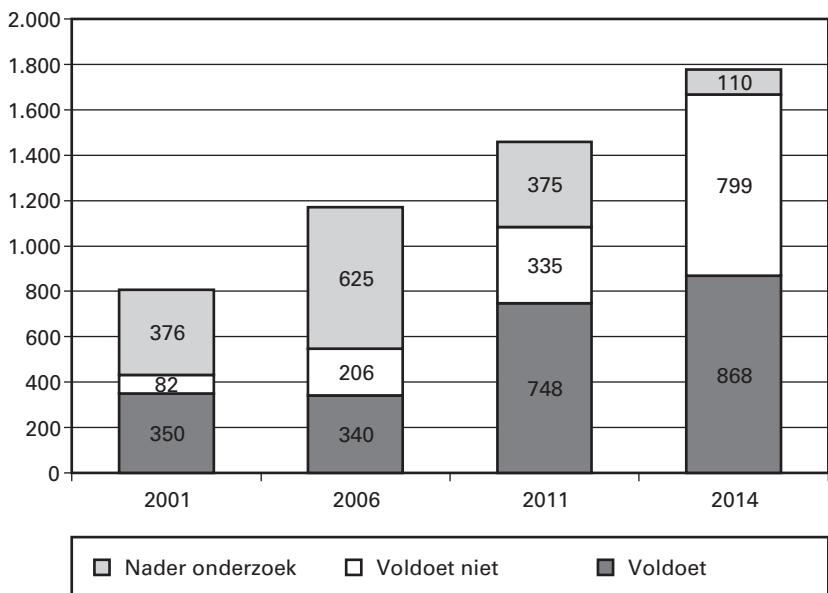
Onderstaande indicatoren geven weer hoe het is gesteld met het aantal kilometers dijken en duinen en het aantal kunstwerken die zorgen voor waterveiligheid in Nederland. De cijfers zijn gebaseerd op de toetsronden uit 2001, 2006, 2011 en de verlengde derde toetsing uit 2014. Conform de Waterwet wordt 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, 2013/14, [31 710, nr. 32](#)). Na drie rondes van toetsen heeft nog 1.302 km keringen de status afgekeurd. Die moeten dus worden versterkt in de nabije toekomst. Ongeveer de helft hiervan heeft reeds een plek in lopende verbeterprogramma's, zoals HWBP-2, Ruimte voor de Rivier en Maaswerken. De afgekeurde keringen uit de derde en verlengde derde toetsing krijgen een plek in het nieuwe HWBP, mits wordt voldaan aan de subsidiecriteria. In 2017 start de volgende toetsronde. Over de resultaten van deze toetsing wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer.

Dijken en duinen (in kilometers)



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Kunstwerken (aangemerkt als primaire waterkering in aantal)



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

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 verdien. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II, 2012/13, 33 400, nr. 19).

Ten behoeve van een goede verdeling van water wordt peilbeheer op het hoofdwatersysteem toegepast. Hiervoor dienen de streefpeilen van drie belangrijke watersystemen (het IJsselmeer, Amsterdam-Rijnkanaal/ Noordzeekanaal en het Haringvliet) op het afgesproken niveau te worden gehouden. Stuwen en spuien/gemalen zijn nodig om dit peil te beïnvloeden.

Indicator	Eenheid	Realisatie	Streefwaarde	Streefwaarde
		2013	2014	2015
Beschikbaarheid streefpeilen voor Noordzeekanaal/ Amsterdam-Rijnkanaal, IJsselmeer en Haringvliet	%	100%	90%	90%

De norm is dat 90% van de (24-uursgemiddelde) tijd de afgesproken (streef)peilen, onder normale omstandigheden, binnen de operationele marge worden gerealiseerd. De streefpeilen van het Haringvliet, Amsterdam-Rijnkanaal, Noordzeekanaal en IJsselmeer (alleen zomerpeil telt mee) waren in 2013 de gehele periode binnen de marge.

Over de voortgang van het integraal waterbeleid ten behoeve van de grote rijkswateren wordt jaarlijks gerapporteerd in Water in Beeld (waterveiligheid, zoetwatervoorziening). Meer specifieke resultaatinformatie over het waterkwantiteitsbeleid wordt jaarlijks door de waterschappen gepubliceerd in de Waterschapsspiegel.

Beleidswijzigingen

In het Deltaprogramma 2015, die met Prinsjesdag 2014 naar de Tweede Kamer gaat, doet het kabinet voorstellen voor «deltabeslissingen». De deltabeslissingen omvatten de hoofdkeuzes voor waterveiligheid, ruimtelijke adaptatie en zoetwatervoorziening en zijn daarmee structurerend voor de aanpak van de opgaven in onder andere het IJsselmeergebied en de Rijn-Maasdelta en bepalend voor de uit te voeren maatregelen. Het rijksbeleid dat volgt uit het Deltaprogramma 2015 wordt beleidsmatig verankerd in het Nationaal Waterplan. Meer informatie over de stand van zaken van de deltabeslissingen is te vinden in het Deltaprogramma 2015.

Aan de vereisten van de Waterwet, waaronder de eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water, de Richtlijn Overstromingsrisico's en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, wordt invulling gegeven via een uiterlijk per 22 december 2015 uit te brengen beknopt Tweede Nationaal Waterplan dat in ieder geval de stroomgebiedbeheerplannen en overstromingsrisicobeheerplannen zal bevatten (Kamerstukken II, 2013/14, **31 710, nr. 30**).

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 11 Waterkwantiteit (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		37.457	41.246	30.634	37.510	37.421	37.006	37.605
Uitgaven:		41.021	41.848	37.847	39.421	37.728	37.006	37.605
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				83%				
11.01	Algemeen waterbeleid	35.591	34.454	32.903	34.211	31.930	29.212	29.812
11.01.01	Opdrachten	1.812	2.562	3.354	4.374	4.668	4.880	4.878
11.01.02	Subsidies	12.259	10.522	9.506	10.770	8.886	8.886	8.886
	– Partners voor Water (HGIS)	11.615	10.500	9.506	10.770	8.886	8.886	8.886
	– Overige subsidies	644	22	0	0	0	0	0
11.01.03	Bijdrage aan agentschappen	20.993	19.332	18.005	17.029	16.338	15.408	16.010
	– waarvan bijdrage aan RWS	20.265	18.774	17.605	16.629	15.938	15.008	15.610
	– waarvan bijdrage aan KNMI	728	558	400	400	400	400	400
11.01.04	Bijdrage aan medeoverheden	527	2.038	2.038	2.038	2.038	38	38
11.02	Waterveiligheid	3.338	2.842	2.516	2.802	2.891	4.890	4.889
11.02.01	Opdrachten	3.338	2.842	2.516	2.802	2.891	4.890	4.889
11.03	Grote oppervlaktewateren	2.092	4.552	2.428	2.408	2.907	2.904	2.904
11.03.01	Opdrachten	2.092	4.237	2.107	2.081	2.573	2.559	2.559
11.03.05	Bijdrage aan internationale organisaties	0	315	321	327	334	345	345
Ontvangsten		78	30	23.800	0	0	0	0

Extracomptable verwijzingen

Extracomptable verwijzing naar artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds		657.734	551.077	542.915	478.067	395.011
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds		246.003	206.694	189.874	171.652	171.424
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds		903.737	757.771	732.789	649.719	566.435
<i>waarvan</i>						
1.01 Grote projecten waterveiligheid		792.671	627.251	541.541	342.297	167.421
1.02 Overige aanlegprojecten		105.716	126.470	189.873	306.947	398.664
1.03 Studiekosten		5.350	4.050	1.375	475	350

Extracomptable verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds		2.249	32.879	23.711	2.126	1.721
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds		4.000	4.907	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds		6.249	37.786	23.711	2.126	1.721
<i>waarvan</i>						
2.02 Ov.waterinvest.zoetwatervoorz.		4.258	36.065	21.991	406	0
2.03 Studiekosten		1.991	1.721	1.720	1.720	1.721

Extracomptable verwijzing naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (x € 1.000)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	190.021	208.829	146.742	136.554	120.146
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	0	0	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	190.021	208.829	146.742	136.554	120.146
waarvan					
3.01 Watermanagement	7.734	6.964	6.962	6.962	6.962
3.02 Beheer en Onderhoud	182.287	201.865	139.780	129.592	113.184

Budgetflexibiliteit

11.01 Algemeen Waterbeleid

Een deel van het opdrachtenbudget is juridisch verplicht. Dit heeft met name betrekking op de structurele uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet. Het restant heeft vooral betrekking op de uitwerking van de afspraken in het Bestuursakkoord Water (BAW) en de uitvoering van activiteiten in het kader van het Nationaal Waterplan (NWP). De uitgaven voor de subsidies, de bijdrage aan medeoverheden voor de tijdelijke subsidieregeling kwijtschelding door waterschappen en de agentschapsbijdragen aan RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies en de bijdragen aan medeoverheden hebben een beperkte tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter.

11.02 Waterveiligheid

Een deel van het opdrachtenbudget is juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de uitfinanciering van diverse kleine verplichtingen die tot en met 2013 zijn aangegaan.

11.03 Grote oppervlaktewateren

De uitgaven voor de opdrachten zijn deels juridisch verplicht. Dit heeft onder andere betrekking op de structurele financiering van de contributies voor de uitvoering van de Scheldeverdragen en de uitfinanciering van diverse kleine verplichtingen die tot en met 2013 zijn aangegaan.

Het niet juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op de onder de financiële instrumenten opgenomen opdrachten op het gebied van algemeen waterbeleid, veiligheid en grote oppervlaktewateren.

Toelichting op de financiële instrumenten

11.01 Algemeen waterbeleid

11.01.01 Opdrachten

Het in mei 2011 getekende Bestuursakkoord Water (Kamerstukken II 2010/11, **27 625, nr. 204**) wordt uitgevoerd. De tussentijdse evaluatie van begin 2014 laat zien dat de Bestuursakkoordpartners goed op koers zijn. Ook in 2015 is voor onderdelen zoals de monitoring van de doelmatigheidswinst beleidsonderzoek noodzakelijk.

Het huidige Nationaal Waterplan (NWP) loopt tot 2016. Het ontwerp NWP2 zal de in de Waterwet genoemde onderwerpen bevatten en gaat eind 2014 de inspraak in. Eind 2015 moet het NWP2 vastgesteld zijn.

In maart 2015 worden voor het eerst waterschapsverkiezingen samen met provinciale statenverkiezingen gehouden. De gemeenten zijn belast met de organisatie van beide verkiezingen. Tijdens de Tweede Kamerbehandeling van het wetsvoorstel Wet aanpassing waterschapsverkiezingen is door de Minister aangegeven dat na afloop van de verkiezingen er een evaluatie zal komen van het waterschapsbestel, met name over de geborgde zetels en de bezoldiging van het dagelijks bestuur van de waterschappen.

De activiteiten op het gebied van de Watercoalitie zijn gericht op het ontwikkelen van een nieuw sturingsinstrument voor het waterdomein. Rond het onderwerp «Water in en om het huis» wordt onderzocht of met adaptieve sturing bijgedragen kan worden aan de beleidsdoelen van water en heeft als doel om ook huishoudens daarbij meer te activeren. Dit onderwerp sluit naadloos aan bij de doelstellingen van het Bestuursakkoord Water en met name de afspraken over de waterketen.

Over de monitoring van de stand van zaken rond het waterbeleid in Nederland wordt jaarlijks gerapporteerd in «Water in beeld». Hierin wordt ingegaan op de uitvoering van de acties uit het Nationaal Waterplan 2009–2015 en het Bestuursakkoord Water, die worden verricht om de delta veilig, sterk en leefbaar te houden.

Zowel in het Bestuursakkoord Water als in de Topsector Water zijn afspraken gemaakt en doelen gesteld om te investeren in menselijk kapitaal. De belangrijkste programmalijnen zijn het versterken van het imago van de sector en bevorderen van de instroom, het binden en boeien van medewerkers, het stimuleren van personele uitwisselingen (platform Water ontmoet Water) en het versterken van de samenwerking met onderwijs- en onderzoekinstellingen.

In 2015 wordt binnen IenM een arbeidsmarktstrategie opgezet, waarin vanuit de topsector elementen ten aanzien van investeren in menselijk kapitaal worden ondergebracht. Deze activiteiten passen eveneens in het perspectief van de communicatiestrategie water en, indien de vertaalslag wordt gemaakt uit het OESO rapport, van de campagne «bridging the awareness gap».

De Helpdesk Water is onderdeel van de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving van RWS. De Helpdesk Water zorgt voor beantwoording van vragen van waterprofessionals en publiek op het waterdossier. Met de ontwikkeling van de Omgevingswet wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van verdere integratie van de helpdesks op dit terrein.

In 2014 wordt het Omgevingsloket 3.0 aanbesteed. De nieuwe versie moet het mogelijk maken om het loket sneller en eenvoudiger te kunnen aanpassen aan wijzigingen in de regelgeving. Hiermee wordt tevens geanticipeerd op de komst van de Omgevingswet. Naar verwachting is Omgevingsloket 3.0 de tweede helft van 2015 gereed. De toevoeging van het Waterdomein aan het Omgevingsloket vergemakkelijkt de aanvraagprocedure voor burgers en bedrijven. Er wordt toegewerkt naar een steeds verdere verbetering van de digitale formulieren.

11.01.02 Subsidies

HGIS Partners voor Water: Het programma Water Mondiaal is een belangrijk instrument bij het realiseren van de mondiale ambities. Door de krachten te bundelen en daarmee de internationale positie van de Nederlandse watersector te verbeteren wordt bijgedragen aan oplossingen voor de wereldwaterproblematiek. De interdepartementale samenwerking tussen de ministeries van IenM, BuZa (incl. HGIS) en EZ wordt gecontinueerd. Onderdeel hiervan is het uitvoeringsprogramma Partners voor Water dat loopt tot en met 2015. De uitgaven worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd.

11.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Deze bijdrage 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 deelprogramma's in het kader van het Deltaprogramma, zoals de deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater, Rivieren en Kust.

Aan het KNMI worden diverse onderzoeken en analyses gevraagd omtrent neerslagpatronen, het gedrag van extreme stormen, verbeterde windmodellen, het weer in de toekomst en risico-analyses ten aanzien van het samenvallen van extreme weerssituaties. De resultaten van deze analyses dragen bij aan de onderbouwing van het wettelijke toetsinstrumentarium voor de primaire waterkeringen en het waterveiligheidsbeleid in het algemeen.

11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

Sinds 1 januari 2012 mogen lokale overheden op grond van de Uitvoeringsregeling Invorderingswet 1990 bij het bepalen van het netto-besteedbare inkomen in het kader van de kwijtschelding rekening houden met de netto-kosten van kinderopvang. Ter compensatie van de gederfde inkomsten van de gemeenten en waterschappen heeft het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid € 10 mln per jaar beschikbaar gesteld. Voor de waterschappen gaat het om € 2 mln per jaar tot 2018.

Bijdrage aan de bekostiging van de deelname van de waterschappen aan de Commissie Bepalingen regeling Beleidsvoorbereiding en Verantwoording Waterschappen (BBV). Het secretariaat van de Commissie wordt uitgevoerd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten maar betaald door het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Parallel aan het feit dat het Ministerie van Binnenlandse Zaken een financiële bijdrage levert aan het secretariaat voor de rol van de Commissie ten aanzien van gemeenten en provincies, wordt van IenM een bijdrage gevraagd voor de rol ten aanzien van de waterschappen.

11.02 Waterveiligheid

11.02.01 Opdrachten

In 2015 wordt door het Rijk in overleg met decentrale overheden uitvoering gegeven aan het vervolmaken van de overstromingsrisicobeperkplannen voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde.

De definitieve plannen moeten uiterlijk december 2015 aan het publiek ter beschikking zijn gesteld waarna ze aan de EU-commissie worden gerapporteerd. Voor zowel de risicokaarten als de plannen wordt opdracht gegeven voor ondersteuning, ontwikkeling en het beheer.

Op basis van de Derde Toetsronde Primaire Waterkeringen wordt ook in 2015 gewerkt aan het voorbereiden van de programmering van hoogwaterbeschermingsmaatregelen als onderdeel van het Deltaprogramma. Daarnaast wordt de Vierde Toetsronde Primaire Waterkeringen (2017) voorbereid.

Het wettelijk toetsinstrumentarium, te weten de Hydraulische Randvoorwaarden en het Voorschrift Toetsen op Veiligheid, wordt op basis van technische ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht geactualiseerd. Hiervoor worden opdrachten gegeven voor onderzoek, kwaliteitsborging en het organiseren van kennisuitwisseling.

In 2015 wordt gewerkt aan de implementatie van de Deltabeslissing Waterveiligheid. In deze Deltabeslissing is de overstap gemaakt naar de risicobenadering. De doelen van het waterveiligheidsbeleid worden via normspecificaties voor primaire waterkeringen wettelijk verankerd. In 2015 wordt gewerkt aan de daarvoor benodigde aanpassing van de Waterwet. Ook wordt het toets- en ontwerpinstrumentarium aangepast aan de nieuwe normering.

11.03 Grote oppervlaktewateren

11.03.01 Opdrachten

IenM werkt mee aan integrale gebiedsontwikkeling in het Waddengebied, onder andere met het doel om de veiligheid van het Waddengebied voor de lange termijn te kunnen waarborgen. Tevens zijn er activiteiten om Nederlandse beleidsdoelen te realiseren in samenhang met activiteiten in Duitsland en Denemarken en worden werkzaamheden uitgevoerd ter ondersteuning van de deelname door IenM aan het Regiecollege Waddengebied.

Met de beleidsnota Noordzee, als onderdeel van het tweede Nationaal Water Plan, wordt het beleidskader voor 2015–2021 vastgesteld. Vanaf 2015 zal daar uitvoering aan worden gegeven; centrale thema's daarbij zijn multifunctioneel ruimtegebruik, Blue Growth en integraal en duurzaam werken. De lange termijn perspectieven voor het geïntegreerd beleid op de Noordzee die in de Noordzee 2050 gebiedsagenda staan, geven een gemeenschappelijk kader. In het kader van de duurzame energie doelstelling zal in 2015, samen met het Ministerie van EZ, worden gewerkt aan de verdere uitrol van windenergie op zee. In 2015 zal de samenwerking met de Noordzeelanden op het gebied van Maritieme Ruimtelijke ordening en die met de Europese Commissie met het oog op het voorzitterschap van Nederland in 2016, worden geïntensiveerd. Nederland wil komen tot een meer integrale afstemming met de buurlanden op thema's als Blue Growth, scheepvaart (veiligheid), bouwen met de Noordzeenatuur en Wind op zee.

In 2015 zal de samenwerking met de Noordzeelanden op het gebied van Maritieme Ruimtelijke ordening en die met de Europese Commissie met het oog op het voorzitterschap van Nederland in 2016, worden geïntensiveerd. Nederland wil komen tot een meer integrale afstemming met de

buurlanden op thema's als Blue Growth, scheepvaart(veiligheid), bouwen met de Noordzeenatuur en Wind op zee.

De Rijksstructuurvisie Volkerak-Zoommeer (RGV) beziet de wenselijkheid en haalbaarheid op de lange termijn van waterberging op de Grevelingen, van beperkt getij terug op Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer (VZM). Hiermee geeft het Rijk invulling aan zijn beleidsverantwoordelijkheden op het gebied van waterveiligheid en zoetwater (Deltaprogramma), waterkwaliteit (Kaderrichtlijn Water) en economie en innovatie (topsectorenbeleid). Besluitvorming over de RGV is voorzien eind 2014, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet en het programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en VZM van de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland.

11.03.05 Bijdragen aan internationale organisaties

De bijdragen aan internationale organisaties betreffen uitvoeringskosten in het kader van de samenwerking met de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie.

Beleidsartikel 12: Waterkwaliteit

Algemene Doelstelling

Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland schoon (drink)water heeft.

Rollen en Verantwoordelijkheden

(Doen) uitvoeren

Vanuit de Begroting hoofdstuk XII (artikel 26.02) wordt een bijdrage gedaan aan het Deltafonds (artikel 7). Vanuit het Deltafonds worden maatregelen en voorzieningen op het gebied van waterkwaliteit bekostigd. De rol «(doen) uitvoeren» heeft betrekking op taken binnen het beleidsdomein waterkwaliteit:

- Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.
- Het (doen) uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging.

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid en het toezicht op de uitvoering van de 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. Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer rondom de Noordzee en met de buurlanden bovenstroms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems.

De rol «regisseren» heeft in dit artikel betrekking op taken binnen de volgende onderdelen:

- Beleidsontwikkeling ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de uitvoering gericht op het halen 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 voldoen¹⁰.
- Beleidsontwikkeling ten behoeve van het nemen van de nodige maatregelen om een goede milieutoestand te bereiken en te behouden in het Nederlandse deel van de Noordzee, in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie¹¹.
- Ten aanzien van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) geldt dat de coördinerende verantwoordelijkheid ligt bij de Minister van IenM, tezamen met de Minister van EZ voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot zijn verantwoordelijkheid behoren.

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).

Op dit artikel worden geen uitgaven meer verantwoord gericht op de aanleg van voorzieningen en maatregelen ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en het

¹⁰ <http://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/kaderrichtlijn-water>

¹¹ www.noordzeeloket.nl/krm/home

bereiken 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 voldoen¹². Dit onderdeel is vanaf 2015 ondergebracht bij artikel 7 van het Deltafonds.

Indicatoren en Kengetallen

Over de ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd via «Water in Beeld» (laatste publicatie: Kamerstukken II, 2012/13, 27 625, nr. 290). Ook heeft lenM het PBL gevraagd om de tussenresultaten in het Milieucompendium te presenteren. De indicator «KRW-maatregelen per fase per einde van het jaar (rijkswateren)» is met de overgang van de middelen voor waterkwaliteit vanaf deze begroting opgenomen in het Deltafonds bij artikel 7.

Beleidswijzigingen

De Waterwet is aangepast op grond van een aangenomen amendement Jacobi (Kamerstukken II, 2013/14, 33 503, nr. 8). Met het aannemen hiervan is besloten om de financiering van waterkwaliteit onderdeel te maken van het Deltafonds onder de voorwaarde dat de waterkwaliteitsopgave niet ten koste mag gaan van de bestaande budgetten op het Deltafonds. Hierdoor is in het Deltafonds artikel 7 aangemaakt voor de uitgaven voor schoon en ecologisch gezond water conform de Kaderrichtlijn Water en voor de overige investeringen in waterkwaliteit. Volgens de actuele raming is ca. € 474 mln nodig voor de KRW-opgave tot en met 2027. In de voorliggende begroting is hiervoor dekking gevonden en worden de middelen ten behoeve van investeringen in waterkwaliteit naar het Deltafonds overgeheveld.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 12 Waterkwaliteit (x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen		70.389	84.433	4.564	6.079	5.487	5.493
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>		78.565	85.690	6.225 78%	7.685	6.474	5.493
12.01 Waterkwaliteit		78.565	85.690	6.225	7.685	6.474	5.493
12.01.01 Opdrachten		4.729	4.140	4.012	4.467	3.947	3.953
12.01.02 Subsidies		94	385	262	40	219	0
12.01.03 Bijdrage aan agentschappen		65.861	78.944	0	0	0	0
– Verbeterprogramma Waterkwaliteit rijkswateren		52.791	67.968	0	0	0	0
– Natuurcompensatie Perkpolder		7.325	7.372	0	0	0	0
– Natuurlijker Markermeer/IJmeer		4.485	3.153	0	0	0	0
– Verruiming vaargeul Westerschelde		1.260	451	0	0	0	0
12.01.04 Bijdrage aan medeoverheden		6.557	632	404	1.531	741	0
12.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties		1.324	1.589	1.547	1.647	1.567	1.540
Ontvangsten		0	0	0	0	0	0

Extracomptabele verwijzingen

¹² Zie <http://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/kaderrichtlijn-water>

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	190.021	208.829	146.742	136.554	120.146
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	0	0	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	190.021	208.829	146.742	136.554	120.146
waarvan					
3.01 Watermanagement	7.734	6.964	6.962	6.962	6.962
3.02 Beheer en Onderhoud	182.287	201.865	139.780	129.592	113.184

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf art. III Deltawet van het Deltafonds	11.463	3.537	0	0	0
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf art. III Deltawet van het Deltafonds	0	0	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf art. III Deltawet van het Deltafonds	11.463	3.537	0	0	0
waarvan					
4.01 4.01 Experimenteerprojecten	11.463	3.537	0	0	0

Extracomptablele verwijzing naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (x € 1.000)

	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	46.770	44.586	41.404	40.821	53.765
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	0	0	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	46.770	44.586	41.404	40.821	53.765
waarvan					
7.01 Real.progr.Kaderrichtlijn water	38.827	42.464	38.140	40.057	53.001
7.02 Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	7.943	2.122	3.264	764	764

Budgetflexibiliteit

12.01 Waterkwaliteit

Een deel van het opdrachtenbudget is juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de uitfinanciering van diverse kleine verplichtingen die tot en met 2014 zijn aangegaan. De uitgaven voor de subsidies, de bijdragen aan medeoverheden en de bijdragen aan internationale organisaties zijn volledig verplicht. De subsidies hebben een beperkte tijdshorizon. De bijdragen aan medeoverheden zijn bestemd voor het synergieprogramma KRW en lopen door tot en met 2016. De bijdragen aan internationale organisaties zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies voor de internationale riviercommissies en de OSPAR-commissie, die in internationale verdragen zijn opgericht, en de bijdragen aan de UNESCO tot en met 2015, die een gevolg geven aan twee Memoranda of Understanding.

Het niet-juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op de uitvoering van activiteiten in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en de ondersteuning van de internationale riviercommissies en OSPAR in de voorbereiding en de uitvoering van hun werkzaamheden.

Toelichting op de financiële instrumenten

12.01 Waterkwaliteit

12.01.01 Opdrachten

De stroomgebiedbeheerplannen onder de KRW¹³ kennen een 6-jaarlijkse cyclus. Doel is om in 2027 de doelstelling van schoon water en een gezond watersysteem voor duurzaam gebruik bereikt te hebben. Ieder jaar wordt in Water in Beeld de voortgang van de uitvoering van de maatregelen gerapporteerd. De eerste generatie stroomgebiedbeheerplannen is in 2009 afgerond. De volgende versie van de stroomgebiedbeheerplannen moet 22 december 2015 klaar zijn. Omdat te kunnen bereiken gaan de ontwerp-plannen eind december 2014 de inspraak in. Proces en producten zijn beschreven in het Werkprogramma Stroomgebiedbeheerplannen 2015 (vastgesteld in december 2012). De middelen voor de daadwerkelijke uitvoering van de KRW-maatregelen staan vanaf 2015 op het Deltafonds, artikel 7.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. Nu wordt tot aan 2016 gewerkt in de eerste plancyclus. In 2015 wordt op basis van de Mariene Strategie Deel 1 (Initiële Beoordeling, de Goede Milieu Toestand en bijbehorende milieudoelen voor 2020 en indicatoren) besloten over Mariene Strategie Deel 3, het KRM-Programma van Maatregelen en over onderwerpen waarvoor aanvullend beleid nodig is om aan de richtlijn te voldoen. Dit KRM-Programma van Maatregelen zal deel uitmaken van het Nationaal Waterplan 2. Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) maakt hier onderdeel van uit. Het kabinet wil meer invulling geven aan haar 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. Uitbestedingen zijn er voor de uitvoering van het KRM-Monitoringprogramma (Mariene Strategie Deel 2, vastgesteld in 2014), ontwikkeling van indicatoren en kennisprogrammering. Hierbij wordt maximaal ingezet op internationale afstemming en samenwerking (Noordzeeregio, OSPAR, EU-programmering) en op samenwerking met kennisinstituten en belanghebbenden.

12.01.02 Subsidies

Ter uitvoering van het Bestuursakkoord Water zijn door de stichting Rioned met subsidie van het Ministerie van IenM 15 kenniscoaches waterketen aangesteld. Deze kenniscoaches zijn beschikbaar voor de samenwerkende partijen in de regio's om proces en inhoud te ondersteunen.

¹³ beschikbaar op <http://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/kaderrichtlijn-water/sgbp/>

12.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

Het Synergieprogramma KRW is gericht op synergie tussen ruimtelijke maatregelen ten behoeve van de doelstellingen van de KRW en andere riksdoelen. Het programma omvat circa 120 projecten, waaronder ruim 80 projecten in het landelijk gebied. Ingevolge het Bestuursakkoord natuur zijn deze laatste projecten gedecentraliseerd. De provincies zijn nu verantwoordelijk voor de verdere uitvoering van die projecten. Gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de circa 40 synergieprojecten in het stedelijk gebied. Het Synergieprogramma KRW loopt door tot en met 2016.

12.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

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. De contributie voor deze commissies wordt jaarlijks vastgesteld.

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 voor OSPAR is jaarlijks contributie verschuldigd.

Door middel van twee Memoranda of Understanding (MOU's) wordt UNESCO ondersteund. Het gaat hier om ondersteuning van het grondwaterinstituut «IGRAC» en om capacity building door UNESCO-IHE. De activiteiten versterken de internationale profilering die Nederland ambieert als centrum voor watervraagstukken.

In VN-kader wordt ingezet op de totstandkoming van een breed en integraal water-SDG (sustainable development goal). Daarbinnen wordt specifiek de nadruk gelegd op het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. Hiervoor wordt met multilaterale internationale organisaties en platforms samengewerkt en activiteiten ondersteund. Zo worden bijdragen geleverd aan het Post-Hyogo Framework van UNISDR, HELP, GWP, OESO en World Water Council.

Beleidsartikel 13: Ruimtelijke Ontwikkeling

Algemene Doelstelling

Een ruimtelijk beleid voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, waarin sprake is van regionaal maatwerk, waarin de gebruiker voorop staat, waarin investeringen scherp geprioriteerd worden en waarin ruimtelijke ontwikkelingen, milieu en mobiliteit met elkaar zijn verbonden.

Rollen en Verantwoordelijkheden

Regisseren

Het Riksbeleid voor ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in de in 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR; Kamerstukken II, 2011/12, **32 660, nr. 50**). Dit ruimtelijk beleid kent een selectieve beleidsinzet op 13 nationale belangen. Bij deze 13 nationale belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de uitvoering. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. In dit kader werkt het Rijk aan meer eenvoudige regelgeving. Daarbij verwacht het Rijk dat medeoverheden zich eveneens inzetten voor meer eenvoud en verdere integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. Om dit doel te bereiken is goede samenwerking met en inzet door medeoverheden van groot belang. De uitvoering van de SVIR is in 2012 gestart.

Door een goede afstemming met de andere overheden en met maatschappelijke partners kan de riksrol zo efficiënt mogelijk worden ingevuld. De Minister van IenM is vanuit deze rol verantwoordelijk voor:

- Het opstellen, onderhouden en coördineren van nationale en EU kaders en wet- en regelgeving op ruimtelijk gebied en ten aanzien van interbestuurlijke geo-informatie en de daarbij behorende informatievoorziening. Het vertalen en implementeren van relevante Europese beleidskaders. Samenwerken met bedrijfsleven en wetenschap in een topteam geo-informatie om de gezamenlijke opgestelde toekomstvisie GeoSamen te realiseren.
- Vanuit de ruimtelijke invalshoek bijdragen aan (de nieuwe) bestuurlijke structuren en inrichting.
- De duurzame kwaliteit van de ruimtelijke inrichting en doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- Het ontwikkelen van nationale ruimtelijke visies, zoals de Structuurvisie Ondergrond en een Visie op de ruimtelijke kansen voor duurzame energie-opwekking, -opslag en -transport in 2050.
- Verdere ontwikkeling van kennis op het ruimtelijke vlak en het faciliteren van de toepassing daarvan door de andere overheden.
- De structurele verankering van het ruimtelijk ontwerp in de beleidsprocessen en projecten van de ruimtelijke ontwikkeling.
- Via de gebiedsagenda's in kaart brengen van de inhoudelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen van het ruimtelijk-fysieke domein (onder andere woningbouw, bereikbaarheid, economie, energie, natuur en waterveiligheid). Dit gebeurt op een zodanige wijze dat Rijk en regio tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken kunnen maken over afgestemde acties en investeringsbeslissingen.
- De stelselherziening van het omgevingsrecht.

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).

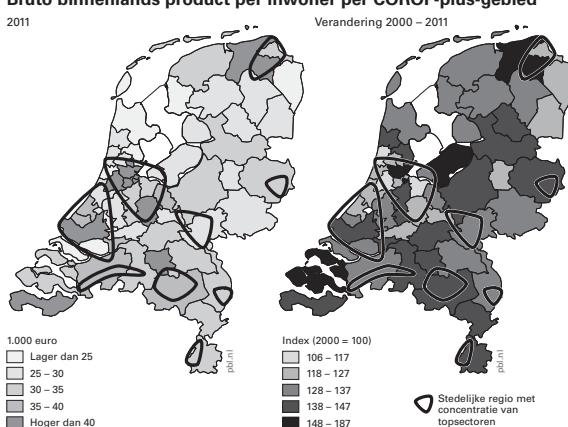
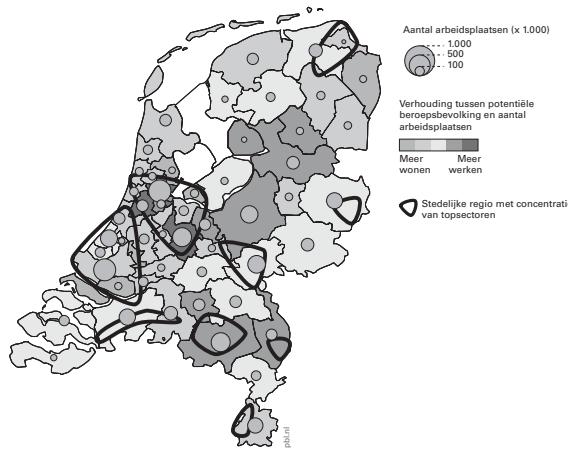
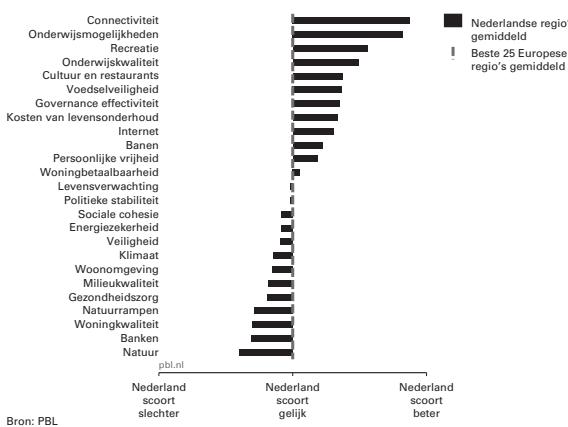
Indicatoren en Kengetallen

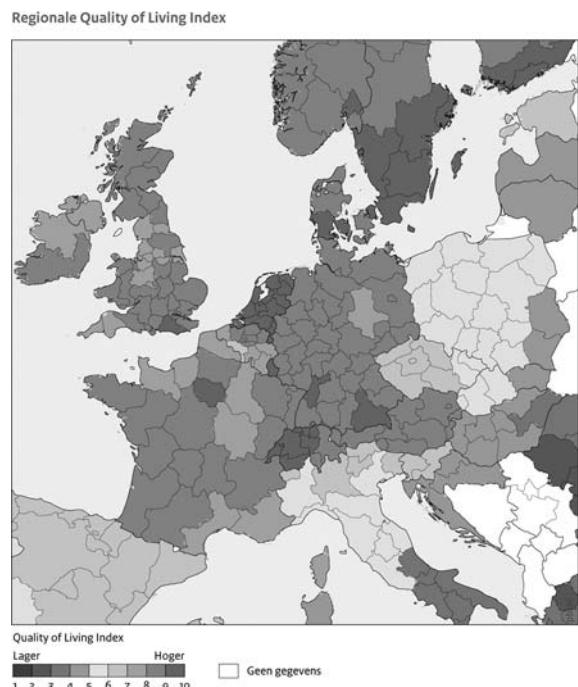
De monitor Infrastructuur en Ruimte onderzoekt de realisatie van de 13 nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), afgezet tegen de gestelde ambities. In 2012 heeft het PBL de nulmeting

uitgebracht. In 2014 is de eerste herhalingsmeting verschenen. Daarin wordt, op verzoek van de Tweede Kamer, behalve aan de 13 nationale belangen uit de SVIR ook aandacht besteed aan enkele van de «losgelaten» doelen van de Nota Ruimte. In 2015 zal de evaluatie van de SVIR aan de Tweede Kamer worden aangeboden.¹⁴

Met betrekking tot artikel 13 zijn de volgende kengetallen van belang (Kamerstukken II, 2011/12, 32 660, nr. A/50):

¹⁴ De gegevens van de monitor zijn te raadplegen via
<http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40>

Nationaal belang SVIR	Doele SVIR	Voorlopige kentallen Monitor Infrastructuur en Ruimte	Meting 2014
Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren	Versterken concurrentiekracht stedelijke regio's	Internationale concurrentie Nederlandse regio's	 <p>Bruto binnenlands product per inwoner per COROP-plus-gebied 2011 Verandering 2000 – 2011</p> <p>Index (2000 = 100)</p> <ul style="list-style-type: none">Lager dan 10625 – 3030 – 3535 – 40Hoger dan 40 <p>Bron: CBS, Ministerie van IenM</p>
Bereikbaarheid	Nabijheid wonen-werken		 <p>Arbeidsplaatsen per COROP-plus-gebied, 2013</p> <p>Aantal arbeidsplaatsen (x 1.000)</p> <p>Verhouding tussen potentiele beroepsbevolking en aantal arbeidsplaatsen</p> <p>Meer wonen Meer werken</p> <p>Bron: CBS, LISA</p>
Vestigingsklimaat	Fysiek vestigingsklimaat		 <p>0,4% toename bereikbare banen tussen 2000 en 2012</p> <p>Quality of Living indicatoren, 2013</p> <p>Nederlandse regio's gemiddeld</p> <p>Beste 25 Europese regio's gemiddeld</p> <p>Bron: PBL</p>



Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie

Realisering netwerk SEV-III

Toename netlengte
hoogspanningslijnen
met spanning 220 kV
en hoger
Verbruik
hernieuwbare energie
Opgesteld vermogen
windenergie op land
en op zee

2.800 km (2008), 2.890 km (2012)

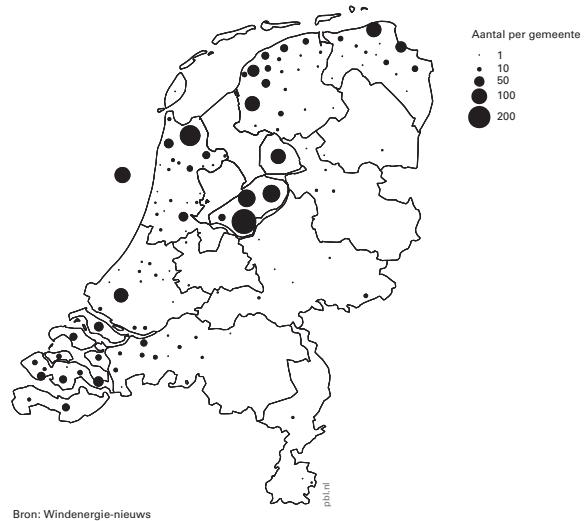
Transitie duurzame energie Doelstelling windenergie

en hoger
Verbruik
hernieuwbare energie
Opgesteld vermogen
windenergie op land
en op zee

4.2% (2011) 4.5% (2013)

2237 MW (2010) 2433 MW op land (2012)
228 MW op zee (2012)

Windturbines, 2013



Nationaal belang SVIR	Doel SVIR	Voorlopige kengetallen Monitor Infrastructuur en Ruimte	Meting 2014
Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen	Buisleidingen in gereserveerde stroken	Toename rode ontwikkelingen buisleidingstroken	Netlengte 18.406 km (2008), Aantal woningen binnen gereserveerde buisleidingstroken 251(2000), 250 (2012)
Efficiënt gebruik van de ondergrond	Winning oppervlaktedelfstoffen verbinden met andere functies	Nog uit te werken op basis van structuurvisie ondergrond	Realisatiecijfers worden verwacht wanneer structuurvisie beschikbaar is.
Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten	Ladder voor duurzame verstedelijking	Ladder voor duurzame verstedelijking	Evaluatie gereed, http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40 Aandeel Ladderplichtige bestemmingsplannen waarbij de Ladder volledig is toegepast 8% (nulmeting 2013)

Bron: De kengetallen zijn afkomstig uit de Monitor Infrastructuur en Ruimte 2014, Planbureau voor de Leefomgeving (www.clo.nl).

Kengetallen Geo-informatie						
		Basiswaarde	Oude streef-waarde	Realisatie 2013	Nieuwe streef-waarde	Te behalen in jaar
1	Gebruik Nationaal GeoRegister	Index: 100	>100	85	Gebruik relevante overheidsbestanden 100%	2015
2	Implementatie Inspire	Inspire-monitor indicatoren	Beter dan 2013	99%	Volledig Inspire Compliant	2016
3	Basisregistraties BAG gebruik BRT gebruik BGT opbouw registratie BRK gebruik BRO opbouw registratie	100% 100% 100% 100% 100%	>50% >75% >75% 100% >50%	85% 100% >65% 100% <35% ²	>90% 100% 100% 100% >90%	2014 n.v.t. 2016 ¹ n.v.t. 2016

Afkoortingen

BAG: Basisregistratie Adressen en Gebouwen

BRT: Basisregistratie Topografie

BGT: Basisregistratie Grootchalige Topografie

BRK: Basisregistratie Kadaster

Toelichting

- 1) Voor de opbouw van de Basisregistratie Grootchalige Topografie wordt als planning gehanteerd dat deze op 1 januari 2016 gereed dient te zijn. De vooruitzichten zijn goed. De Wet BGT is in 2013 aangenomen in beide kamers en gepubliceerd (zie ook Kamerstukken II, 2012/13, 33 527; [Staatsblad 2013, 379](#)).
- 2) De opzet van de Basisregistratie Ondergrond (BRO) is inhoudelijk zeer complex. De betrokken partners zitten wel op de goede koers om de registratie te realiseren.

Voor het Meerjarenprogramma Bodem wordt verwezen naar de bijlage bij Kamerstukken II, 2012/13, 30 015, nr. 47 «Bodembeleid in beweging» (februari 2013). In dit Kamerstuk wordt gerapporteerd over de uitvoering van het convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties uit 2009.

Beleidswijzigingen

Met het kabinet Rutte I is de koers ingeslagen naar een andere ruimtelijke ordening. Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden, regelgeving en rijksparticipatie. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies in staat om de opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken.

Het Rijk vindt, zoals uiteengezet in de SVIR, de 9 stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis. De opgaven in deze gebieden worden opnieuw bekeken en vervolgens wordt de vernieuwde rijksparticipatie bepaald. Om gebiedsontwikkelingen van de grond te krijgen zoekt het Rijk, in samenwerking met marktpartijen en andere overheden, naar nieuwe vormen van samenwerking en financiering. In 2015 wordt toegeworpen naar de eerste nationale Omgevingsvisie, die in 2018 gereed moet zijn.

In samenwerking met het Ministerie van BZK wordt in 2015 een nationale Agenda Stad gecreëerd, dat een platform biedt om met de buitenwereld de belangrijkste opgaven van de Stad te onderzoeken en te bediscussiëren. Tevens wordt met het Ministerie van BZK het traject van de Europese Agenda Stad verder gebracht en nader geconcretiseerd, met oog op het EU-voorzitterschap 2016 (vloeit voort uit de SVIR).

De Minister van Infrastructuur en Milieu zet zich (samen met de relevante ministeries) in voor de stelselherziening van het omgevingsrecht. In 2014 is het wetsvoorstel Omgevingswet ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2013/14, wetsvoorstel 33 962). Daarnaast is een start gemaakt met de uitwerking van de uitvoeringsregelgeving van de Omgevingswet in vier AMvB's (Algemene Maatregel van Bestuur): het Omgevingsbesluit, het Besluit Kwaliteit van de Leefomgeving en Activiteiten in de Leefomgeving. Vanwege de omvang van dit laatste besluit, bestaat deze uit twee AMvB's gericht op Bouwen en op Water en Milieu.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 13 Ruimtelijke ontwikkeling (x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen		35.851	124.085	172.802	133.937	185.216	193.889
Uitgaven:		112.483	114.817	194.736	132.592	195.398	194.389
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				79%			
13.01 Ruimtelijk instrumentarium		12.920	9.399	11.712	8.484	9.168	9.161
13.01.01 Opdrachten		5.651	5.462	6.206	6.318	7.968	7.961
– <i>Wabo</i>		187	942	2.998	3.093	3.091	3.089
– <i>Architectonisch beleid</i>		1.543	1.865	1.522	1.728	2.920	2.919
– <i>Overige opdrachten</i>		3.921	2.655	1.686	1.497	1.957	1.953
13.01.02 Subsidies		4.868	1.986	3.506	966	0	0
13.01.03 Bijdrage aan agentschappen		1.948	1.451	1.200	1.200	1.200	1.200
– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>		1.948	1.451	1.200	1.200	1.200	1.200
13.01.04 Bijdrage aan medeoverheden		453	500	800	0	0	0
13.02 Geo-informatie		36.184	40.838	42.967	38.521	34.253	28.303
13.02.01 Opdrachten		2.554	2.490	2.173	2.160	2.418	2.417
13.02.02 Subsidies		5.060	11.464	12.532	1.999	0	0
– <i>Basisregistraties</i>		5.060	11.464	12.532	1.999	0	0
13.02.06 Bijdrage aan ZBO en RWT		28.570	26.884	28.262	34.362	31.835	25.886
– <i>Kadaster</i>		28.570	26.884	28.262	34.362	31.835	25.886
13.03 Gebiedsontwikkeling		16.345	18.820	3.828	8.534	11.411	10.694
13.03.01 Opdrachten		5.341	1.462	1.219	1.166	1.219	1.284
13.03.02 Subsidies		48	60	60	60	60	60
13.03.03 Bijdrage aan agentschappen		86	0	0	0	0	0
– <i>Bijdrage aan RWS</i>		86	0	0	0	0	0
13.03.04 Bijdrage aan medeoverheden		10.870	17.298	2.549	7.308	10.132	9.350
– <i>Projecten BIRK</i>		4.823	10.878	2.549	4.758	1.382	6.800
– <i>Projecten Nota Ruimte</i>		6.047	6.420	0	0	6.200	0
– <i>Projecten Bestaand Rotterdam</i>							
– <i>Gebied</i>		0	0	0	2.550	2.550	2.550
13.04 Ruimtegebruik bodem		42.609	38.476	128.967	77.053	140.566	146.231
13.04.01 Opdrachten		2.756	3.612	3.505	3.220	3.275	3.275
13.04.02 Subsidies		22.047	17.878	16.538	12.000	12.000	10.000
– <i>Bedrijvenregeling</i>		6.912	6.400	10.000	10.000	10.000	10.000
– <i>Bodemsanering NS</i>		4.538	4.538	4.538	0	0	0
– <i>Overige subsidies</i>		10.597	6.940	2.000	2.000	2.000	0
13.04.03 Bijdrage aan agentschappen		7.938	6.862	6.750	6.630	6.510	6.510
13.04.04 Bijdrage aan medeoverheden		1.500	10.124	99.854	55.203	118.781	126.446
– <i>Meerjarenprogramma Bodem</i>		0	6.095	99.054	55.003	118.781	126.446
– <i>Programma Gebiedsgericht instrumentarium</i>		1.500	4.029	800	200	0	0
13.04.07 Bekostiging		8.368	0	2.320	0	0	0
– <i>Uitvoering klimaatadaptatie</i>		8.368	0	2.320	0	0	0
13.05 Eenvoudig Beter		4.425	7.284	7.262	0	0	0
13.05.01 Opdrachten		2.357	5.779	6.949	0	0	0
– <i>Eenvoudig Beter</i>		2.357	4.958	3.949	0	0	0
– <i>OLO 3</i>		0	821	3.000	0	0	0
13.05.03 Bijdrage aan agentschappen		2.068	1.505	313	0	0	0
– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>		2.068	1.505	313	0	0	0
Ontvangsten		6.938	934	934	934	934	934

Budgetflexibiliteit

13.01 Ruimtelijk instrumentarium

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten ten behoeve van de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Meer specifiek betreft het ondermeer opdrachten in de sfeer van de uitvoering Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO), het architectuurbeleid en het Deltaprogramma Nieuwbouw. De uitgaven voor de subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS voor de maatregelen op

het gebied van het Deltaprogramma Nieuwbouw zijn tevens juridisch verplicht. De subsidies en de bijdrage aan medeoverheden hebben een beperkte tijdshorizon en de agentschapsbijdrage heeft een structureel karakter.

13.02 GEO-informatie

Het opdrachtenbudget en het subsidiebudget zijn volledig juridisch verplicht. Het opdrachtenbudget betreft voornamelijk de opdrachtverlening aan de Stichting Geonovum in het kader van de uitvoering van wettelijke taken zoals beheer van de standaarden ruimtelijke informatie en de invoering van INSPIRE. Het budget voor bijdragen aan ZBO's is jaarlijks volledig juridisch verplicht als opdracht aan het Kadaster ten behoeve van de exploitatie en beheer van de basisregistraties.

13.03 Gebiedsontwikkeling

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen vanwege de uitvoering van het gebiedsbeleid. De uitgaven voor de subsidies, de agentschapsbijdrage aan RWS, voor maatregelen op het terrein van het gebiedsbeleid en de bijdrage aan andere overheden voor de uitvoering van Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK), Nota Ruimte en Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) projecten zijn juridisch verplicht.

13.04 Ruimtegebruik bodem

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen vanwege de uitvoering van het bodembeleid. De uitgaven voor de subsidies, de agentschapsbijdrage aan RWS voor de Uitvoeringsorganisatie Bodem en Ondergrond (Bodem+) en de bekostiging van de Stichting Kennis voor Klimaat zijn juridisch verplicht.

Het niet juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op mogelijke knelpunten in de uitvoering van de Wet bodembescherming, investeringen op Caribisch Nederland en op de budgetten die nodig zijn voor de uitvoering van het lopende ruimtelijke beleid en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

13.05 Eenvoudig Beter

Van het opdrachtbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen vanwege de stelselherziening omgevingsrecht en de implementatie van de Crisis- en Herstelwet (Chw). Daarnaast zijn er verplichtingen aangegaan voor het bouwen van een geautomatiseerd systeem ter ondersteuning van de uitvoering van de nieuwe Omgevingswet (OLO 3 en RO Online). Tevens is juridisch verplicht de agentschapsbijdrage aan RWS.

Toelichting op de financiële instrumenten

13.01 Ruimtelijk instrumentarium

13.01.01 Opdrachten

Uitvoering SVIR

De financiële middelen worden met name ingezet ten behoeve van het houden van zicht op de realisatie van de SVIR en het zorgdragen voor kennis. Hiertoe behoren bijdragen aan de uitvoering van de Monitor

Infrastructuur en Ruimte door het PBL, evaluaties over de realisatie van doelen, het uitvoeren van beleidsverkenningen en tot slot financiële bijdragen aan kennisinstituten, hoogleraren en het op peil houden van de vakkennis. De actieve ondersteuning van provincies en gemeenten in krimpregio's, door middel van kennis en experimenten, wordt in 2015 voortgezet. In 2015 zal het onderdeel Kustfundament van het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) worden gewijzigd. De in 2014 te starten ex-durante evaluatie van de SVIR wordt in 2015 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp

Architectuur en ruimtelijk ontwerp zijn van belang voor «een goed systeem van ruimtelijke ordening», één van de dertien nationale belangen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Goed ontwerp en goede ontwerpers dragen bij aan de samenhang, duurzaamheid en het verdienvermogen van de samenleving en leveren zo meerwaarde op maatschappelijk, economisch en cultureel terrein. De financiële middelen voor architectuur en ruimtelijk ontwerp worden gebruikt om de positie van het ontwerp en de ontwerpers te versterken. Dit is enerzijds gericht op de eigen rol en verantwoordelijkheid van het Rijk en anderzijds op het versterken van lokale en regionale ontwerpkwaliteit en -kracht. De Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp (AAARO) 2013-2016 is opgesteld. Een sterke positie van ontwerp(ers) ondersteunt de lokale en regionale innovatiekracht, de snelheid van processen, een breed draagvlak en hoge toekomstwaarde van ruimtelijke initiatieven. Met de programma's Atelier Making Projects en Atelier Stad zet het Rijk ontwerpend onderzoek – interdepartementaal en in samenwerking met andere overheden – in voor onder andere de thema's herbestemming rijksvastgoed, energietransitie en smart cities.

Het budget voor de actieagenda wordt in 2015 grotendeels als meerjarige subsidie uitgekeerd aan een aantal Lead Partners (Stimuleringsfonds Creatieve Industrie, Architectuur Lokaal, etcetera) om zo goed mogelijk aan te sluiten op ontwikkelingen en concrete activiteiten in de praktijk.

Deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering

Het deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma verkent hoe ruimtelijke maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van de gevolgen van overstroming, een hevige regenbui, langdurige droogte en extreme hitte. De voorstellen vanuit het deelprogramma vormen een onderdeel van de in 2014 te nemen Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie en de Deltabeslissing Waterveiligheid van het Deltaprogramma. De kern daarvan is dat overheden afspreken waterveiligheid en klimaatbestendigheid gericht mee te wegen bij alle toekomstige ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Zodat water en ruimte echt met elkaar verbonden worden, de kansen worden benut en op de bedreigingen wordt ingespeeld. Meer informatie over het deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering staat in het Deltaprogramma 2015.

13.01.02 Subsidies

Klimaatbuffers

Het programma klimaatbuffers ondersteunt de realisatie van 20 natuurprojecten, die de effecten van klimaatverandering tegengaan. Dit gebeurt vooral door het tegengaan van wateroverlast en – schaarste en het verbeteren van de waterveiligheid en -kwaliteit. Ook wordt bijgedragen aan kennisverwerving en verspreiding. Een coalitie van natuurorgani-

saties krijgt hiertoe subsidies. De verplichtingen hiervoor zijn in het verleden reeds aangegaan. De projecten binnen het programma zijn (voor driekwart) afgerond en in 2015 zijn er nog een aantal projecten in uitvoering.

Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp (AAARO)

Het budget 2015 voor de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp (AAARO) wordt als onderdeel van een meerjarig toegezegde subsidie uitgekeerd aan een aantal Lead Partners (Stimuleringsfonds Creatieve Industrie, Architectuur Lokaal, etc.) om zo goed mogelijk aan te sluiten op ontwikkelingen en concrete activiteiten in de praktijk.

13.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de jaarlijkse bijdrage aan het agentschap RWS ten behoeve van het beheer van het OLO2 systeem, dat nodig is ter ondersteuning van de uitvoering van het huidige omgevingsloket.

13.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

Het Innovatieprogramma Mooi Nederland stimuleert vanaf begin 2009 verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In dit kader kregen 58 Voorbeeld-projecten medefinanciering uit de Innovatieregeling Mooi Nederland. Uiterlijk 2019 zal het laatste project zijn gerealiseerd. Naar aanleiding van de motie Wiegman is geld van het innovatieprogramma ook beschikbaar gesteld voor drie «Voorbeeldgebieden Investeren in het landschap». Het voorbeeldproject «Ooijpolder» wordt medio 2015 afgerond. De overige twee projecten uiterlijk in 2016.

13.02 Geo informatie

13.02.01 Opdrachten

De structurele middelen zijn bestemd voor de exploitatie, beheer en onderhoud van de voorzieningen voor de Europese verplichtingen, waaronder de implementatie van de Europese richtlijn INSPIRE, gericht op ontsluiting en harmonisatie van ruimtelijke gegevens. Verder zijn hier opgenomen de opdrachten aan onder meer Geonovum, SAGEO en Geofort in het licht van de beleidsuitoering portefeuille geo-informatie. In het kader van het programma Basisregistratie grootschalige topografie worden ook in 2015 diverse opdrachten verstrekt.

13.02.02 Subsidies

De Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) wordt gevuld en daarmee opgebouwd door bronhouders. Dit zijn gemeenten, provincies, waterschappen, Prorail, RWS en een aantal departementen. Tot 2016 vindt de transitie plaats van de oude Grootschalige Basiskaart Nederland (GBKN) naar de nieuwe BGT. Gezamenlijke werkzaamheden worden gecoördineerd en uitgevoerd door de stichtingen Landelijk Samenwerkingsverband GBKN (LSV-GBKN) en het Samenwerkingsverband van Bronhouders BGT (SVB-BGT). Vergoedingen voor de transitiekosten (opstartkosten SVB-BGT, de riksbijdrage in de transitiekosten, de riksbijdrage in de beheerkosten en de compensatie voor dubbele exploitatielasten tijdens de transitie) worden in de vorm van subsidies t/m 2016 verstrekt.

13.02.06 Bijdragen aan ZBO/RWT

Betreft een structurele bijdrage aan het Kadaster. De bijdrage is bestemd voor de ontwikkeling en realisatie van de landelijke voorziening van de basisregistratie grootschalige topografie en voor de gezamenlijke ontsluiting van geo-informatie in Nederland. Dit omvat tevens de brede verspreiding van aansluitingen op en gebruik van het gezamenlijke loket PDOK (Publieke Dienstverlening op de Kaart) en het Nationaal GeoRegister (NGR) in relatie tot Europese richtlijn INSPIRE. De middelen zijn tevens bestemd als bijdrage in de exploitatie, beheer en toezicht betreffende de basisregistraties (grootschalige) topografie, kadaster, adressen en gebouwen en basisregistratie Kadaster. Daarnaast gaat het om een bijdrage in de kosten van PDOK en om de beheerkosten van Ruimtelijkeplannen.nl. Voor al deze onderwerpen tezamen verstrekten lenM jaarlijks één gebundelde opdracht aan het Kadaster.

13.03 Gebiedsontwikkeling

13.03.01 Opdrachten

De opdrachten in relatie tot de gebiedsontwikkeling hebben veelal een relatie met het MIRT. Dat is het overzichtsprogramma van de projecten/programma's in het ruimtelijk fysieke domein. De nadruk ligt op projecten en programma's waaraan het Rijk financieel bijdraagt. Ook projecten en programma's waaraan het Rijk niet financieel bijdraagt, maar die wel van riksbelang zijn, worden in het MIRT besproken. Het streven is een brede afstemming van alle (samenhangende) projecten van verschillende overheidslagen en in verschillende beleidssectoren, om te komen tot een efficiënte inzet van overhedsmiddelen. In het MIRT wordt ook de samenhang met decentrale belangen en regionale opgaven besproken. Dit doet het Rijk met de regio voor alle ruimtelijke en mobiliteitsonderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT, aan de hand van de gezamenlijke gebiedsagenda's van Rijk en regio. Concreet betreft het hier uitgaven met betrekking tot bijvoorbeeld MIRT onderzoeken, bijdragen aan regionale MIRT's en dergelijke.

13.03.02 Subsidies

Er wordt jaarlijks een subsidie verstrekkt aan het Regiecollege Waddengebied (RCW).

13.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

Projecten BIRK

Het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) is ingezet ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit in stedelijke centra of stedelijke gebieden. De projecten zijn volop in uitvoering. Met een vijftal BIRK projecten bestaat er de komende jaren nog een subsidierelatie. De overige zijn de afgelopen jaren gedecentraliseerd.

Projecten Nota ruimte

Het budget is een extra impuls voor de versterking van de economische concurrentiepositie, krachtige steden en platteland, borging belangrijke ruimtelijke waarden en borging van veiligheid. Beoogd wordt alle projecten te decentraliseren. De financiële reeks betreft alleen uitgaven voor bestaande afspraken.

Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)

De financiële middelen voor BRG zijn bijdragen vanuit het Rijk tot en met 2021 om de doelstellingen zoals verwoord in de uitwerkingsovereenkomst van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied van 2 september 2005 te kunnen bereiken.

Nieuwe Sleutel Projecten (NSP)

Het budget is ingezet ter ontwikkeling en versterking van 6 centra in nationale stedelijke netwerken door (her)ontwikkeling van Hogesnelheidslijn (HSL) stations en omgeving. Met ingang van 2015 heeft dit nog slechts betrekking op de NSP projecten Breda en Arnhem.

13.04 Ruimtegebruik bodem

13.04.01 Opdrachten

Het beleidsonderbouwend onderzoek betreft onder meer onderzoek ten behoeve van de Structuurvisie Ondergrond, de fundamentele herziening van de Wet bodembescherming, de Visitatiecommissie Waterketen en een Visie op de ruimtelijke kansen voor duurzame energie-opwekking, -opslag en -transport in 2050. Ten behoeve van de Structuurvisie Ondergrond en de bijbehorende besluitvorming wordt publieksconsultatie en eventueel aanvullend onderzoek uitgevoerd. Na vaststelling van de structuurvisie volgt een uitvoeringsprogramma.

13.04.02 Subsidies

Bedrijvenregeling

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, worden subsidies in het kader van de bedrijvenregeling vastgelegd.

Bodemsanering NS

Dit betreft de subsidie aan de Stichting Bodemsanering NS op basis van het convenant Bodemsanering NS- percelen (d.d. 21 december 1995) en loopt tot 2015, zoals afgesproken in Regeerakkoord Rutte I.

Programma Commissie m.e.r.

Het Kabinet heeft in 2013 een wetsvoorstel tarieven Commissie m.e.r. aangeboden aan de Kamer. Dit wetsvoorstel voorziet in een wettelijke basis om de vergoeding te regelen voor de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan het bevoegd gezag. Om de continuïteit van de, bij wet ingestelde, Commissie m.e.r. niet in gevaar te brengen zal door het Rijk in de jaren 2014–2017 een overbruggingsbudget van jaarlijks € 2 mln beschikbaar worden gesteld voor de kostendekkende tarieven die in rekening worden gebracht.

13.04.03 Bijdragen aan agentschappen

Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond: Inzet van projectmiddelen en menskracht door Bodem+. Concreet gaat het hierbij om het verrichten van uitvoerende wettelijke taken, ondersteuning van de beleidsontwikkeling, het organiseren van een kennis en expertise-netwerk en daarmee de overheden faciliteren ten aanzien van de thema's Bodem en Ondergrond door RWS.

13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

Meerjarenprogramma bodem

De bijdragen voor de sanering van vervuilde bodem worden verleend aan het bevoegde gezag voor het uitvoeren van een bij wet toegekende taak. De tot nu toe toegekende financiële middelen om bodemconvenant uit te voeren zijn toegezegd tot en met 2014, terwijl het convenant een looptijd heeft tot en met 2015. IenM is voornemens bij Voorjaarsnota 2015 circa € 84 mln over te hevelen naar het Gemeentefonds en Provinciefonds. Hiermee wordt het laatste jaar van het «Convenant Bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties» gefinancierd. Het resterende budget voor 2015 is voorzien voor eventuele knelpunten. Over de aanwending van de budgetten voor de periode 2016 tot en met 2020 worden eind 2014 afspraken met de andere overheden en het bedrijfsleven gemaakt. Voor de periode 2019–2028 is in totaal € 64,5 mln van het budget voor bodemsanering vrijgemaakt. Daarvan is € 44,5 mln bestemd voor Kaderrichtlijn Water op het Deltafonds (artikel 7) en € 20 mln voor Safety Deals op artikel 22 van de Begroting hoofdstuk XII.

Programma drink- en afvalwatervoorziening op Caribisch Nederland

Sinds 10 oktober 2010 zijn Bonaire, Sint Eustatius en Saba openbare lichamen binnen het Nederlandse staatsbestel. Met het uitvoeren van drinkwater- en afvalwaterprogramma's zijn ook de exploitatiekosten in Caribisch Nederland gestegen. In de IenM begroting wordt in een tijdelijke bijdrage voorzien aan de drinkwater- en afvalwaterprogramma's.

13.04.07 Bekostiging

Uitvoering Klimaatadaptatie Het onderzoeksbudget is aan de Stichting Kennis voor Klimaat toegekend ten behoeve van het Nationaal Onderzoeksprogramma Kennis voor Klimaat. De eindbetaling is voorzien in 2015.

13.04.08 Garanties

Krediet Bodemsanering

Het betreft 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 te krijgen. IenM sluit aan bij de garantieregeling van EZ. Het verplichtingenplafond van de Regeling Bijzondere Financiering (Bodemsanering) wordt op grond van de kabinetsreactie (Kamerstukken II, 2013/14, **33 750, nr. 13**) naar aanleiding van het rapport van de Commissie Risicoregelingen verminderd naar € 15 mln.

13.05 Eenvoudig Beter

13.05.01 Opdrachten

Binnen de interdepartementale programmadirectie Eenvoudig Beter wordt gewerkt aan de stelselherziening omgevingsrecht en de implementatie van de Crisis- en Herstelwet (Chw). De financiële middelen worden ingezet voor het nader uitwerken van de Omgevingswet in de uitvoeringsregelgeving, voor de consultatie en toetsing van de AMvB's onder de Omgevingswet, voor het omgevingsmanagement en voor het versterken van kennis en kunde via het programma NU al EB.

Implementatie van de Omgevingswet

Voor de inwerkingtreding van de wet is een tijdige en zorgvuldige implementatie essentieel. Het gaat hier om de invoeringsbegeleiding, het verkennen van de mogelijkheden voor het oprichten van een centraal infopunt en toepassing van het Vergunning, Toezicht en Handhavingsstelsel (VTH). Daarnaast wordt een plan van aanpak uitgewerkt voor het opzetten en met name aanpassen van het digitale stelsel (zoals bijvoorbeeld OLO en RO Online), zodat digitale gegevens beter uitwisselbaar worden. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de ambitie in het regeerakkoord om gegevens beter digitaal te ontsluiten en meer vergunningaanvragen digitaal te maken.

Eén van de kerntaken voor de komende jaren is de digitalisering van het omgevingsrecht inclusief de ruimtelijk juridische instrumenten. Een plan van aanpak wordt uitgewerkt voor het opzetten en met name aanpassen van het digitale stelsel, zodat digitale gegevens beter uitwisselbaar worden. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de ambitie in het regeerakkoord om gegevens beter digitaal te ontsluiten en meer vergunningaanvragen digitaal te maken.

OLO 3

De doorontwikkeling van Omgevingsloket Online (OIO), Ruimtelijkeplannen.nl en de Landelijke Voorziening Wkpb (Wet kenbaarheid publieksrechtelijke beperkingen) vormen onderdeel van de digitalisering van het omgevingsrecht. Het Omgevingsloket online is de digitale voorziening waarin aanvragen om omgevingsvergunning en meldingen kunnen worden gedaan. Ruimtelijkeplannen.nl is de site voor de landelijke digitale registratie voor alle ruimtelijke plannen in Nederland. De Wkpb heeft tot doel de toegankelijkheid van belastende overheidsbesluiten (publiekrechtelijke beperkingen) te verbeteren. De komende jaren wordt het omgevingsloket toekomstvast gemaakt en Ruimtelijkeplannen.nl aangepast, mede voor de uitvoering van de omgevingswet. In 2015 wordt het huidige OLO 2.10 doorontwikkeld naar OLO 3.0 dat de basis moet gaan vormen voor het digitale systeem dat voor de uitvoering van de nieuwe Omgevingswet nodig zal zijn.

13.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de agentschapbijdrage voor de capaciteitsinzet RWS voor de implementatie van de Omgevingswet (Ow) en de Crisis- en herstelwet (Chw). Daarnaast levert RWS capaciteit voor de uitwerking van de uitvoeringsregelgeving van de Omgevingswet.

Beleidsartikel 14: Wegen en verkeersveiligheid

Algemene Doelstelling

Om weggebruikers zo snel, verkeersveilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen ontwikkelt, beheert en benut lenM het hoofdwegennet. Daartoe zet lenM in op een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en voldoet aan milieunormen. Daarnaast wordt ingezet op een afname van het aantal verkeersslachtoffers op alle Nederlandse wegen. Om deze doelen te bereiken werkt lenM samen met decentrale overheden, 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 15 OV-keten en 16 Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- 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, vervanging, 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 vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidbelastingen langs rijkswegen door middel van het meerjarenprogramma Geluid (MJPG).
- Het oplossen van de knelpunten voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet door middel van maatregelen (zowel generiek en locatie specifiek) 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 lenM voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheden, doorstroming en duurzaamheid.
- Een slim gebruik van de huidige en toekomstige infrastructuur. Met het programma Beter Benutten wordt – naast investeringen in de infrastructuur – gewerkt aan het terugdringen van de files met 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten (zie ook

artikelen 15 OV-keten en 16 Spoor). Samen met de regio's worden de afgesproken gebiedspakketten in het kader van Beter Benutten uitgevoerd om zo op basis van maatwerk de beoogde effecten te realiseren. Daarbij is er nadrukkelijk ook samenwerking met het bedrijfsleven.

- De inzet van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 en de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Ze richten zich op verbetering van infrastructuur, voertuigen en gedrag van weggebruikers ter vermindering van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Samen met decentrale overheden 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.
- 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 beleidsmatige 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.

Aanleg

Indicator: acceptabele reistijd							
	Basiswaarde 2001	2009	2010	2011	2012	2013	Streefwaarde 2020
Percentage trajecten waar de streefwaarde wordt gehaald.	86%	84%	83%	88%	92%	94%	100%

Bron: RWS/WVL, 2014

Toelichting

De reistijd op een traject is acceptabel als de streefwaarde voor de reistijd wordt gehaald. De streefwaarde voor trajecten van het hoofdwegennet tussen steden is een reistijd in de spits van maximaal 1,5x de reistijd buiten de spits (referentiesnelheid 100 kilometer/uur). Op trajecten rond de vijf grote steden en trajecten op niet-autosnelwegen van het hoofdwegennet is de streefwaarde maximaal 2,0. Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

Beter Benutten

Over de voortgang van de uitvoering van de gebiedsprogramma's Beter Benutten wordt de Tweede Kamer geïnformeerd in het kader van het MIRT-proces (bron: Kamerstukken II, 2011/12, 33 000 A, nr. 21).

Beheer en onderhoud

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.01 (verkeerssignaleren op banen en verkeerscentrales) en 12.02.04 (km rijbaanlengte, km² asfalt, km² groen areaal).

Verkeersmanagement

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.01 (Indicator van op alle bemeten wegvlakken ingewonnen betrouwbare reis en route-informatie en tijdige levering aan de serviceproviders).

Geluid en luchtkwaliteit

Indicator: lokale luchtkwaliteit NO ₂								
Basiswaarde peildatum	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO ₂								0 knelpunten langs rijkswegen 2015
Geluids-knelpunten langs hoofdwegen	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	7.500	7.500	7.000

Bron: RWS/DVS

Toelichting

Voor lokale luchtkwaliteit geldt dat uiterlijk per 1 januari 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO₂ gehaald moet worden. Tussenliggende waarden zijn niet vastgesteld. Voor PM₁₀ wordt op alle locaties langs rijkswegen aan de grenswaarde voldaan die geldt vanaf 11 juni 2011.

Het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) is in 2011 van start gegaan. Het MJPG is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg en bij woningen langs die infrastructuur die in het kader van de saneringsoperatie onder de Wet Geluidhinder tijdig zijn gemeld. Daarnaast zijn woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de Wet geluidhinder een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan onderdeel van de saneringsoperatie.

Voor 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven. Door koppeling aan groot onderhoud kan de realisatie in bepaalde situaties later dan 2023 plaatsvinden. Uit onderzoek blijkt dat het aantal knelpunten langs hoofdwegen afgenomen is. Dit is enerzijds het effect van recent gerealiseerde maatregelen zoals geluidsschermen en stille wegdekken in infrastructuurprojecten en een aantal saneringsprojecten. Anderzijds is dit het effect van verbeterde en geactualiseerde databestanden.

Regelgeving en afspraken

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.02.04 (beschikbaarheid, verhouding verstoring wegwerkzaamheden ten opzichte van totale verstoringen, tijdsduur percentage van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is).

Verkeersveiligheid

Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers							
	basis-waarde	realisatie				doelstelling	
	2002	2009	2010	2011	2012	2013	2020
aantal verkeersdoden ernstig verkeersgewonden	1.066 16.100	720 18.600	640 19.200	661 20.100	650 19.200	570 nog niet bekend	500 10.600

Bron: Rijkswaterstaat/WVL, 2013 en 2014

Marktcondities

Verwezen wordt naar de «Kerncijfers verkeersveiligheid» (indicator Vrachtauto betrokken bij verkeersdoden en Vrachtauto betrokken bij ziekenhuisgewonden) zoals deze door RWS vanaf 2013 op internet worden gepubliceerd.

Duurzaamheid

Verwezen wordt naar artikel 19 Klimaat ETS doelstelling 2020 CO₂ verkeer en vervoer.

Beleidswijzigingen

Tot en met 2028 is sprake van een omvangrijk realisatieprogramma en het in stand houden van de bestaande infrastructuur. Het programma Beter Benutten is gericht op verbeteringen van de bereikbaarheid op korte termijn. In 2015 krijgt de uitvoering van het vervolgprogramma Beter Benutten concreet vorm. Voor het vervolgprogramma zullen de gedragsinzichten meer systematisch worden toegepast. Voor het vervolg geldt de landelijke programma-ambitie: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesigneerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten. Het vervolg gaat verder met dezelfde 12 regio's. De middelen voor het vervolg van Beter Benutten staan geraamd op artikel 18 van het Infrastructuurfonds.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven van de toekomst. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen (toename verstedelijking, verandering mobiliteitsgedrag, meer informatietechnologie) maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middellange) termijn nodig én mogelijk. Onder de vlag van het programma Meer Bereiken wordt deze andere aanpak in 6 nieuwe MIRT onderzoeken 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 infrastructuur).

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 14 Wegen en verkeersveiligheid (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		31.318	32.612	30.322	31.242	32.775	27.831	27.828
Uitgaven:		32.729	35.520	32.043	32.654	33.272	28.331	28.328
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				68%				
14.01	Netwerk	11.884	16.186	15.029	14.993	15.451	10.518	10.517
14.01.01	Opdrachten	8.332	12.718	10.303	11.833	12.316	7.383	7.382
	– <i>Beter benutten</i>	4.697	6.281	5.180	5.180	5.180	200	200
	– <i>Overige opdrachten</i>	2.044	6.437	5.123	6.653	7.136	7.183	7.182
14.01.02	Subsidies	1.229	793	2.166	600	575	575	575
14.01.03	Bijdrage aan agentschappen	2.323	2.675	2.560	2.560	2.560	2.560	2.560
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	2.323	2.675	2.560	2.560	2.560	2.560	2.560
14.02	Veiligheid	20.845	19.334	17.014	17.661	17.821	17.813	17.811
14.02.01	Opdrachten	7.054	6.514	5.313	6.735	6.920	6.912	6.910
14.02.02	Subsidies	13.121	12.183	11.313	10.538	10.513	10.513	10.513
14.02.03	Bijdrage aan agentschappen	670	637	388	388	388	388	388
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	670	637	388	388	388	388	388
Ontvangsten		5.236	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)						
		2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds		1.760.309	1.848.434	2.355.181	2.123.842	2.707.666
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds		533.670	87.200	66.346	28.414	38.276
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds		2.293.979	1.935.634	2.421.527	2.152.256	2.745.942
<i>waarvan</i>						
12.01	Verkeersmanagement	4.038	3.617	3.617	3.617	3.618
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	658.195	605.451	543.436	528.116	501.659
12.03	Aanleg	723.322	440.657	935.060	862.100	1.548.085
12.04	GIV/PPS	545.431	527.315	585.329	395.843	333.259
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	424.674	419.242	414.248	411.795	411.554
12.07	Investeringsruimte	– 61.681	– 60.648	– 60.163	– 49.215	– 52.233

Belastinguitgaven (x € 1.000)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Belastingen op personenauto's en motorrijwielen							
Teruggaaf taxi's	43	45	46	48	50	52	54
Stimulans Euro-6 dieselpersonenauto's	4	-	-	-	-	-	-
Motorrijtuigbelasting							
Nihiltarief OV-bussen op LPG	0	0	0	0	0	0	0
Vrijstelling taxi's	51	50	51	52	54	55	57
Vrijstelling wegenbouw	0	0	0	0	0	0	0
Nihiltarief MRB zeer zuinige auto's	277	28	36	-	-	-	-
Belasting op zware motorrijtuigen (eurovignet)							
Teruggaaf internationaal gecombineerd vervoer	0	0	0	0	0	0	0

Bron: Bijlage 5 van de Miljoenennota 2015

Budgetflexibiliteit

14.01 Netwerk

De uitgaven voor subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. Voor subsidies betreft het hier voornamelijk de uitfinanciering van verplichtingen die tot en met 2014 zijn aangegaan. De budgetten voor subsidies worden per jaar gepubliceerd en hebben daarmee een vastomlijnde tijdshorizon en de agentschapsbijdrage heeft een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen.

14.02 Veiligheid

De uitgaven voor subsidies en agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. Voor subsidies betreft het hier voornamelijk de uitfinanciering van verplichtingen die tot en met 2014 zijn aangegaan. De verplichtingen betreffen subsidies aan het CBR, VVN, SWOV, Team Alert en incidentele doelgroepen. De budgetten voor subsidies worden per jaar gepubliceerd en hebben daarmee een tijdshorizon en de agentschapsbijdrage heeft een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van lopende opdrachten. Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor met name opdrachten voor het uitvoeren van onderzoeken en het uitvoeren van verkeersveiligheidscampagnes.

Toelichting op de financiële instrumenten

14.01 Netwerk

14.01.01 Opdrachten

De opdrachten betreffen diverse onderzoeken op het gebied van geluid, wegmaatregelen en het verduurzamen van de mobiliteit. Daarnaast vinden uitgaven plaats voor het European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), het kennisplatform tunnelveiligheid, taken in het kader van de wet SWUNG (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid), extra handhaving cabotage en kosten voor de uitvoeringsagenda Beter Geïnformeerd.

De opdrachten voor Beter Benutten betreffen kosten op het gebied van diverse onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, fietsbeleid en ITS (Intelligent Transport Systemen).

14.01.02 Subsidies

Uitgaven hebben betrekking op in voorgaande jaren verstrekte stimuleringssubsidies voor CO₂ reductie. Tevens worden subsidies verstrekt voor het fietsbeleid onder andere aan de Fietsersbond.

14.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies.

14.02 Veiligheid

14.02.01 Opdrachten

Het verbeteren van de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers gebeurt onder meer door onderzoeken op het gebied van fietsveiligheid. Opdrachten in verband met de invoering van het trekkerijbewijs, vergoedingen commissie rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad en onderzoek cat. III medicijnen. Het stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen gebeurt door deelname aan Euro NCAP (New Car Assessment Programme). Euro NCAP beoordeelt onafhankelijk de veiligheidsprestaties van Europa's best verkochte auto's. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt ondermeer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

14.02.02 Subsidies

Er worden subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig verkeer Nederland (VVN), ANBO, Fietsersbond, Team Alert en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Er wordt uitvoering gegeven aan het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiell. Het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiell heeft tot doel om een bijdrage te leveren aan de verkeersveilige mobiliteit van senioren bij gelijkblijvende of toenemende mobiliteit. Het programma biedt een stimulans voor het aanbod van activiteiten voor senioren, waarmee zij hun verkeersveilig gedrag kunnen vergroten.

Daarnaast ontvangt het CBR ook nog in 2015 volledige vergoeding voor de onderzoeken naar de rijvaardigheid en de geestelijke en lichamelijke geschiktheid die zij uitvoeren en waarvan de kosten ingevolge de Regeling maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) voor rekening van het Rijk komen. Voor het jaar 2015 is de rijksbijdrage gelijkgesteld aan die van voorgaande jaren. Een eerdere toegepaste korting is hiermee voor het jaar 2015 teruggedraaid.

14.02.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies.

Beleidsartikel 15: OV-keten

Algemene Doelstelling (115063)

Reizigers veilig, betrouwbaar en met een voorspelbare reistijd vervoeren door de OV-Keten, waarbij verschillende modaliteiten optimaal op elkaar aangesloten zijn. De verantwoordelijkheid van de Minister inzake spoor wordt verantwoord op artikel 16 Spoor.

Rollen en Verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het beleid inzake regionaal openbaar vervoer (onder andere regionaal openbaar vervoer, taxi, waddenveren). De uitvoering vindt grotendeels plaats door middel van samenwerking in de gehele OV-Keten. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking.

Ook het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving valt onder de ministeriële verantwoordelijkheid. De rol «regisseren» heeft specifiek betrekking op de volgende onderdelen:

- Het stellen van regels en de kaders (wetgeving) voor het openbaar vervoer (overheden, marktpartijen en reizigers). De regels en kaders hebben betrekking op het openbaar vervoer per bus, tram en metro, het CVV (Regiotaxi) en het openbaar vervoer over water.
- Het faciliteren (waar nodig) van de decentrale overheden om hen in staat te stellen hun regionale OV-systeem beter te laten aansluiten op het landelijke spoorsysteem met het oog op het optimaliseren van de deur-tot-deur-reis. Hiertoe wordt samenwerking tussen alle betrokken partijen zoveel mogelijk gestimuleerd.
- Het monitoren van sociale veiligheid door het ministerie. De uitvoering vindt plaats door decentrale overheden en OV-bedrijven voor het stads- en streekvervoer.
- Het ontwikkelen van beleid voor toegankelijkheid in de OV-keten. Dit gebeurt door initiatieven bij elkaar te brengen, maar ook door maatregelen te testen waarbij organisaties zijn betrokken van reizigers met functiebeperkingen. Bij deze acties wordt samengewerkt met de vervoersbranche en de decentrale overheden.
- Het financieren van grote regionale en lokale projecten, vanuit artikel 14 op het Infrastructuurfonds: Regionaal, lokale infrastructuur. Via artikel 25 Brede doeluitkering (op de Begroting hoofdstuk XII) wordt het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken gefinancierd.
- Het implementeren van de concessiesystematiek voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel), waarbij extra aandacht wordt besteed aan de rol van de gebruikers van het vervoer en de belanghebbenden bij de eilanden.
- Het opstellen en handhaven van wet- en regelgeving voor het taxivervoer over de vakbekwaamheid, maximum tarieven en de toegang tot de markt ter verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer.
- Het inpassen in nationale wetgeving van Europese en internationale wetgeving omtrent busvervoer.
- Samen met decentrale overheden deelnemen in de ND-OV organisatie met als doel (actuele) brongegevens voor reisinformatie beschikbaar te stellen voor afnemers.
- Het aanpassen van de governance structuur rond de OV-chipkaart teneinde o.a. het belang van de concessiegrensoverschrijdende reiziger beter te dienen en toezicht op de OV-betaalmarkt te introduceren. Daarom wordt samen met decentrale overheden, vervoerders en

consumentenorganisaties via de werkagenda van het NOVB gewerkt aan het verder verbeteren van het OV-chipkaartsysteem.

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

Het kengetal reizigerskilometers regionaal openbaar vervoer is niet meer opgenomen, aangezien de gegevens niet langer verzameld worden en dus niet meer beschikbaar zijn. Om deze gegevens weer beschikbaar te krijgen wordt door lenM nagegaan of gebruik gemaakt kan gaan worden van geanonimiseerde OV-Chipkaartdata. Hierover wordt overleg met de OV-sector gevoerd.

Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Algemeen oordeel	7,0	7,2	7,2	7,2	7,2	7,4	7,4
Informatie en veiligheid	7,3	7,5	7,5	7,5	7,5	7,6	7,6
Rijcomfort	7,0	7,2	7,2	7,2	7,3	7,4	7,5
Tijd en doorstroming	6,0	6,2	6,5	6,5	6,6	6,8	6,8
Prijs	6,3	6,5	6,3	6,3	5,9	6,2	6,3

Bron: OV-Klantenbarometer 2012 (KpVV 2013)

Toelichting

De OV-Klantenbarometer heeft betrekking op al het openbaar vervoer dat wordt aangestuurd door de twaalf provincies en de zeven stadsregio's.¹⁵

Beleidskader Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV): Waardering veiligheidsgevoel/incidenten

Kengetal: Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer									
– Reizigers (1)	7,6	7,8	7,8	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9
– Personeel (2)	6,5	6,3	nb	6,3	nb	6,5	nb	6,9	nb
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %									
– Reizigers (3)	25	25	23	23	24	23	nb	15	25
– Personeel (4)	56	65	nb	69	nb	64	nb	60	nb

Bron: 2013 OV-Klantenbarometer 2013 (KpVV 2014)

Toelichting

Ad 1) Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van de reizigers zowel in als rond het voertuig.
 Ad 2) Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het voertuig.
 Ad 3) Het percentage in 2012 is niet vergelijkbaar met voorgaande jaren omdat een andere vraagstelling heeft plaatsgevonden. Voor een

¹⁵ Alle resultaten zoals opgenomen in de OV-Klantenbarometer 2012 zijn te vinden op www.kpvv.nl/klb.

toelichting wordt verwezen naar de uitgave Sociale Veiligheid van OV-reizigers in het stads- en streekvervoer¹⁶.

Ad 4) Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident. Bij (2) en (4); Voor personeel wordt tweejaarlijks gemeten.

Beleidswijzigingen

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 is het beleid ten aanzien van de OV-keten geformuleerd. Het Rijk zet voor de verbetering van de deur tot deur-reis primair in op hogere frequenties en het verbeteren van de verbindingen in het gehele netwerk. In 2014 zijn vijf landsdelige en een landelijke OV-en spoortafel(s) ingesteld. Aan deze tafels wordt deelgenomen door het Rijk, decentrale overheden, vervoerders op het spoor en stad- en streekvervoer, ProRail en consumentenorganisaties. Het doel van deze overleggen is het verbeteren van de deur-tot-deur reis door betere afstemming in de OV-keten en het benutten van kansen voor verbetering. Afspraken over het functioneren van deze overleggen zijn opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 en zullen tevens worden vastgelegd in de verschillende concessies van Rijk en regio.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 15 OV-keten (x € 1.000)						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen	3.018	16.050	6.021	6.209	5.994	6.331
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>	8.200	16.240	6.021 70%	6.209	5.994	6.331
15.01 Openbaar vervoer	8.200	16.240	6.021	6.209	5.994	6.331
15.01.01 Opdrachten	5.406	14.517	4.268	4.729	4.514	4.851
15.01.02 Subsidies	1.799	709	758	485	485	485
15.01.03 Bijdrage aan agentschappen – waarvan bijdrage aan RWS	995	1.014	995	995	995	995
Ontvangsten	10	0	0	0	0	0

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

In artikel 14 van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

¹⁶ <http://www.crow.nl/publicaties/ov-klantenbarometer-2013-sociale-veiligheid-in-het?page=1&searchsort=date&pagesize=10>

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	181.447	273.935	348.376	341.694	248.418
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	181.447	273.935	348.376	341.694	248.418
<i>waarvan</i>					
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	118.082	107.330	198.914	211.842	113.400
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	63.365	166.605	149.462	129.852	135.018

Belastinguitgaven (x € 1.000)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzetbelasting verlaagd tarief							
Vervoer van personen (w.o. openbaar vervoer)	980	1.022	1.065	1.110	1.158	1.207	1.258

Bron: Bijlage 5 van de Miljoenennota 2015

Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon en de agentschapbijdrage heeft een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Meer specifiek betreft het onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM) en de continue screening van de taxibranche.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor uitvoering van taken die voortvloeien uit de werkagenda van het NOVB inzake de OV-chipkaart en het faciliteren van het NOVB zelf, de implementatie van de Boord Computer Taxi en het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer, maar ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

Toelichting op de financiële instrumenten
15.01.01 Opdrachten

Opdrachten betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-Chipkaart en de implementatie van de Boord Computer Taxi. Daarnaast wordt uit deze middelen bijgedragen aan het OV-Loket, de concessie Waddenveren, het stimuleren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV-chipkaart) en het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

15.01.02 Subsidies

Subsidies worden verstrekt aan het OV-loket, ROVER, de Geschillencommissie taxi en voor de (monitoring van) sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

15.01.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS ontvangt een jaarlijkse agentschapbijdrage voor de beleidsondersteunde en adviserende taken voor het openbaar vervoer.

Beleidsartikel 16: Spoor

Algemene Doelstelling	De kwaliteit van het spoorproduct verbeteren zodat de reiziger en de verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen.
Rollen en Verantwoordelijkheden	<p>(Doen) Uitvoeren</p> <p>De Minister is verantwoordelijk voor aanleg en beheer van de hoofdspoortweginfrastructuur. Om hier invulling aan te geven wordt ProRail als uitvoerder ingeschakeld. De andere wijze van aansturen die voorkomt uit de Lange Termijn Spooragenda heeft ook gevolgen voor de rol van Prorail als uitvoerder van het Rijksbeleid. De rol «uitvoeren» heeft betrekking op:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkenningen en planuitwerkingen;• Aanleg van projecten;• Beheer waaronder: onderhoud van infrastructuur, verkeersleiding en capaciteitsmanagement. <p>De Minister is ook verantwoordelijk voor het aanbod van reizigersvervoer op het hoofdrailnet. Invulling gebeurt door een concessie te verlenen aan vervoerder NS.</p> <p>Regisseren</p> <p>De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het spoorbeleid, waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving.</p> <ul style="list-style-type: none">• Het beleid is vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda. Deze heeft tot doel het verbeteren van de kwaliteit van het spoor zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 is de wijze van aansturing van de spoorsector voor de periode tot 2028 weergegeven. De overheid gaat langs 5 lijnen haar aansturing van de spoorsector aanscherpen. Dit zijn:<ol style="list-style-type: none">1. Aanscherpen wet- en regelgeving;2. Scherpere sturing met concessies op ProRail en NS;3. Betere sturing met aandeelhouderschap;4. Verbeteren sturing op financiële bijdrage Prorail;5. Beter sturen op samenwerking.Daarnaast heeft de Lange Termijn Spooragenda invloed op de wijze waarop de uitvoering plaatsvindt. <p>De verantwoordelijkheid van IenM heeft betrekking op de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Het aansturen van het beheer van en vervoer over het hoofdrailnet. Dit verloopt via concessies. Per 1 januari 2015 wordt de nieuwe beheerconcessie wederom voor 10 jaar aan ProRail gegund. Conform het Regeerakkoord zal ook het vervoer op het hoofdrailnet de komende 10 jaar onderhands gegund worden aan de Nederlandse Spoorwegen. Met ingang van de nieuwe vervoerconcessie per 1 januari 2015 worden ook de treindiensten op de Hogesnelheidslijn (HSL) onder de hoofdrailnetconcessie gebracht. IenM werkt verder aan het uitwerken en uitvoeren van concrete acties en afspraken uit de Lange Termijn Spooragenda middels de uitvoeringsagenda. Hieronder valt het vastleggen van wetgeving ter bevordering van een gelijk speelveld (waaronder implementatie Herschikkingsrichtlijn) en het faciliteren van samenwerking in de spoorsector middels de OV- en spoortafels en de goederenvervoertafel.

- Het stellen van wettelijke kaders voor veilige aanleg, beheer en gebruik van lokale spoorwegen (met name tram en metro) en het eenduidig regelen van de verantwoordelijkheden.
- Het verbeteren van de ketenregie op de logistieke processen in het goederenvervoer. Daarnaast wordt wet- en regelgeving voor de one-stop-shop verbeterd en wordt gestuurd op het verbeteren van de kwaliteit en benutting van de goederenpaden.
- Het samen met decentrale overheden en infrastructuurbeheerders werken aan de drie Europese spoorgoederencorridors (naar Frankrijk, Italië en Polen/Tsjechië) die in ons land beginnen, waarbij de regelgeving zoveel mogelijk wordt afgestemd op de Nederlandse situatie.
- De zorg voor de veiligheid van het spoorvervoer en van de omgeving. Onderdeel van de veiligheidsaanpak zijn het STS verbeterplan (reductie stoptonend sein passages), de veiligheidscultuur, veilig werken aan het spoor, aanpak overwegen, suïcide preventie en sociale veiligheid, maar ook externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen. In 2015 wordt de Derde Kadernota Spoorveiligheid herijkt. Om onder meer de veiligheid verder te verhogen wordt het European Railway Traffic Management System (ERTMS) ingevoerd. In 2015 bevindt het programma ERTMS zich in de planuitwerkingfase.
- De verdere invulling en uitvoering van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen langs de volgende lijn: een integrale vernieuwende aanpak van overwegproblemen, door middel van bij voorkeur generieke maatregelen voor meerdere overwegen en waar nodig specifieke maatregelen.

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

Hieronder staan de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Spoor. In productartikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Indicator: Punctualiteit Hoofdrailnet (HRN)						
	Basiswaarde 2003	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Grenswaarde Vervoerplan 2013 ²	Realisatie 2013	Grenswaarde Vervoerplan 2014
Indicator: 3 minuten punctualiteit HRN ¹	83,10%	89,60%	88,50%		87,40%	
Indicator: 5 minuten punctualiteit HRN ¹		94,70%	94,20%	93,00%	93,60%	93%
Reizigerspunctualiteit		91,50%	91,50%	90,50%	90,00%	90,50%
Klantoordeel op tijd rijden (% dat een 7 of hoger geeft)	50,90%	48,90%	53,00%	46,80%	53%	

Bron: NS, jaarlijkse vervoerplannen en operationele verantwoordingen

Toelichting:

Ad 1) Afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012).

Ad 2) Met het oog op de internationale vergelijkbaarheid is vanaf het Vervoerplan 2011 de indicator gewijzigd van 3 minuten punctualiteit in 5 minuten punctualiteit. De indicatoren ten aanzien van punctualiteit zullen waarschijnlijk worden aangepast naar aanleiding van de nieuwe vervoer-

concessie die in 2015 in moet gaan. Vanaf volgend jaar worden er nieuwe indicatoren opgenomen in de begroting.

Spoorveiligheid (naar risicodrager)

Hieronder staan de indicatoren voor spoorveiligheid. 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. In onderstaande tabel is voor de belangrijkste acht spoorveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2012 en eind 2011 was op basis van meerjarige voortschrijdende gewogen gemiddelden («Moving Weighted Average»). De stand van zaken eind 2013 komt in september 2014 beschikbaar.

Voor de ontwikkelingen rondom deze spoorveiligheidsindicatoren geldt het beleid van de Derde Kadernota Railveiligheid, namelijk dat we de veiligheid op alle fronten, dus bij elk van deze acht veiligheidsindicatoren, continu willen verbeteren. Er lopen verschillende veiligheidsverbeterprogramma's om de gestelde doelstellingen te realiseren (onder andere het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en het STS(StopTonend Sein)-verbeterplan).

De gewenste verbetering in 2012 ten opzichte van 2011 is slechts bij een beperkt aantal indicatoren gerealiseerd. Dit komt omdat het incident bij Amsterdam Westerpark op 21 april 2012 de «scores» van enkele indicatoren in sterke mate heeft beïnvloed.

Indicator: spoorveiligheid (naar risicodrager)						
Nr.	Risicodrager	Omschrijving indicator	Beoordelingsjaar 2012		2012	2011
			MWA 2013	NRV (2013)	MWA 2012	MWA 2011
1.1	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	nog niet beschikbaar	6,57	6,57	3,04
1.2	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerkm's	nog niet beschikbaar	0,05	0,05	0,02
2	Personnel	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	nog niet beschikbaar	2,25	2,25	1,24
3.1	Overweg-gebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	nog niet beschikbaar	97,05	97,05	85,96
3.2	Overweg-gebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / (treinkm's*antal overwegen)/ lijnkm's)	nog niet beschikbaar	108,7	108,7	94,7
4	Onbevoegden	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	nog niet beschikbaar	7,21	7,21	7,04
5	Anderen	FWSI onder «anderen (derden)» / jaar / mld treinkm»	nog niet beschikbaar	7,99	7,99	9,56
6	Overall	Totaal FWSI / jaar / mlrd treinkm's	nog niet beschikbaar	127	127	105,7

Bron: Jaarverslag 2012 van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 156) en het rapport Railveiligheidsindicatoren 2011; NS, jaarlijkse vervoerplannen en operationele verantwoordingen (Kamerstuk 29 893 nr. 135).

Toelichting gebruikte termen in de tabel:

FWSI = Fatalities and Weighted Serious Injuries (het aantal doden en gewogen zwaargewonden)

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

MWA = Moving Weighted Average (voortschrijdend gewogen gemiddelde)

Kengetal: aantal treinbewegingen goederentreinen per week

	2009	2010	2011	2012	2013
Betuweroute	220	400	450	460	412
Oldenzaal grens	80	70	60	60	68
Zevenaar grens	340	380	480	490	489
Venlo grens	230	250	230	220	240
Maastricht grens	30	30	20	20	33
Roosendaal grens	120	120	120	110	113

Bron: Keyrail, ProRail op basis van jaarcijfers en 52 weken.

Toelichting

De treinbewegingen van goederentreinen in bovenstaande tabel zijn afgerond op tientallen en inclusief losse locomotieven. Het aantal hiervan verschilt per jaar, maar is ongeveer 5% van de treinbewegingen op het A15-trace van de Betuweroute. In 2014 neemt naar verwachting het aantal treinen verder toe.

Kengetal: sociale veiligheid NS

	2007	2008	2009	2010	2011	Grens-waarde 2012	Reali-satie 2012	Grens-waarde 2013	Reali-satie 2013
Klantoordeel sociale veiligheid ¹	76,1%	77,5%	78,0%	78,3%	79,1%	78,5%	78,3%	78,5%	79,50%

¹ Het klantoordeel sociale veiligheid is het percentage klanten dat hun veiligheidsbeleving in de trein respectievelijk op het station overdag en in de avond waardeert met een cijfer 7 of hoger.

Bron: Vervoerplan 2013

Het klantoordeel sociale veiligheid is het percentage klanten dat hun veiligheidsbeleving in de trein respectievelijk op het station overdag en in de avond waardeert met een cijfer 7 of hoger.

Beleidswijzigingen

Het beleid wordt verwoord in de Lange Termijn Spooragenda. Deze is ambitieus, omdat het spoor van essentieel belang is voor de bereikbaarheid van Nederland en daarmee voor de economie. Met de Lange Termijn Spooragenda worden de aandachtspunten uit het heden en de toekomstige ontwikkelingen voor de periode tot 2028 met elkaar verbonden. De inzet is om de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is. De ambities zijn ingegeven door de wensen van de reiziger en de verlader en zijn gericht op verbeteringen voor de reizigers en de verladers in termen van betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatieverbetering. Daarbij ligt de focus op de gehele keten van deur-tot-deur. Ook wordt ingezet op het substantieel verhogen van het veiligheidsniveau van het spoor en het verder verduurzamen van het vervoer per trein.

De uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda zal leiden tot een afgewogen portfolio van programma's en projecten voor het spoor tot 2028 en een sturingsinstrumentarium waarmee op de realisatie van de geformuleerde ambities en doelen kan worden gestuurd. Middels de uitvoeringsagenda van de Lange Termijn Spooragenda worden concrete acties en afspraken in het kader van de LTSA uitgevoerd. Dit is een

gedeelde agenda, waarin de belangrijkste partijen met een verantwoordelijkheid in de OV en spoorsector in diverse samenwerkingsverbanden de gemaakte afspraken binnen hun verantwoordelijkheidsdomein uitvoeren en monitoren.

Om de veiligheid van het spoor verder te verhogen wordt ERTMS ingevoerd. Dit programma bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 16 Spoor (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		10.051	28.251	19.709	4.729	5.200	4.945	4.945
Uitgaven:		60.350	28.780	28.785	4.729	5.200	4.945	4.945
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				98%				
16.01 Spoor	60.350	28.780	28.785	4.729	5.200	4.945	4.945	
16.01.01 Opdrachten	17.651	5.481	2.339	2.359	2.830	2.575	2.575	
– <i>ERTMS</i>	0	2.148	0	0	0	0	0	
– <i>Overige opdrachten</i>	17.651	3.333	2.339	2.359	2.830	2.575	2.575	
16.01.02 Subsidies	42.493	23.128	26.346	2.270	2.270	2.270	2.270	2.270
– <i>Bodemsanering NS</i>	9.076	9.076	9.076	0	0	0	0	0
– <i>Contractsector</i>	23.000	10.019	0	0	0	0	0	0
– <i>GSM-R</i>			15.000					
– <i>Overige subsidies</i>	10.417	4.033	2.270	2.270	2.270	2.270	2.270	2.270
16.01.03 Bijdrage aan agentschappen	137	74	0	0	0	0	0	0
– <i>waarvan bijdrage aan KNMI</i>	74	74	0	0	0	0	0	0
– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	63							
16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	69	97	100	100	100	100	100	100
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	0

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)						
		2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds		2.155.161	2.287.330	2.045.022	2.014.223	1.729.211
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds		232.720	177.161	193.583	192.830	204.490
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	2.387.881	2.464.491	2.238.605	2.207.053	1.933.701	
<i>waarvan</i>						
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.240.257	1.319.800	1.167.051	1.110.815	1.185.320	
13.03 Aanleg	952.335	972.202	910.500	940.776	569.774	
13.04 GIV/PPS	147.026	146.980	146.983	153.491	156.679	
13.07 Rente en aflossing	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	
13.08 Investeringsruimte	– 134	8.912	– 2.526	– 14.626	5.331	

Extracomptable verwijzing naar artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer van het Infrastructuurfonds	99.911	136.588	302.739	315.041	270.975
Andere ontvangsten van artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer van het Infrastructuurfonds	40.347	24.877	35.279	32.363	55.924
Totale uitgaven op artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer van het Infrastructuurfonds	140.258	161.465	338.018	347.404	326.899
<i>waarvan</i>					
17.02 <i>Betuweroute</i>	5.055	5.055	0	0	0
17.03 <i>Hogesnelheidslijn (HSL)</i>	614	765	0	0	0
17.07 <i>ERTMS Landelijke invoer</i>	40.000	30.000	221.162	242.153	230.473
17.08 <i>ZuidasDok</i>	94.589	125.645	116.856	105.251	96.426

Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor subsidies en agentschapsbijdragen aan RWS en het KNMI (in het kader van winterweer) en de bijdrage aan internationale organisaties zijn volledig juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Meer specifiek betreft het onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM). De subsidies hebben een tijdshorizon.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel heeft met name betrekking op het uitvoeren activiteiten ter ondersteuning van het beheer van en vervoer over het spoor via concessies en de uitvoering van de Lange Termijn Spooragenda.

Toelichting op de financiële instrumenten

16.01 Spoor

16.01.01 Opdrachten

Dit betreft voornamelijk (lopende) opdrachten voor de pilot ERTMS op het traject Amsterdam-Utrecht, activiteiten ter ondersteuning van de Railmap ERTMS, adviezen ter ondersteuning van het programma Overwegen, de nieuwe beheer- en vervoerconcessie, en spoorwegwetgeving. 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 (onder andere de Vervoerkamer). De Vervoerkamer reguleert vooral de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.

16.01.02 Subsidies

- Subsidie bodemsanering NS-percelen: sinds 1996 dragen het Ministerie van InfraM (en haar voorganger) en de Nederlandse Spoorwegen jaarlijks geld aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS) voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Deze subsidie eindigt in 2015.
- GSM-Rail: Uitgaven voor GSM-Rail ter mitigatie van de interferentieproblematiek bij ProRail en vervoerders door de uitrol van 3G- en 4G-netwerken door de telecom providers.
- Overige subsidies: dit betreft voornamelijk lopende maatregelen in het kader van het actieplan Groei op het Spoor, een jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV

Spanningtester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's, alsmede een subsidie voor Rover.

16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

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

Beleidsartikel 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. Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te versterken streeft de Minister naar een internationaal level playing field. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en een gerichte bijdrage in de totstandkoming van Europese regelgeving inclusief een actieve rol in agentschappen als de European Aviation Safety Agency (EASA) en anderen.
- 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 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.
- LenM 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 efficiënter gebruiken van de capaciteit in het luchtruim en op verbetering van de prestaties van de Luchtverkeersleiding, intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (co-locatie) en 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.
- Voorts geeft LenM invulling aan de wettelijke taken en verplichtingen, zoals het nemen van omzettingsregelingen (aanpassing aan nieuwe wetgeving) en luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens van nationale betekenis en het vrijwaren van de veiligheidssloopzone van Schiphol.
- 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 en het

innovatieve vermogen van en technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector, de internationale ontwikkelingen en ontwikkelingen in internationale organisaties (EU, Eurocontrol, EASA, ICAO, ea.) en de verhouding met andere economische ontwikkelingen in Nederland.

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

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol						
	Basiswaarde 2009	2010	2011	2012	Gerealiseerd 2013	Streefwaarde 2020
Gerealiseerde vliegtuigbewe- gingen tot plafond 510.000	390.000 76%	386.000 76%	420.000 82%	423 000 83%	426.000 83,5%	510.000 100%

Bron realisatie: Jaarcijfers Schipholgroep

Bron streefwaarde: luchtvaartnota, april 2009, januari 2014

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken. Met het oog op de netwerkkwaliteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer. Het Rijk heeft hierbij verantwoordelijkheid voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. In 2012 is afgesproken de inspanning er op te richten al bij 90% van de 510.000 vliegtuigbewegingen extra regionale luchthavencapaciteit te kunnen inzetten ter ontlasting van Schiphol (Kamerstukken II, 2011/12, **29 665, nr. 181**). De marktontwikkeling op Schiphol wordt daarom nauwlettend door het ministerie gevolgd.

Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad (vliegtuigbewegingen)				
	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2013	Streefwaarde 2015	Streefwaarde 2020
Luchthaven-capaciteit Eindhoven	0	0	10.000	25.000
Luchthaven-capaciteit Lelystad	0	0	25.000	45.000

Bron: De individuele luchthavenbesluiten van het kabinet

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarbasis) vindt plaats in een zodanig tempo en uitvoering dat Schiphol meer ruimte krijgt voor écht mainportverkeer en de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt, conform het Convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol». Op basis van het Aldersadvies Eindhoven heeft het kabinet in 2010 besloten tot uitvoering van de afspraken over het accommoderen van 25.000 extra vliegtuigbewegingen in Eindhoven in 2020. De feitelijke toevoeging van capaciteit vindt plaats op het moment dat deze is vastgelegd in het luchthavenbesluit.

Voor de ontwikkeling van Lelystad zijn de mogelijkheden onderzocht voor een scenario van de ontwikkeling van totaal 35.000–45.000 vliegtuigbewegingen. In het Aldersadvies Lelystad is een gecontroleerde ontwikkeling voorgesteld vanaf 2015 tot 2020 met een eerste tranche naar 25 000 vliegtuigbewegingen en een tweede tranche naar 45 000 vliegtuigbewegingen. Het Kabinet en de Tweede Kamer hebben het advies overge-

nomen. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de vormgeving van de aan- en uitvliegroutes. Op dit vlak zijn inmiddels betekenisvolle stappen gezet. (Kamerstukken II, 2013/14, 31 936, nr. 166). Het te nemen luchthavenbesluit is MER-plichtig. In het MER worden alle milieugevolgen van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad onderzocht waarbij ook een aantal ontwerpvarianten voor de door startende en landende vliegtuigen te vliegen vliegroutes worden onderzocht.

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

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Streefwaarde 2015 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	
Parijs (CDG)	2	3	
Frankfurt (FRA)	3	2	
Gatwick	4	4	
Schiphol	8	8	< LHR, FRA, CDG
Zürich	5	5	
München	6	6	
Brussel	9	9	
Madrid	7	7	

Bron: SEO, Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2013

Toelichting

Het streven is om de huidige positie van Schiphol voor wat betreft kostenniveau onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden. Instrumenten voor het bewaken van het level playing field zijn het toezien op de randvoorwaarden en regulering van de doorrekening van de aeronautical kosten door de luchthaven Schiphol. Daarnaast heeft de overheid een betrokkenheid bij de hoogte van de overheidsheffingen (geluidhinderkosten en securitykosten).

Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	2012	2013	grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (L_{den})	62,71	62,45	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L_{night})	52,47	52,09	54,44 dB(A)

Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit 2004

Bron realisatiegegevens 2012 en 2013: Handhavingsrapportage Schiphol 2012 en 2013

Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit, (Algemene Maatregel van Bestuur, 18 september 2008), 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 is vastgelegd dat de totale hoeveelheid geluid van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar voor het etmaal (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. LenM 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 2013 van de Inspectie is aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2013/14, 29 665, nr. 197).

In 2013 heeft de Alderstafel Schiphol haar eindadvies over het nieuwe normen- en Handhavingstelsel uitgebracht, mede op basis van het tweearig experiment waarin het functioneren van dit stelsel in de praktijk is beproefd. In haar reactie heeft het kabinet aangegeven dit nieuwe stelsel in lijn met het advies, en na overleg met de Tweede Kamer, in wet- en regelgeving te willen verankeren. De noodzakelijke aanpassing aan wet- en regelgeving wordt voorzien voor 2015.

Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit							Grens
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
TRG-score	6,62	6,057	6,118	6,47	6,486	6,841	9,724

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2012/2013

Toelichting

Het totale risicogewicht (TRG) is het resultaat van de vermenigvuldiging van het maximale startgewicht met de ongevallans per vliegbeweging. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgesteld dat het streven is dat het TRG van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton bedraagt.

Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met vnl. geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven							
Luchthaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Amsterdam	258	246	253	263	271	266	261
Frankfurt	288	291	284	283	288	301	286
London Heathrow	181	177	171	165	174	176	176
Parijs Charles de Gaulle	260	273	272	271	268	256	258
Brussel	158	190	183	188	200	190	181

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2014

Toelichting

In deze tabel zijn de bestemmingen opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan 2 x per jaar worden aangevlogen. Volgens deze indicator is het aantal bestemmingen vanaf Schiphol in 2013 gedaald. Op Frankfurt en Brussel is de daling sterker. Het aantal bestemmingen vanaf Londen Heathrow is in 2013 onveranderd en blijft daarmee relatief laag. Het aantal bestemmingen vanaf Parijs Charles de Gaulle stijgt in 2013 licht.

Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, aantal passagiers en vrachtonnage per luchthaven							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vliegbewegingen (x 1.000)							
Amsterdam	436	428	391	386	420	423	426
Frankfurt	485	480	458	458	481	476	466
London Heathrow	476	473	460	449	476	471	470
Parijs Charles de Gaulle	544	551	518	492	507	491	472
Brussel	241	236	212	205	214	206	199
Passagiers (x mln)							
Amsterdam	48	47	44	45	50	51	53
Frankfurt	54	53	51	53	56	57	58
London Heathrow	68	67	66	66	69	70	72
Parijs Charles de Gaulle	60	61	58	58	61	61	62
Brussel	18	19	17	17	19	19	19
Vracht (x 1.000 ton)							
Amsterdam	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531
Frankfurt	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016
London Heathrow	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423
Parijs Charles de Gaulle	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876
Brussel	762	659	449	476	475	459	430

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2014

Toelichting

Inzet van het beleid is het optimaliseren van de netwerkkwaliteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. De netwerkkwaliteit wordt mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar is voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar. Bovenstaande kengetallen geven de omvang van het netwerk in aantallen bestemmingen en het verkeer en vervoer op Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest Europese luchthavens. In de jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties laat IenM elk jaar de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit van Schiphol monitoren. Uit de monitor van 2013 blijkt dat de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol tussen 2012 en 2013 gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens in West-Europa en dat op Schiphol, evenals in voorgaande jaren, sprake is van een sterkere ontwikkeling van het netwerk dan op Parijs Charles de Gaulle.

Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)													
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	2,8	2,44	2,08	1,72	1,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	nb		
Gerealli- seerd	2,5	1,4	0,9	0,8	0,9	1,0	1,2	1,4	0,9	2,0	1,1	0,63	0,53

Bron: Eurocontrol /CFMU, Performance Review Report, jaar 2013

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 en human resource management. Dit kengetal geeft wel een beeld van de

efficiëntie van het luchtvaartbestel. De in bovenstaande tabel opgenomen reeks is gewijzigd als gevolg van het feit dat Eurocontrol in eerdere rapporten uitsluitend de gemiddelde vertraging in het en route verkeer gedurende de zomer heeft gemeten en thans een jaargemiddelde hanteert.

Kengetal: Gemiddelde ATFM ¹ -vertraging per vlucht (in minuten)				
	2010	2011	2012	2013
Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht	2,8	1,00	1,00	1,00
Gerealiseerd	0,94	0,90	0,78	0,68

¹ ATFM staat voor «Air Traffic Flow Management»

Bron: Luchtverkeersleiding Nederland, 2014

Toelichting

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde en-route vertraging per controlled flight in het Nederlandse luchtruim en de gemiddelde vertraging op Schiphol tezamen. In de tabel is de gemiddelde vertraging per vlucht in het Nederlandse luchtruim aangegeven. Deze gemiddelde vertraging betreft zowel de vertragingen in de en route als in de terminal verkeersbegeleiding. Dit in tegenstelling tot de Eurocontrolgegevens, die betrekking hebben op het en-route verkeer. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht. Weersomstandigheden kunnen een grote rol spelen bij het ontstaan van vertragingen (slecht zicht, wind, sneeuw en aanverwante oorzaken als beperkt aantal vliegtuigopstelplaatsen).

Beleidswijzigingen

De komende jaren wordt verder uitwerking gegeven aan de Luchtvaartnota, de Luchtruimvisie en Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015. De bij deze nota's behorende uitvoeringsagenda's zijn hierbij leidend.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 17 Luchtvaart (x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen		27.313	21.636	20.617	25.740	13.263	10.857
Uitgaven:		21.796	35.641	23.759	25.370	16.136	13.900
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>		82%					
17.01 Luchtvaart		21.796	35.641	23.759	25.370	16.136	11.780
17.01.01 Opdrachten		17.536	21.875	10.229	14.790	14.456	10.100
– Opdrachten GIS		10.604	15.530	5.001	3.023	4.772	3.021
– Leefbaarheidsfonds		0	0	0	5.900	2.900	0
– Overige opdrachten		2.229	6.345	5.228	5.867	6.784	6.677
17.01.02 Subsidies		2.862	2.515	452	452	452	452
17.01.03 Bijdrage aan agentschappen		64	10.071	11.898	8.948	48	48
– waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)		0	10.000	11.850	8.900	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS		48	48	48	48	48	48
– waarvan bijdrage aan KNMI		16	23	0	0	0	0
17.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties		1.334	1.180	1.180	1.180	1.180	1.180
Ontvangsten		38.863	45.258	33.109	6.828	325	25

Extracomptablele verwijzingen

Belastinguitgaven (x € 1.000)		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Accijnzen								
Vrijstelling accijns luchtvaartuigen		1.869	2.023	2.042	2.068	2.108	2.154	2.197

Bron: Bijlage 5 van de Miljoenennota 2015

Budgetflexibiliteit

Het grootste deel van de uitgaven is juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor opdrachten en subsidies voor onder meer het project geluidsisolatie Schiphol en voor de uitvoering van toezichtstaken door de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Voor een overzicht van de subsidies wordt verwezen naar de bijlage Subsidies. De subsidies hebben een tijdshorizon. De bijdrage aan de agentschappen betreft de financiering van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland door RWS voor 2015, de capaciteitsinzet van RWS. Op basis van de opdrachtbrief aan RWS voor Caribisch Nederland en het Beleidsondersteuning en -advies (BOA)-traject is het budget voor 2015, ultimo 2014 juridisch verplicht.

De bijdrage aan internationale organisaties betreft de jaarlijkse contributie aan de ICAO, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) en dit bedrag is daarmee geheel juridisch verplicht.

De resterende niet juridisch verplichte ruimte is belegd met de activiteiten uit de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota (Kamerstukken II, 2010/11, **31 936, nr. 47**) en de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 (Kamerstukken II, 2010/11, **24 804, nr. 80**).

Toelichting op de financiële instrumenten

17.01 Luchtvaart

17.01.01 Opdrachten

Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van de geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De derde fase van het geluidsisolatieprogramma is in 2012 afgerond. De beleidsevaluatie GIS is in 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2013/14, **26 959, nr. 140**). De geplande uitgaven voor 2015 en verder hebben betrekking op aankopen in de geluidssloopzones, klachtenafhandeling en de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

Overige opdrachten

1. Luchtvaartnota en de Alderstafels

Het Nederlandse mainportbeleid is gericht op een selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol, in samenhang met de ontwikkeling van de regionale luchthavens van nationale betekenis. In 2011 is het Aldersadvies Eindhoven door het Kabinet en de Tweede Kamer overgenomen. In 2015 worden verdere stappen gezet om de gecontroleerde ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk te maken en wel in twee tranches (tot in totaal 45.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarbasis) (Kamerstukken II, 2011/12, **31 936, nr. 115** en Kamerstukken II, 2013/14, **31 936, nr. 166**.)

2. Normen en handhavingssstelsel

De ontwikkeling van Schiphol tot 2020 vindt plaats binnen de aan de Alderstafel afgesproken kaders. In 2012 liep het tweejarig experiment met een nieuw normen- en handhavingssstelsel (NNHS) voor de luchthaven Schiphol af. Het kabinet heeft in 2013 besloten het nieuwe stelsel in nieuwe wetgeving te verankeren.

3. Verminderen risico op vogelaanvaringen

In 2015 wordt opnieuw gewerkt aan het uitvoeren van de maatregelen uit het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol uit 2012. Het betreft de voorbereiding en uitwerking van maatregelen om de vogelaanvaringsproblematiek rondom Schiphol te verminderen door: ontwikkelen en toepassen van detectieapparatuur, extra maatregelen in het kader van het populatiebeheer en een aanscherping van de ruimtelijke beperkingen ten aanzien van de foageer-, rust- en broedgebieden. In 2014 is gestart met een monitoring van de effectiviteit van deze maatregelen en worden indien noodzakelijk de maatregelen bijgesteld of geïntensiveerd.

4. Beleidsonderzoek vliegveiligheid

Voor de uitvoering van de acties uit het uitvoeringsprogramma, onderdeel van de in 2011 vastgestelde Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 zijn middelen nodig voor beleidsonderzoek, voor de periodieke evaluatie van de effectiviteit van het gevoerde beleid (meldingsbereidheid voorvalen in de burgerluchtvaart, protocol preventie overmatig gebruik alcohol, drugs en medicijnen, meerjarig veiligheidsonderzoek Nederlandse luchtvaartsysteem) en voor de uitbouw en implementatie van veiligheidsmanagement in de luchtvaart(beleids-)keten.

5. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking

Als uitwerking van de Luchtruimvisie worden verschillende onderzoeken en studies uitgevoerd voor de voorbereiding van luchtruimwijzigingen en aanpassingen van het luchtverkeersleidingsconcept. Hiertoe worden analyse-, onderzoek-, ontwerp- en simulatieactiviteiten uitgevoerd in samenwerking met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) van het Ministerie van Defensie. In een Roadmap Luchtruimvisie zal worden beschreven hoe en wanneer de luchtverkeersleidingsorganisaties de met de luchtruimvisie beoogde luchtruimwijzigingen en aanpassingen aan het luchtverkeersleidingsconcept en -systeem gaan realiseren en de onderlinge samenhang en afhankelijkheden (inhoudelijk en volgordelijk) daartussen. De uitwerking van de verdergaande civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtverkeersdienstverlening is daarbij een belangrijk aspect dat centraal staat in de te realiseren activiteiten.

6. 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 Schiphol operatie te innoveren. LenM draagt financieel bij aan het KDC, hiervoor is voor 2015 een bedrag van € 0,707 mln begroot.

7. Opdrachten Caribisch Nederland

Het betreft de aanschaf van apparatuur ter bevordering van het veilig gebruik van de luchthavens en ter verbetering van de bedrijfsvoering. Tevens betreft het de financiering van diverse onderzoeken en opleidingen.

17.01.02 Subsidies

Versneld onderploegen graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen

Met het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol is een vergoedingsregeling in het leven geroepen voor het versneld onderploegen van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. De betreffende boeren ontvangen hiervoor een vergoeding per hectare versneld ondergewerkte graanakker. lenM onderzoekt de mogelijkheden hoe de kosten van deze vergoeding kunnen worden verhaald op de luchtvaartsector.

CROS en overige commissies regionaal overleg

lenM draagt financieel bij aan de activiteiten van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen. Met als doel om hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De CROS zal opgaan in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De jaarlijkse bijdrage bedraagt maximaal € 0,262 mln. De luchthavens Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam kennen in 2015 eveneens commissies regionaal overleg, de bijdrage in 2015 bedraagt € 0,140 mln.

Incidenteile subsidies

Er zal een incidentele subsidie van maximaal € 0,035 mln verstrekt worden aan de stichting Pocket FMS voor de ontwikkeling en exploitatie van een app gericht op ondersteuning van General Aviation piloten bij vluchtvorbereiding en vluchttuitvoering.

17.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Rijkswaterstaat

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.

17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Voor de jaarlijkse contributie aan de ICAO, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal binnen de permanente organen van ICAO), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) wordt in 2015 een bedrag uitgegeven van € 1,2 mln, waarvan € 1 mln via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGSI).

Beleidsartikel 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 binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het infrastructuurfonds (artikel 15).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering, waaronder het toezicht op de uitvoering, van de wet- en regelgeving (zowel de Autoriteit Consument en Markt (ACM) als de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) van het maritiem beleid. De rol «regisseren» heeft ook betrekking op de volgende taken:

- De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor deze normen, bijvoorbeeld in de Europese Raad van transportministers 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 2014 vastgestelde maritieme strategie en de daaronder hangende werkprogramma's voor de zeehavens, scheepvaart en binnenvaart geven de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de stad en leefomgeving.
- Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving in de zeehavengebieden de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd.
- LenM zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, bemanningszaken en security.
- Met de programma's Beter Benutten en Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen 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.

- IenM draagt binnen het kabinetbrede bedrijvenbeleid verantwoordelijkheid voor de overheidsinbreng op de Topsector Logistiek.
- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.

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 beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht).

Indicatoren en Kengetallen

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

Indicator: Passeertijd sluizen						
	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Streefwaarde 2014
Hoofdtransportas	75%	68%	67%	68%	69%	85%
Hoofdvaarweg	85%	81%	79%	78%	80%	75%
Overige vaarweg	90%	88%	92%	93%	92%	70%

Bron: RWS, 2014

Toelichting

De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. Elk type vaarweg correspondeert met een te realiseren percentage passages. Dit normpercentage biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd.

De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarden (69% in plaats van 85%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een combinatie van storingen, benodigde onderhouds-werkzaamheden en capaciteitsproblemen op met name de Zeeuwse achterlandverbindingen. Voor de sluizen op die corridor lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van de toekomstige capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europees havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)												
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8	47,2	47,9	47,5
Mainport Rotterdam	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0	36,3	37,0	36,6
Overige Nederlandse Zeehavens	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8	10,9	10,9	10,9

Bron: 2002–2010 Nationale Havenraad, 2011/12/13 IenM

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.

Na een lichte stijging van het marktaandeel in 2012, is er in 2013 weer een lichte daling van het marktaandeel te zien. Met name Mainport Rotterdam, dat in 2012 marktaandeel had gewonnen, verloor marktaandeel in 2013 tot onder het niveau van 2010.

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)¹

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag²									
<i>Aantallen</i>									
<i>Handelsvaart</i>									
Handelsvaart	570	574	566	640	688	725	769	800	822
Zeesleepvaart	164	174	212	222	222	249	235	247	260
Waterbouw	151	148	139	118	121	120	156	169	168
Totaal	885	896	917	980	1.031	1.094	1.160	1.216	1.250
<i>Bruto tonnage</i>									
Handelsvaart	4.932	5.031	5.114	5.980	6.313	6.075	6.883	6.740	7.045
Zeesleepvaart	178	181	243	264	237	310	290	362	347
Waterbouw	498	509	477	375	441	450	513	531	533
Totaal	5.608	5.721	5.834	6.619	6.991	6.835	7.686	7.633	7.925
van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer³									
<i>Aantallen</i>									
<i>Handelsvaart</i>									
Handelsvaart	375	434	462	395	410	433	422	408	403
Zeesleepvaart	329	284	332	358	406	459	456	477	498
Waterbouw	37	39	45	52	66	63	55	55	52
Totaal	741	757	839	805	882	955	933	940	953
<i>Bruto tonnage</i>									
Handelsvaart	4.692	5.566	6.278	4.542	5.057	5.259	5.232	5.072	5.517
Zeesleepvaart	2.704	2.782	1.903	1.423	1.217	1.011	1.298	1.640	1.612
Waterbouw	99	102	122	184	225	251	210	264	248
Totaal	7.495	8.450	8.303	6.149	6.499	6.521	6.740	6.976	7.377

¹ Schepen, 100 GT en pontons, 1000 GT

² Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

³ Bron: cijfers 2005 Ecorys (december 2008); cijfers van 2006–2009 Policy Research Corporation (april 2010); cijfers 2010–2013 Inspectie Leefomgeving en Transport (januari 2014). Alle cijfers op basis van Lloyd's Register Fairplay.

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen 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 visservaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Zeer ernstige scheepvaartongevallen	1	1	1	0	0	1	1	0	4	2
Ernstige scheepvaartongevallen	7	4	2	6	3	7	9	4	15	13
Totaal	8	5	3	6	3	8	10	4	19	15

Aantal significante ongevallen¹ met schepen op de Nederlandse binnenwateren

Aantal significante scheepsongevallen	117	96	123	150	127	121	164	159	161	*
---------------------------------------	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)

Aantal doden	4	7	3	4	4	4	4	8	4	11
Aantal gewonden	29	49	54	30	51	56	45	63	58	27

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

Bron: RWS, 2014

Toelichting

In 2013 zijn op het Nederlandse deel van de Noordzee 2 ZESO's en 13 ESO's geregistreerd. Een ZESO betrof het zinken van een guardschip na een aanvaring met een vissersvaartuig. Hierbij waren drie dodelijke slachtoffers te betreuren. De andere ZESO betrof de strandung en vervolgens totaal loss raken van een recreatievaartuig. Hierbij vielen geen slachtoffers. De 13 ESO's zijn als volgt verdeeld: koopvaardij (3), visserij (4), recreatievaart (5) en 1 gecombineerde ESO aanvaring recreatievaart en visserij. Sinds 2012 is de registratie en classificatie van scheepsongevallen op de Noordzee aanzienlijk verbeterd en verfijnd. Dit heeft tot het inzicht geleid dat de historische reeks 2004–2011 waarschijnlijk een onderschatting van het aantal ESO's geeft dat in werkelijkheid is opgetreden. Om een goede uitspraak te kunnen doen over de ontwikkeling van de veiligheid van scheepvaart op de Noordzee moet vanaf 2012 een nieuwe historische reeks van ESO's worden opgebouwd. De historische reeks van zeer ernstige scheepvaartongevallen (ZESO's) wordt wel betrouwbaar geacht.

Beleidswijzigingen

Het maritiem beleid zoals weergegeven in de diverse maritieme beleidsbrieven en met het parlement besproken, wordt gecontinueerd.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 18 Scheepvaart en havens (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen	5.077	4.945	4.707	4.777	4.847	4.835	4.834
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>	5.361	5.294	4.732 70%	4.777	4.847	4.835	4.834
18.01 Scheepvaart en havens	5.361	5.294	4.732	4.777	4.847	4.835	4.834
18.01.01 Opdrachten	2.317	2.563	2.324	2.417	2.487	2.475	2.474
18.01.02 Subsidies	467	419	0	0	0	0	0
18.01.03 Bijdrage aan agentschappen – waarvan bijdrage aan RWS	1.705	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404
18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.705	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404
Ontvangsten	872	908	1.004	956	956	956	956
	97	0	0	0	0	0	0

Extracomptablele verwijzingen

Extracomptablele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	856.448	726.421	678.336	638.590	630.935
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	26.980	15.415	14.510	0	0
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	883.428	741.836	692.846	638.590	630.935
<i>waarvan</i>					
15.01 Verkeersmanagement	7.516	8.380	8.380	8.380	8.380
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	394.852	347.047	254.581	233.719	199.971
15.03 Aanleg	251.126	156.212	197.165	163.631	193.027
15.06 Netwerkgebonden kosten HVVN	246.589	244.533	242.728	241.145	240.999
15.07 Investeringsruimte	– 16.655	– 14.336	– 10.008	– 8.285	– 11.442

Extracomptablele verwijzing naar artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds	3.482	3.513	3.529	3.533	476

Extracomptablele verwijzing naar artikel 18.03 Intermodaal Vervoer van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.03 Intermodaal Vervoer van het Infrastructuurfonds	852	0	0	0	0

Belastinguitgaven (x € 1.000)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verlaging lastendruk op ondernemingen							
Willekeurige afschrijving zeeschepen	–	3	3	3	3	3	3
Keuzeregime winst uit zeescheepvaart (tonnagebelasting)	120	120	120	120	120	120	120
Verlaging lastendruk op arbeid							
Afdrachtvermindering zeevaart	110	111	112	114	115	117	118
Accijnen							
Vrijstelling communautaire wateren	1.081	1.154	1.165	1.181	1.203	1.229	1.254

Bron: Bijlage 5 van de Miljoenennota 2015

Budgetflexibiliteit

18.01 Scheepvaart en havens

De uitgaven voor de bijdrage aan agentschappen (voor 12,3 fte capaciteitsinzet RWS) en de bijdrage aan internationale organisaties (jaarlijkse contributie aan CCR, IMO, IALA en Donaukommission) zijn volledig juridisch verplicht. De bijdragen aan agentschappen en internationale organisaties hebben een structureel karakter.

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor onder meer de uitvoering van toezichtstaken door de ACM, de uitvoering van inningstaken betreffende het VBS tarief door de Belastingdienst/douane en de monitoring van maritieme indicatoren en kengetallen.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor beleidsonderzoek gericht op onder meer binnenvaart, zeevaart, zeehavens en Caribisch Nederland.

Toelichting op de financiële instrumenten

18.01.01 Opdrachten

- Het Ministerie draagt financieel jaarlijks circa € 0,5 mln bij aan de ACM voor het uitvoeren van toezicht op hetloodswezen.
- Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba) is het benodigde budget gereserveerd.
- Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in IMO- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving). En onderbouwt dit met gedegen onderzoeken naar de effecten.
- 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, de bevordering van de aanwas in het maritieme onderwijs, het monitoren van de arbeidsmarkt en het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.

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. In totaal doet de directie maritiem een beroep op 12,3 fte van RWS voor deze taken, voornamelijk voor taken op het terrein van de binnenvaart.

18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaalt Nederland circa € 0,5 mln contributie aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 mln contributie aan de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen.

Beleidsartikel 19: Klimaat

Algemene Doelstelling

Klimaatverandering door menselijk handelen tegen gaan. Door uitstoot van CO₂ en overige broeikasgassen stijgt de temperatuur op aarde. Hierdoor verandert het klimaat en stijgt de zeespiegel. Nederland heeft internationale afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Beperking van CO₂-uitstoot biedt bovendien economische kansen.

Het internationale lenM-beleid vindt niet alleen haar grondslag in dit artikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van lenM zijn bij de betreffende artikelen vermeld.

Rollen en Verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister van lenM regisseert de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale klimaatbeleid. Meer specifiek is de Minister van lenM verantwoordelijk voor:

- Het door Nederland nakomen van de in UNFCCC¹⁷ en EU-verband gemaakte afspraken over het reduceren van emissies van CO₂ en overige broeikasgassen en voor het emissiehandelssysteem waaronder het toewijzen en het doen veilen van CO₂-emissierechten.
- De regie op de internationale aspecten van het lenM-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Daartoe horen onder andere de Europese Transport- en Milieuraad en relevante VN-bijeenkomsten.
- De opdracht aan de NEa voor het handelssysteem in CO₂-emissierechten. Ook de registratie van biobrandstoffen en de rapportage hierover ter controle van de duurzaamheid en de CO₂-prestatie zijn hier onderdeel van.
- De coördinatie 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 doelen en normen hebben betrekking op het reduceren van CO₂-emissies, op brandstofkwaliteit, op productie en inzet van duurzame biobrandstoffen, op de mondiale uitfasering van ozonlaagafbrekende stoffen en van gefluorideerde broeikasgassen en op de handel in CO₂-emissierechten (Emissions Trading System/ETS).

Stimuleren

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

- Het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om de doelen uit de Klimaatbrief en de Lokale Klimaatagenda tot succesvolle uitvoering te brengen. Green Deals en financiële incentives dragen hieraan bij.
- Via de Lokale Klimaatagenda, initiatieven voor reductie van CO₂-emissies. Ondernemers, burgers en andere overheden brengt zij beter in positie om maatregelen te nemen die goed zijn voor klimaat en economie.
- De aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen, zoals de productie van groen gas en van energie op daken en in

¹⁷ United Nations Framework Convention on Climate Change.

kassen. Dit wordt onder andere door middel van financiële stimulering (MIA¹⁸/Vamil¹⁹ en Groen Beleggen) aantrekkelijk gemaakt.

- Zuinigere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de voorlopers in de sector te stimuleren en voor ontwikkeling van diverse alternatieve voertuigen en brandstoffen een kansrijke omgeving te creëren.
- Het verduurzamen van brandstoffen in het transport. De jaardoelstelling voor hernieuwbare energie stimuleren door ontwikkeling en toepassing van alternatieve energiedragers zoals elektrisch rijden en rijden op waterstof en het faciliteren van de aanleg van tankinfrastructuur voor alternatieve energiedragers.

Tenslotte is de Minister van IenM 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

Sectorale uitstoot en plafonds niet-ETS in 2020 (in megaton CO₂-equivalenten; kengetal)			
	Verantwoor- delijk ministerie	Nieuwe raming (Mton)	Emissie- plafond (Mton)
CO ₂ industrie en energie	EZ	8,5	10,7
CO ₂ verkeer en vervoer	IenM	33,8	35,5
CO ₂ gebouwde omgeving	BZK	25,1	22,5
CO ₂ land- en tuinbouw	EZ	6,6	5,75
Overige CO ₂ broeikasgassen			
landbouw	EZ	15,8	16
Resterende overige broeikasgassen	IenM	9,7	8,8
Totaal		99,5	99,25

Bron: Actualisatie van de Referentie Raming Energie en Emissies (actualisatie 2012, ECN/PBL, tabel 3.1 op blz. 25; www.pbl.nl).

Toelichting:

In deze tabel zijn de sectorale doelstellingen en de raming weergegeven. De nieuwe raming komt in de tweede helft van 2015 uit maar in oktober 2014 komt een nationale energieverkenning uit waar ook al de nieuwe cijfers inclusief SER-energieakkoord zijn verwerkt.

De doelstelling voor de totale niet-ETS in 2020 is 104,5 Mton CO₂-eq. Uit de raming blijkt dat Nederland zeer ruim aan haar doel voor de totale non-ETS Effort Sharing Decision (ESD) zal kunnen voldoen. Onder het niet-ETS heeft Nederland een doel van – 16% ten opzichte van 2005 in 2020, wat neerkomt op een uitstoot van 104,5 Mton, waar de raming dus een daling van de emissies tot onder de 100 Mton voorziet.

In de kabinettsaanpak Klimaatbeleid op weg naar 2020 heeft het kabinet afgesproken, dat indien in een sector tegenvallers optreden die samenhangen met (de uitvoering van) het beleid van het ministerie, de verantwoordelijke bewindspersoon in beginsel compenserende maatregelen neemt. Wanneer is aangetoond dat (alle) binnen de sector mogelijke compenserende maatregelen veel duurder zijn dan de oorspronkelijke

¹⁸ Milieu-investeringsaftrek.

¹⁹ Willekeurige afschrijving milieu-investeringen; voorheen: «vervroegde».

maatregelen, zal het kabinet zoeken naar alternatieve kosteneffectieve maatregelen – binnen de beschikbare middelen – in andere sectoren. Vervolgens zal het kabinet een besluit nemen en de Tweede Kamer hierover informeren. Is er een tegenvaller die niets van doen heeft met tegenvallende beleidseffecten, dan volstaat het verschil van 5 Mton tussen het doel van 104,5 en de raming van 99,5 om deze tegenvaller op te vangen. Waar de sectorale ramingen overschrijdingen laten zien, wordt dat vooral veroorzaakt door nieuwe aannames over met name economische ontwikkelingen en monitoringsverbeteringen sinds het afspreken van de sectordoeleinden. Van beleidsveroorzaakte tegenvallers is niet of nauwelijks sprake. Van overschrijdingen zal ook (nog) minder sprake zijn wanneer het SER-energieakkoord en de Klimaatagenda in de ramingen zullen zijn verwerkt.

Bijmengpercentage biobrandstoffen (indicator)														
Verplichtingen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Oud	2	3,25	3,75	4	4,25	4,5	5	5,5	6,25	7	7,75	8,5	9,25	10
Nieuw						4,5	5	5,5	6,25					
Realisatie	2	3,26	3,75	4,01	4,31	4,54								

Bron: Brief aan Tweede Kamer, van 6 september 2013 (Kamerstukken II, 2013/14, [32 813 nr. 57](#)) en de NEa rapportage hernieuwbare energie 2013.

Toelichting

In de bovenstaande brief aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de jaarverplichting hernieuwbare energie in het vervoer voor 2015 vastgesteld wordt op 6,25%. Uit de rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit over 2013 blijkt dat er 5,05% van de gebruikte energie in vervoer uit hernieuwbare bronnen afkomstig was.

Beleidswijzigingen

Met het uitbrengen van de Klimaatagenda: «weerbaar, welvarend en groen» in oktober 2013 (Kamerstukken II, 2013/14, [32 813, nr. 70](#)) is de basis gelegd voor een ambitieus en vernieuwend klimaatmitigatie- en adaptatiebeleid gericht op een klimaatbestendige economie voor 2050 met een focus op 2030. De voortgang van de acties uit de Klimaatagenda zal tweejaarlijks aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd. De eerste voortgangsrapportage zal eind 2015 uitkomen.

De Europese Commissie heeft voorgesteld om in 2030 de broeikasgassen met 40% in 2030 te reduceren en voor hernieuwbare energie op EU-niveau 27% te realiseren in datzelfde jaar.

Met gelijkgestemde lidstaten ontwikkelt het kabinet een gezamenlijke strategie om in de EU tot ambitieuze klimaatdoelen te komen en daar koplopers uit het bedrijfsleven bij te betrekken. De inzet is om op Europees niveau ten minste 40% CO₂ uitstoot te reduceren in 2030. Nederland steunt het voorstel van de Europese Commissie van 27% hernieuwbare energie op EU-niveau en het streven te komen tot een beter afgestemd energiebeleid. Voor het bereiken van dit CO₂ doel is ook de uitvoering van het SER-energieakkoord cruciaal. Het Energieakkoord bevat breed gedragen afspraken over energiebesparing, schone technologie en klimaatbeleid. Met het Energieakkoord worden belangrijke stappen gezet op weg naar een duurzame energievoorziening en krijgt de economie op korte termijn een stevige impuls. Dit akkoord heeft onder andere als doelstelling om in 2023 16% van de binnenlandse energievraag uit hernieuwbare bronnen te produceren. Daarmee neemt de behoefte aan fossiele brandstoffen af. Prioriteit voor 2015 heeft derhalve de uitvoering

van de Klimaatagenda en het SER-energieakkoord met bijzondere aandacht voor windenergie op land en zee en alle opties rond duurzaam warmtegebruik. Daarnaast stimuleert het kabinet energiebesparing, onder andere via de Wet milieubeheer. Verder is in het kader van het SER-energieakkoord afgesproken om een integrale visie op een duurzame brandstofmix op te stellen waardoor de behoefte aan fossiele brandstoffen af zal nemen.

Eind 2015 wordt in Parijs naar verwachting een nieuw VN-klimaatakkoord afgesloten. Tijdens de klimaattop in Doha is afgesproken, dat de nieuwe overeenkomst eind 2015 moet worden afgerond, zodat die vanaf 2020 in werking kan treden. Voornoemde EU klimaatdoel voor 2030 is hierbij instrumenteel.

Elementair in het Europese klimaatbeleid is de positie van de emissiehandel (EU ETS), de Europese markt in emissierechten voor broeikasgassen. De Europese Commissie stelt voor om vanaf 2021 een stabiliteitsreserve in te voeren voor het EU ETS. De hoeveelheid emissierechten die worden geveild, worden afhankelijk gemaakt van het surplus aan emissierechten op de markt. Daarbij stelt de Europese Commissie voor emissierechten die aan het eind van een handelsperiode worden geveild, gespreid over drie jaar op de markt te brengen.

Nederland onderschrijft het principe om het aanbod van emissierechten meer flexibel te maken om daarmee een structurele onbalans tussen vraag en aanbod van emissierechten te beperken. Of Nederland het voorstel uiteindelijk kan steunen, hangt af van hoe het uiteindelijke voorstel voor de stabiliteitsreserve samenhangt met andere verbeteropties voor het EU ETS na 2020 zoals Nederland die voorstaat. Het is voor Nederland belangrijk dat in het totale pakket om het EU ETS te versterken, de balans wordt gevonden tussen deze versterking enerzijds en de borging van de internationale concurrentiepositie anderzijds.

Mobiliteit veroorzaakt circa 20% van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland. Het verduurzamen van de mobiliteit draagt dus fors bij aan de Nederlandse klimaatdoelstelling. Afspraak uit het SER-energieakkoord is om met de sector in 2030 maximaal 25 Mton CO₂ uit te stoten met een perspectief van 60% minder in 2050 ten opzichte van 1990. De grootste uitdaging voor de beoogde emissiereductie ligt bij het personen- en goederenvervoer over de weg: circa 85% van de CO₂ uitstoot.

In 2020 moet de sector verkeer en vervoer 10% van het energieverbruik uit hernieuwbare bronnen inzetten. Ook moet de sector in 2020 ten opzichte van 2010 6% van de broeikasgasemissies in de brandstofketen reduceren. In de Energieraad van 13 juni 2014 (Kamerstukken II, 2013/14, **21 501-33 nr. 490**) is een compromis bereikt dat voor het halen van de 10% hernieuwbare energie doel voor transport het aandeel conventionele biobrandstoffen tot 7% wordt beperkt. Ook is er een indicatieve subdoelstelling van een 0,5% voor de meest geavanceerde biobrandstoffen in het compromis opgenomen. De definitieve invulling van het compromis staat nog niet vast omdat de Raad hierover met het Europees parlement moet onderhandelen. Om de fraudegevoeligheid van de inzet van die brandstoffen te beheersen, is in 2014 op basis van het in 2013 bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel voor inrichting van het biobrandstoffenregister, de bouw van dit register aanbesteed. Begin 2015 zal het register operationeel zijn. In het Klimaat- en Energiepakket van de Commissie is geen aparte doelstelling voor transport opgenomen. Inzet van Nederland

is om ook na 2020 een doelstelling voor broeikasreductie voor brandstoffen in het Klimaat en Energiepakket op te nemen en om ook tot 2030 bij te dragen aan de CO₂-reductiedoelen (Kamerstukken II, 2013/14, **33 858 nr. 2**).

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 19 Klimaat (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		27.629	96.914	55.891	51.305	51.506	50.053	49.305
Uitgaven:		86.983	71.239	59.915		52.747	51.506	50.053
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				<i>80%</i>				
19.01	Klimaat	11.749	18.070	25.124	16.766	16.336	15.076	14.075
19.01.01	Opdrachten	876	3.718	9.032	6.525	6.970	6.458	5.567
19.01.02	Subsidies	1.667	3.180	5.300	0	0	0	0
19.01.03	Bijdrage aan agentschappen	9.206	11.172	10.792	10.241	9.366	8.618	8.508
	– waarvan bijdrage aan KNMI	411	318	218	218	218	218	108
	– Waarvan bijdrage aan Nea	5.187	6.943	7.183	7.140	6.882	6.740	6.740
	– waarvan bijdrage aan RWS	3.608	3.911	3.391	2.883	2.266	1.660	1.660
19.02	Internationaal beleid, coordinatie en samenwerking	75.234	53.169	34.791	35.981	35.170	34.977	35.230
19.02.01	Opdrachten	68.834	12.803	8.204	8.997	8.555	8.810	8.816
	– Uitvoering CDM	29.905	2.806	0	0	0	0	0
	– RIVM	29.613	0	0	0	0	0	0
	– AgNL	8.096	0	0	0	0	0	0
	– Interreg	0	5.687	2.783	2.750	2.300	2.300	2.389
	– Overige opdrachten	1.220	4.310	5.421	6.247	6.255	6.510	6.427
19.02.03	Bijdrage aan agentschappen	3.258	37.092	23.913	24.610	24.241	23.793	23.790
	– waarvan bijdrage aan RIVM	0	27.543	23.509	24.206	23.837	23.691	23.688
	– waarvan bijdrage aan RVO	0	9.100	2	2	2	2	2
	– waarvan bijdrage aan RWS	3.258	449	402	402	402	100	100
19.02.05	Bijdrage aan internationale organisaties	3.142	3.274	2.674	2.374	2.374	2.374	2.624
	Ontvangsten	134.567	147.000	168.000	189.000	224.000	224.000	357.000

Extracomptablele verwijzingen

Belastinguitgaven (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verlaging lastendruk op ondernemingen							
VAMIL	56	30	38	38	38	38	38
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	169	101	93	93	93	93	93
Verlaging lastendruk op arbeid							
Verlaging fiscale bijtelling IB (zeer) zuinige auto's	432	518	525	480	437	393	348
Verlaging lastendruk op inkomsten uit vermogen							
Vrijstelling groen beleggen forfaitair rendement	54	55	56	57	58	60	61
Heffingskorting groen beleggen	34	37	38	39	39	40	41
Energiebelasting							
Teruggaaf kerkgebouwen	7	8	8	8	9	9	9
Teruggaaf non-profit	27	34	35	36	38	39	41
Teruggaaf grootverbruik	7	7	7	7	7	7	7

Bron: Bijlage 5 van de Miljoenennota

Budgetflexibiliteit

19.01 Klimaat

De uitgaven voor subsidies en agentschapsbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter. Van het opdrachten-budget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten in de sfeer van klimaat en duurzame mobiliteit.

19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

De uitfinanciering van de in voorgaande jaren aangegane verplichtingen in het kader van de uitvoering van het Clean Development Mechanism en de opdrachten 2015 aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en RIVM zijn juridisch verplicht. Deze bijdragen hebben een structureel karakter. De bijdrage aan internationale organisaties is grotendeels juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken. Deels zijn deze structureel van aard.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor opdrachten die worden verstrekt voor wetenschappelijk internationaal klimaatonderzoek, onderzoekprogramma's en bijdragen aan (inter)nationale organisaties die een bijdrage leveren aan de internationale beleidsdoelstellingen op het gebied van milieu.

19.01 Klimaat

19.01.01 Opdrachten

Het Ministerie van IenM geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van de beleidsterreinen klimaat (zoals uitvoering van de Klimaatagenda/Roadmap 2050, waaronder begrepen de uitvoering van IenM-gerelateerde onderwerpen uit het SER-Energieakkoord), duurzame mobiliteit en industrie.

19.01.02 Subsidies

In het verleden heeft het Ministerie van IenM subsidies aan bedrijven, onderzoeksinstellingen en andere overheden verstrekt, waarvoor in de jaren tot en met 2015 nog de laatste betalingen moeten plaatsvinden. Het betreffen subsidies in het kader van Lokale Klimaatinitiatieven, milieutechnologie en duurzame mobiliteit.

19.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

Het KNMI verricht diverse werkzaamheden in het kader van klimaatonderzoek en het IPCC ([Intergovernmental Panel on Climate Change](#)).

Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenM een opdracht aan de NEa voor de uitvoering van alle werkzaamheden in het kader van emissiehandel, alsmede met betrekking tot het register voor biobrandstoffen.

RWS

Het betreft hier werkzaamheden die door RWS worden uitgevoerd. Het gaat met name om de uitvoering Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) alsmede het leveren van technische expertise bij de reductie van overige broeikasgassen.

19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

19.02.01 Opdrachten

Uitvoering CDM

Het CDM aankoopprogramma is eind 2013 afgerond en de Kyoto doelstelling is gerealiseerd. In 2014 vinden in principe de laatste betalingen plaats. De uitgaven in 2014 betreffen de laatste betalingen aan financiële instellingen voor de uitvoering van het Clean Development Mechanism en voor de BTW-verplichtingen in verband met de aankoop van de emissierechten.

RIVM en RVO

Zie toelichting bij 19.02.03 Bijdragen aan agentschappen. Vanaf 2014 worden betreffende middelen hieronder gebracht.

Overige opdrachten

Het Ministerie van IenM verstrekt opdrachten aan nationale en internationale wetenschappelijke en adviserende instellingen onder andere op het gebied van de klimaatverandering, duurzame productie en consumptie en de inzet van biobrandstoffen. Ook worden de middelen aangewend voor het in Europees verband uitwerken van het klimaatbeleid

richting 2050. Tevens worden middelen ingezet voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van bedrijfslevensmissies en het ondersteunen en faciliteren van delegaties bij internationale bijeenkomsten.

Verder wordt de deelname van Nederlandse organisaties aan de transnationale en interregionale programma's van INTERREG bevorderd. INTERREG is een Europese subsidieregeling, waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en regionale gebiedsontwikkeling. Met de beschikbare middelen wordt de Nederlandse bijdrage ingezet voor de kosten van de internationale uitvoering en de uitvoering in Nederland (waaronder inbegrepen de stimulering van de deelname door Nederlandse partners).

Tenslotte worden middelen ingezet voor de financiering van de MKBA's. Jaarlijks worden thema's geselecteerd en geanalyseerd op maatschappelijke kosten-baten, kosteneffectiviteit of herdefiniëring van de rol van het Rijk. Mede in het licht van de ambitie van de regering tot minder regels en een andere rol van de overheid en worden opdrachten verstrekt die gericht zijn op het leveren van economische adviezen op het terrein van milieu.

19.02.03 Bijdragen aan agentschappen

RIVM en RVO

IenM heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) en aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleidsonderbouwend onderzoek).

RWS

Dit betreft de agentschapsbijdrage voor RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieuwet- en regelgeving).

19.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Het Ministerie van IenM is op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken gehouden om financiële bijdragen toe te kennen aan internationale organisaties. Het betreft onder andere het Verdrag van Aarhus ter waarborging van onder meer toegang tot informatie en publieke participatie in milieuaangelegenheden, het Verdrag van Wenen ter bescherming van de ozonlaag, het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan en het Montreal Protocol betreffende stoffen die de ozonlaag aantasten. Daarnaast is IenM gebonden om een aantal contributieverplichtingen na te komen. Het betreffen onder andere de UNEP12-contributie, de contributie International Transaction Log UNFCCC en een contributie wegens het lidmaatschap van het International Transport Forum (ITF).

Naast deze financiële bijdragen heeft de Minister van IenM de discrektionaire bevoegdheid om financiële middelen toe te kennen voor activiteiten die de realisatie van de beleidsprioriteiten ondersteunen.

19.09 Ontvangsten

De opgenomen ontvangsten betreffen de geraamde opbrengsten van de verkoop van CO₂-emissierechten, als onderdeel van het Europese Emissions Trading System (EU ETS).

Beleidsartikel 20: Lucht en Geluid

Algemene Doelstelling

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

Rollen en Verantwoordelijkheden

Regisseren

Om qua luchtkwaliteit een solide en gezonde leefomgeving te bereiken, regisseert de Minister van IenM de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluid beleid. Meer specifiek is de Minister van IenM 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 schadelijke luchtemissies door de verkeersector (auto's, lucht- en scheepvaart) tegen te gaan.
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het opstellen van algemene regels en bij de vergunningverlening ter verminderen van luchtemissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.
- De reductie van administratieve lasten voor het bedrijfsleven door vereenvoudiging van de monitoring- en rapportagestructuur voor emissies.
- Met de implementatie van de vernieuwde geluidregelgeving (wet SWUNG²⁰) wordt een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen beoogd. SWUNG-2 zal de aanpak van geluidshinder op gemeentelijk en provinciaal niveau beter uitvoerbaar maken. Aan lagere overheden worden subsidiedelen ter beschikking gesteld om aan de voorschriften van deze regelgeving te kunnen voldoen en geluidsgevoelige locaties langs infrastructuur aan te pakken.

Stimuleren

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

- 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 en stillere voertuigen. Dit gebeurt door samen met de verkeerssector een strategie te ontwikkelen, een internationale normering van voertuigen tot stand te brengen, een stabiel beleid gericht op de klimaatdoelen van 2050 te voeren, de voorlopers in de sector te subsidiëren 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 fijn stof in 2011 en voor NO₂ in 2015) te halen. Dit is belangrijk voor de gezondheid van burgers en hiermee schept de Minister tevens ruimte voor nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid.

²⁰ SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

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

Algemeen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer een monitoringsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling vanin de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. Voor de meest recente monitor zie de bijlage bij Kamerstukken II, 2013/14, **30 175, nr. 192**.

Tegengaan geluidhinder (kengetal sanering verkeerslawaai, aantal woningen)

aantal woningen	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	Rijkswegen (incl. betreffend deel A-lijst)	Spoorwegen	A-lijst	Overig	
Totaal	109.800	70.650	77.355	335.800	593.605
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40.000	7.450	—	40.000	87.450
Uitgevoerd 1990 t/m 31-12-2011	58.302	16.238	48.650	36.721	159.911
Uitvoering 2012	113	272	3.000	1.012	4.397
Uitvoering 2013	—	831	3.000	2.784	6.615
Geplande uitvoering gereed 2014	60	750	3.000	500	4.310
Geplande uitvoering gereed 2015	—	525	1.500	1.150	3.175
Gepland restant per 31-12-2015	11.325	44.584	18.205	253.633	327.747
Gepland restant per 31-12-2020	—	—	nnb	nnb	nnb

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaai, mei 2014

Toelichting

1. Realisatie A-lijst is een aanname gebaseerd op beschikbare middelen en gemiddelde kosten per woning.
2. Realisatie «Spoorwegen» betreft sanering die nog onder oude regelgeving wordt afgemaakt.
3. Geplande uitvoering Rijksinfrastructuur 2014 en 2015 is exclusief resultaten Meerjarenprogramma Geluidssanering (spoor) en Programma Lucht- en Geluidmaatregelen (wegen).
4. Geplande uitvoering «Overig» is gebaseerd op de subsidieplanning van Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV).

**Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010 en latere jaren, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.
(kengetal)**

1990	2000	2005	2010	2010	2010	2011	2012	2014 ¹	2015 ²	2020	2030	2030 ²
				Goten-burg Proto-col	NEC-Richt-lijn	Realisatie	Realisatie	Raming	Raming	Raming	Reductie percen-tage voor Neder-land t.o.v. 2005 (als Plafond in kton)	
SO ₂	192	73	64	34	50	50	34	34	36	37	33	28%
NO _x	575	395	337	272	266	260	257	248	236	230	189	45%
NH ₃	355	162	143	127	128	128	125	120	115	116	109	13%
NM												
VOS ³	482	238	172	150	191	185	149	144	148	152	164	8%
PM2.5	46	24	19	15			14	13	14	12	11	37%
												11

¹ Inschatting op basis van verwachte ontwikkelingen in de emissies tussen 2011 en 2020.

² De ramingen 2015, 2020 en 2030 zijn nieuwe verkenningen uit GCN rapportage 2014.

³ NMVOS: Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan

Bron: de informatie over de gerealiseerde emissies is afkomstig uit «Informative Inventory Report 2014 (RIVM rapport 680355015/2014) en www.emissieregistratie.nl.

De geraamde emissies komen uit de Grootchalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (GCN) – Rapportage 2014, tabel 3.1, blz. 32 (RIVM rapport 680363002/2014).

De ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid.

Toelichting bij tabel:

Voor wat betreft de emissieplafonds geldt dat begin mei 2012 in Genève de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen zijn vastgesteld. Het betreft aanpassing van het zogenaamde Gothenburg Protocol. Enigszins complicerend is dat er, in tegenstelling tot het bestaande protocol alsook de National Emission Ceiling (NEC) richtlijn, geen emissieplafonds zijn opgenomen, maar reductiepercentages. Het referentiejaar voor die reducties is 2005 en de doelstellingen betreffen reductiepercentages die in 2020 dienen te zijn gerealiseerd. Naast voorgaande verandering geldt dat aan de bestaande stoffenlijst (NO_x, SO₂, NH₃ en VOS) ook fijn stof PM_{2,5} is toegevoegd. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook oude cijfers soms nog enigszins worden aangepast.

Zoals elk jaar zullen er pas na de zomer van 2014 voorlopige cijfers over 2013 beschikbaar komen, die in het voorjaar van 2015 definitief worden.

Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer¹ in kton/jr (kengetal)

1990	2000	2005	2010	2012	2014 ³	2020	2030
Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Raming	Raming
NO _x	336	240	198	164	149	139	97
SO ₂	18	9,2	6	1,2	0,4	0,4	0,3
PM ₁₀	22	15	10	7	8	5	3
NH ₃	1	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4
NMVOS ²	198	85	45	32	33	29	28
CO ₂ (Mton)	30,3	36,9	39	38	36,9	37 ⁴	35 ⁵
							34 ⁵

Bron: Informatie over gerealiseerde emissies is afkomstig uit: Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990–2011. Informative

Inventory Report 2013 (pagina 20, tabel 2.1).

De geraamde emissies komen uit de Referentieraming energie en emissies: actualisatie 2012.

Energie en emissies in de jaren 2012, 2020 en 2030 (pagina 66–67, tabel B4.6). De Ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid.

Toelichting bij tabel:

¹ *Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart.*

² *NMVOs – Vluchtbare organische stoffen, exclusief methaan*

³ *Inschatting op basis van verwachte ontwikkelingen in de emissies tussen 2011 en 2020.*

⁴ *Raming van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen 2011–2015, PBL, Den Haag 2011 in samenwerking met ECN*

⁵ *Referentieraming energie en emissies: actualisatie 2012, PBL, Den Haag 2012 in samenwerking met ECN.*

De getallen worden jaarlijks aan de hand van nieuwe inzichten voor emissieregistratie door het Planbureau voor de Leefomgeving in samenwerking met het RIVM, TNO e.d. bepaald, waarna doorrekening plaatsvindt voor de hele reeks. Dit laatste betekent dat daarmee ook realisaties uit voorgaande jaren eventueel kunnen worden bijgesteld.

Ontwikkeling CO ₂ emissie nieuwe personenauto's in gr. CO ₂ per kilometer (kengetal)								
	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2020
EU	162.6	145.7	140.3	135.7	132.2	127	130	95
Nederland	169.9	146.9	135.8	126.1	118.6	109.1		

Bron: European Environment Agency; zie pagina 9, table 3.1. en blz 22 tabel A3 van publicatie Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars in the EU: summary of data for 2013, EEA 30 april 2014.

Toelichting

- Nadat vrijwillige afspraken over CO₂-reductie met de Europese autofabrikanten niet tot gewenste resultaten leidden, heeft de Europese Commissie in december 2007 een voorstel gedaan voor verplichte reductiedoelstellingen. Dat voorstel is in 2009 aangenomen en bevatte naast een verplichte norm van gemiddeld 130 g CO₂/km in 2015, een verplichte norm van gemiddeld 95 g CO₂/km in 2020, waarvan de technische en economische haalbaarheid nog moet worden bevestigd. Op 29 november 2013 is een akkoord bereikt tussen de Europese Commissie, het Europees Parlement en de lidstaten om de norm van 95 g CO₂/km in 2021 volledig op te leggen. Nederland had liever gezien dat de norm al in 2020 werd gehaald, en zal zich in de onderhandelingen over CO₂ normen voor de periode na 2021 blijven inzetten voor ambitieuze doelen.
- Alleen voor 2015 en 2020 zijn er EU-normen (voor fabrikanten). De CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord.

Beleidswijzigingen

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is verlengd tot 1 januari 2017. Er resteren nog enkele hardnekkige knelpunten in bepaalde gebieden, zoals die met intensieve veehouderij (fijn stof) en bij binnenstedelijke gebieden (NO₂). Met name daar is het gewenst de NSL-aanpak nog enkele jaren voor te zetten en te monitoren.

Geluid wordt ook gekenmerkt door vele en vaak complexe regels. In het kader van de Omgevingswet zullen, na de invoering van SWUNG-1, ook de overige regels worden gemoderniseerd. Voor steden en stedelijke gebieden is het daarbij van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond en waar mogelijk op een kosteneffectieve manier wordt verbreed. Naast deze ontwikkelingen zal worden gezocht naar tot nu toe onvoldoende gebruikte mogelijkheden. Een van de kansen die momenteel al onderzocht wordt, is het combineren van maatregelen aan woningen tegen geluid en maatregelen gericht op energiebesparing in het kader van het SER-energieakkoord.

Wereldwijd worden de steden groter en neemt hun invloed op de wereldeconomie toe. Ook in Nederland is dit het geval. Die groei maakt dat in de stad gezondheid, veiligheid en duurzaamheid sterker dan daarbuiten onder druk komen te staan. Luchtkwaliteit en hinder door geluid van voertuigen zijn thema's die bij gezondheid nadrukkelijk een rol spelen. Het kabinet wil de innovatieve kracht van steden benutten door in Nederland coalities op te zetten die zich inzetten voor slimme, gezonde, leefbare, veilige en duurzame vormgeving van de stad (naar analogie van de internationale beweging van zowel smart cities als healthy cities). Gebiedsontwikkeling, herstructurering, transformatie en nieuwe verstedelijking kunnen zo worden uitgevoerd dat ze optimaal rekening houden met de milieu, duurzaamheid- en andere opgaven en ze daarmee zoveel mogelijk maatschappelijke meerwaarde opleveren. Dat gaat nadrukkelijk verder dan het halen van normen voor luchtkwaliteit en geluid.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 20 Lucht en geluid (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		84.084	43.991	25.638	26.631	30.214	34.623	33.071
Uitgaven:		90.946	45.060	36.450	29.856	30.214	34.623	33.071
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				92%				
20.01	Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder	90.946	45.060	36.450	29.856	30.214	34.623	33.071
20.01.01	Opdrachten	7.054	6.089	7.328	5.309	5.946	5.243	5.028
	– Verkeersemissies	2.923	2.669	3.802	1.538	2.115	1.451	1.024
	– Geluid- en luchtsanering	4.131	3.420	3.526	3.771	3.831	3.792	4.004
20.01.02	Subsidies	16.819	14.471	2.000	0	0	0	0
	– Euro 6 en Euro-VI	16.819	14.471	2.000	0	0	0	0
20.01.03	Bijdrage aan agentschappen	2.205	1.028	1.057	890	759	597	597
	– Bijdrage aan RWS	2.205	1.028	1.057	890	759	597	597
20.01.04	Bijdrage aan medeoverheden	63.732	22.449	25.191	22.783	22.635	27.909	26.305
	– NSL	42.000	1.150	1.250	0	0	0	0
	– Wegverkeerlawaaï	20.080	21.145	23.941	22.783	22.635	27.909	26.305
	– Overige bijdrage medeoverheden	1.652	154	0	0	0	0	0
20.01.07	Bekostiging	1.136	1.023	874	874	874	874	1.141
	Ontvangsten	337	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor subsidies alsmede de bijdragen aan medeoverheden in het kader van met name de wettelijke taken inzake de sanering van het wegverkeerlawaaï en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten in de sfeer van de uitvoering van met name de geluidsvermindering en van de steekproefcontroleprogramma's.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op de beleidsterreinen geluid en luchtkwaliteit.

20.01 Luchtkwaliteit en tegengaan geluidhinder

20.01.01 Opdrachten

Het Ministerie van IenM geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van de beleidsterreinen verkeersemisies, geluidhinder en luchtkwaliteit. Op het gebied van verkeersemisies worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van steekproefcontroleprogramma's door de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) inzake voertuigmisies en voor het Expertisecentrum Milieu zones. Ten aanzien van het beleidsterrein geluidhinder gaat het met name om de opdrachtverlening aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV), dat namens het Ministerie van IenM zorg draagt voor de uitvoering van de geluidsvermindering voor gemeentelijke en provinciale infrastructuur. Daarnaast is opdracht verstrekt aan het RIVM voor het Kenniscentrum Geluid.

20.01.02 Subsidies

Het Ministerie van IenM verstrekt subsidies in de aanschafkosten van nieuwe voertuigen, uitgerust met schone motoren, welke voldoen aan normen voor Euro-6 (taxi's en bestelauto's) respectievelijk Euro-VI (vrachtwagens en bussen).

20.01.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS

De voornaamste werkzaamheden van RWS zijn de uitvoering van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) en de monitoring van duurzame mobiliteit.

20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

De betalingen aan de provincies en gemeenten in het kader van het NSL hebben in de afgelopen jaren plaatsgevonden, in diverse tranches. In aanvulling daarop zijn in 2015 nog op beperkte schaal uitgaven voorzien ter ondersteuning van de uitvoering en voor toekomstige afronding.

Bij het onderdeel wegverkeerslawaai gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluidhinder door het verkeer.

20.01.07 Bekostiging

Jaarlijks bekostigt het Ministerie van IenM een deel van het milieuonderzoeksprogramma van ECN te Petten. Over de invulling van dit programma worden afspraken gemaakt met ECN, mede om te borgen dat het onderzoek en de resultaten dienstbaar zijn aan de beleidsontwikkeling en -onderbouwing door IenM.

Beleidsartikel 21: Duurzaamheid

Algemene Doelstelling

Bevorderen van de transitie naar een circulaire economie door het stimuleren van een verstandig gebruik van grondstoffen en versterking van de veerkracht van het natuurlijk kapitaal.

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 benodigde maatschappelijke partners. De Minister is hierbij verantwoordelijk voor:

- Een transitie naar een circulaire economie, door uitvoering van het programma «Van Afval naar Grondstof» (VANG) met als belangrijkste doelen om het marktaandeel van duurzame producten te vergroten, duurzamer te consumeren en meer en beter te recyclen;
- Het ontwikkelen van instrumenten om de waarde van biodiversiteit en natuurlijk kapitaal tot uitdrukking te brengen in het economisch verkeer;
- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal en op internationaal niveau, bijvoorbeeld om ongewenste emissies van stoffen te kunnen voorkomen 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 beter benutten van duurzame functiecombinaties (infra, groen, etcetera) bij het opdrachtgeverschap voor aanleg en beheer van eigen terreinen. Ecosysteemdiensten (zoals watervasthoudend en zelfreinigend vermogen van de bodem, waterzuivering en natuurlijke plaagregulatie) vormen hiervoor een goede basis; en
- Stellen van grenzen aan de uitputting en de aantasting van natuurlijke hulpbronnen. Dit gebeurt via generieke en brongerichte maatregelen ter versterking van de veerkracht van het natuurlijk kapitaal.

Stimuleren

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

- De verduurzaming van productketens waarbij bedrijven worden gestimuleerd om efficiënter om te gaan met grondstoffen, kringlopen verder te sluiten en meer waarde uit afval te halen. Hiertoe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld aanpassing van regelgeving, Green Deals en ketenprojecten;
- Het stimuleren van ketenpartijen om duurzaamheidscriteria te hanteren. Door het bieden van meer transparantie en vergelijkings mogelijkheden kan duurzaamheid een integraal onderdeel uitmaken van ieders afwegingen en besluiten;
- Samenwerking met andere organisaties om begrippen als «duurzaam consumeren» en «maatschappelijk verantwoord ondernemen» concreet en hanteerbaar maken voor (kleine) bedrijven en burgers;
- Het stimuleren van duurzaam gebruik van het bodem- en watersysteem door concrete projecten op het gebied van groene functiecombinaties mogelijk te maken. Hiervoor wordt kennis en informatie over het

duurzaam gebruik ter beschikking gesteld door ondermeer het ontwikkelen van de «Digitale Atlas van het Natuurlijk Kapitaal», worden beslissingsondersteunende instrumenten aangeboden aan bedrijven en overheden en worden voorbeeldprojecten ondersteund.

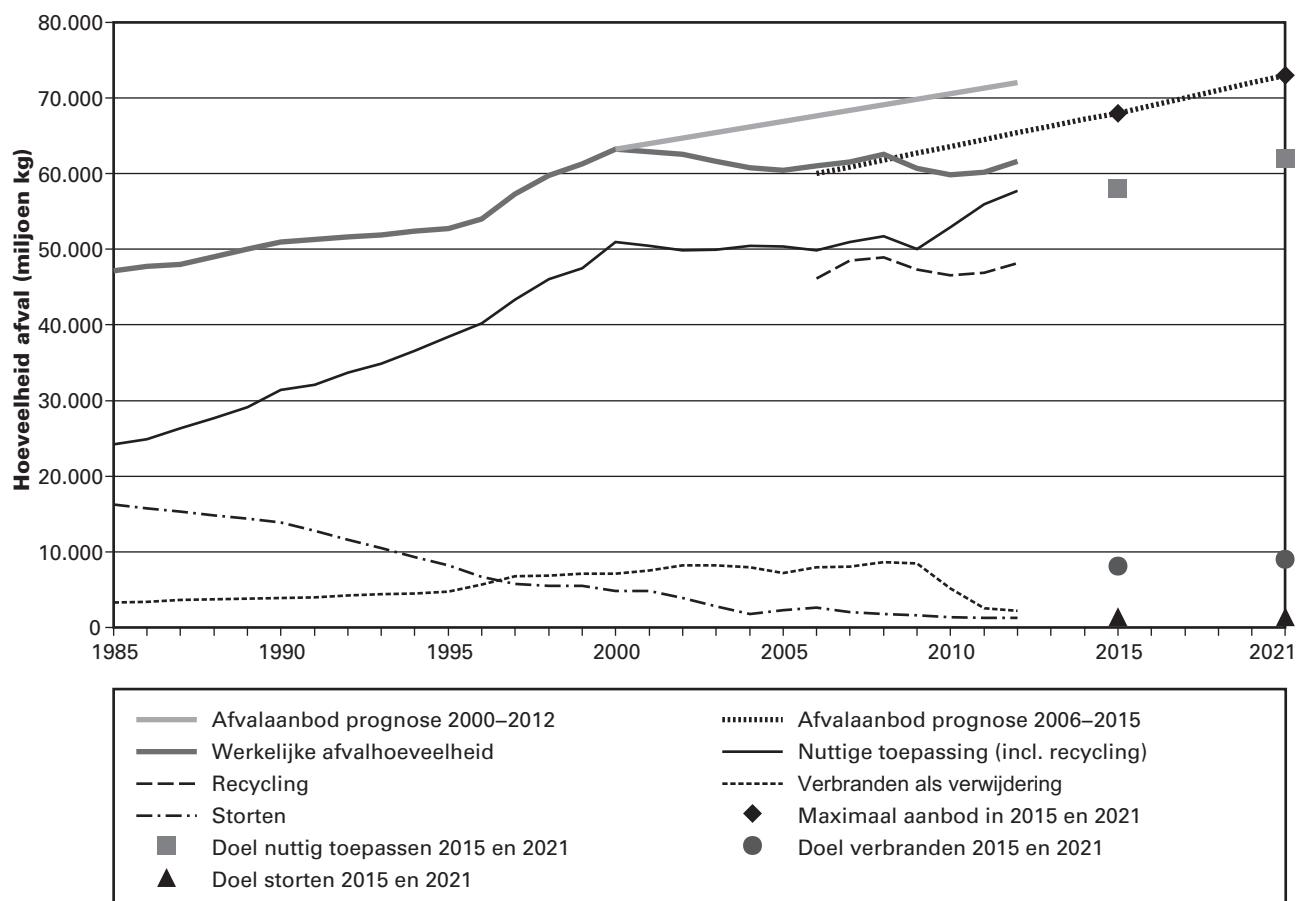
Tenslotte is de Minister van IenM verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht).

Indicatoren en Kengetallen

Duurzaam gebruik van natuurlijk hulpbronnen en de transitie naar een circulaire economie kan op meerdere manieren inzichtelijk worden gemaakt. Wat betreft de Nederlandse samenleving zijn hiervoor kengetallen te vinden in de Monitor Duurzaam Nederland (MDN), zoals Grondstoffenefficiëntie, Biodiversiteit en Natuurlijk kapitaal. De MDN, die te vinden is op de website van het Centraal Bureau voor de Statistiek, wordt regelmatig uitgebracht door het Centraal Bureau voor de Statistiek in samenwerking met de drie planbureaus.

Onderstaande grafiek laat kengetallen zien met betrekking tot de hoogwaardigheid van afvalverwerking.

Ontwikkeling in aanbod en toepassing van afval



Bron: LAP en RWS Leefomgeving.

Toelichting

In maart 2010 is het gewijzigde LAP 2009–2021 van kracht geworden. In dat plan zijn kwantitatieve en kwalitatieve doelen geformuleerd. De figuur laat prognoses uit het verleden zien van het afvalaanbod. Ook is het werkelijk afvalaanbod weergegeven. Het verschil tussen de afvalaanbodlijnen en de lijn «Werkelijke afvalhoeveelheid» geeft aan hoeveel preventie is bereikt. Verder is in de grafiek te zien hoeveel afval nuttig is toegepast (recycling + inzet van afval als brandstof), is gerecycled, is verbrand als vorm van verwijdering en is gestort.

Het recyclingspercentage ligt de afgelopen jaren rond de 78%. De absolute daling van de recycling in de figuur is te verklaren door de daling in werklijke hoeveelheid afval.

De stijging van de nuttige toepassing de laatste jaren wordt met name verklaard door een toename van de «inzet van afval als brandstof». De hoeveelheid verbranden als verwijdering is tegelijkertijd afgangen. Meer afvalstoffen worden daarmee nuttig toegepast in plaats van verwijderd. Er zijn in het LAP, en dus bij dit kengetal, alleen (tussen)doelen voor de jaren 2015 en 2021 geformuleerd. Dit wordt met name veroorzaakt door de verschillende looptijden tussen het treffen van maatregelen en het effect daarvan.

Beleidswijzigingen

De Minister van IenM geeft onder andere via het programma «Van Afval Naar Grondstof» invulling aan de Groene Groei strategie van het kabinet. Over de concrete uitwerking van de operationele doelstellingen van dit programma is de Kamer per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 2013/14, **33 043, nr. 28**). De beweging van afval naar grondstof wordt benut om een meer circulaire economie te realiseren. Dit vergt het duurzaam omgaan met natuurlijke bronnen (sustainable sourcing), het efficiënt omgaan met onze grondstoffen (resource efficiency), het slim ontwerpen van producten (eco-design en substitutie van niet duurzame materialen), voorwerpen langer en meerdere keren gebruiken (hergebruik en reparatie) en het optimaal benutten van reststromen. Hierbij hoort ook dat de functies van ecosystemen optimaal worden benut.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 21 Duurzaamheid (x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen		8.880	17.961	19.262	20.952	18.320	18.152
Uitgaven:		11.596	18.102	20.493	22.612	18.320	18.152
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>				<i>85%</i>			
21.01 Afval en duurzaamheidagenda	6.045	0	0	0	0	0	0
21.01.01 Opdrachten	1.762	0	0	0	0	0	0
– Uitvoering AgNL	0	0	0	0	0	0	0
– Overige opdrachten	1.762	0	0	0	0	0	0
21.01.02 Subsidies	1.393	0	0	0	0	0	0
– Afvalfonds	1.393	0	0	0	0	0	0
– Overige subsidies	0	0	0	0	0	0	0
21.01.03 Bijdrage aan agentschappen	2.890	0	0	0	0	0	0
– Bijdrage aan RWS	2.890	0	0	0	0	0	0
21.02 Preventie en milieugebruiksruimte	2.839	0	0	0	0	0	0
21.02.01 Opdrachten	2.469	0	0	0	0	0	0
21.02.03 Bijdrage aan agentschappen	370	0	0	0	0	0	0
– Bijdrage aan RWS	370	0	0	0	0	0	0
21.03 Ecosystemen en landbouw	2.712	0	0	0	0	0	0
21.03.01 Opdrachten	1.274	0	0	0	0	0	0
21.03.02 Subsidies	934	0	0	0	0	0	0
21.03.03 Bijdrage aan agentschappen	504	0	0	0	0	0	0
– Bijdrage aan RWS	504	0	0	0	0	0	0
21.03.04 Bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	0	0	0
21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium	0	759	1.787	1.556	1.847	1.788	1.365
21.04.01 Opdrachten	0	565	1.593	1.362	1.653	1.594	1.171
21.04.03 Bijdrage aan agentschappen	0	194	194	194	194	194	194
– waarvan bijdrage aan RWS	0	194	194	194	194	194	194
21.05 Duurzame Productketens	0	11.732	15.399	16.471	11.894	11.797	9.388
21.05.01 Opdrachten	0	5.281	12.279	13.351	8.774	8.677	6.268
21.05.02 Subsidies	0	1.456	520	520	520	520	520
21.05.03 Bijdrage aan agentschappen	0	4.995	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
– waarvan bijdrage aan RWS	0	4.995	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
21.06 Natuurlijk kapitaal	0	5.611	3.307	4.585	4.579	4.567	4.567
21.06.01 Opdrachten	0	3.903	2.079	3.357	3.351	3.339	3.339
21.06.02 Subsidies	0	439	359	359	359	359	359
21.06.03 Bijdrage aan agentschappen	0	1.269	869	869	869	869	869
– waarvan bijdrage aan RWS	0	1.269	869	869	869	869	869
Ontvangsten	125	0	0	0	0	0	0

21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

De opdrachten hebben veelal betrekking op de uitvoering van wettelijke taken onder andere door Rijkswaterstaat in het kader van de uitvoering van het afvalbeleid. Deze opdrachten worden eind 2014 verstrekt voor het uitvoeringsjaar 2015.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein duurzaamheidsinstrumentarium.

21.05 Duurzame productketens

De opdrachten hebben veelal betrekking op de uitvoering van wettelijke taken en de uitvoering van de prioriteit VANG door onder andere RWS in het kader van de uitvoering van het beleid voor duurzame productketens. Een deel van het budget zal in de loop van het jaar 2015 worden verplicht (circa € 1 mln). De opdracht aan RWS wordt eind 2014 versterkt voor het uitvoeringsjaar 2015. Het budget voor de subsidies is in 2014 verplicht voor de Stichting Milieu Centraal.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten en ondersteuning van ketensamenwerking op het beleidsterrein duurzame productketens.

21.06 Natuurlijk kapitaal

De opdrachten hebben veelal betrekking op de uitvoering van wettelijke taken onder andere door het RIVM, RVO en RWS op het gebied van biomassa, ecosystemen en landbouw en worden eind 2014 juridisch verplicht. Subsidies hebben betrekking op de uitvoering van het jaarlijks toe te zeggen milieuonderzoeksprogramma van het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN).

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein natuurlijk kapitaal.

Toelichting op de financiële instrumenten

21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

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

21.04.01 Opdrachten

In dit kader worden opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling en implementatie van duurzaamheidsinstrumentarium, zoals groene business cases, afwegingskaders op het gebied van verduurzaming en financiële instrumenten.

21.04.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS, Unit Leefomgeving voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het duurzaamheidsbeleid.

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

De opdrachten hebben betrekking op uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid (onder andere de uitvoering van het LAP). Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van VANG en projecten ter verduurzaming van ketens in het kader van de circulaire economie. Dit betreft vooral de ketens: fosfaat, kunststof, voedsel, textiel, beton, hout en elektronica, alsmede sectoren met een grote milieudruk zoals landbouw en bouw.

21.05.02 Subsidies

Hier is een budget geraamd voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen.

21.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het beleid op het gebied van afval, grondstoffen en productketens.

21.06 Natuurlijk kapitaal

Ecosystemen zijn van groot belang voor het voortbestaan van de mens, onder andere door de levering van voedsel, water en een schone leefomgeving. In stand houden en verbeteren van de vitaliteit van het «natuurlijk kapitaal» maakt het mogelijk om goederen, diensten of ecosysteemfuncties duurzaam te kunnen benutten.

21.06.01 Opdrachten

Het betreft hier opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa en voor de waardering van ecosystemen. Verder betreffen het opdrachten op het gebied van de landbouw (onder andere het College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en Biociden en certificering).

21.06.02 Subsidies

Subsidies hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen die voor de ontwikkeling van het beleid van het duurzaam gebruik van ecosystemen bevorderlijk kunnen zijn. Per aanvraag zal een beoordeling op relevantie plaatsvinden.

21.06.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het beleid op het gebied van natuurlijk kapitaal.

Beleidsartikel 22: Externe Veiligheid en Risico's

Algemene Doelstelling

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

Rollen 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 zonder «nationale kop» 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), bij risicotvolle bedrijven en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail 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 Europese 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 en basisnet vervoer gevaarlijke stoffen waarmee een balans wordt gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid.
- De reductie van administratieve lasten voor bedrijven door de vereenvoudiging van de bestaande wet- en regelgeving. Het Activiteitensbesluit, dat bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet daarin opgaat, is hiervan het belangrijkste voorbeeld. Dit besluit is er onder meer op gericht de vergunningplicht te vervangen door algemene regels. Reductie van de regeldruk wordt ook nastreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden door 29 Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij 6 OD's een specialisatie in BRZO²¹-taken hebben en samenwerken met de Inspectie SZW en de veiligheidsregio's. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is het tegengaan van lastendruk reden te bezien of belemmeringen vermeden kunnen worden bij het gebruik van LNG (Liquified Natural Gas) als brandstof (met name wegverkeer).
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu voor activiteiten met GGO's. Tot slot het verlenen van vergunningen voor defensie-inrichtingen waarvoor een strikt gehoudbarsregime geldt. Hetzelfde geldt voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid op de eilanden van 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 – bijvoor-

²¹ BRZO: Besluit Risico's Zware Ongevallen.

beeld in de ruimtelijke ordening – keuzen 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 geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan, zoals bijvoorbeeld gebeurt bij asbestdaken, door het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en synthetische biologie, 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. In vervolg op in gang gezette stappen inzake een verkenning in hoeverre de biobased economy benut kan worden voor het verminderen van het gebruik van zeer zorgwekkende stoffen, zal in 2015 bezien worden of deze inventarisatie concreet vervolg kan krijgen. Het gaat hier, per definitie, om vrijwillige stappen waar het bedrijfsleven zelf de handschoen oppakt. Om het MKB te helpen de wetgeving chemische stoffen efficiënt te implementeren liep in 2014 een project om samen met het bedrijfsleven verbeteringsmogelijkheden te identificeren. In 2015 worden de resultaten daarvan opgeleverd. 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 Veiligheid en Justitie 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 moet in 2015 alle ketenpartijen van de nodige informatie voorzien en door die ketenpartijen worden gefinancierd.
- 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.
- Het, door middel van onder meer safety deals, verbeteren van de veiligheidsprestatie van BRZO-bedrijven en het voorkomen van (ernstige) nalevingstekorten met grote risico's voor mens en milieu.

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

Veiligheid en veiligheidsbeleving zijn niet eenvoudig objectief te meten. Het streven is gericht op het voorkomen van onveiligheid: vermeden onveilige situaties laten zich niet tellen. Bovendien geeft het Rijk hier veelal instrumenten aan anderen om hun eigen verantwoordelijkheid te nemen zodat de daadwerkelijke implementatie lokaal plaatsvindt.

Op dit terrein worden daarom de volgende kwantitatieve kengetallen gehanteerd:

- Bij het basisnet is door de genomen maatregelen het aantal knelpunten gereduceerd tot 42 woningen, waarvoor een milde saneringsregeling zal gaan gelden.
- GGO's: aantal verleende vergunningen per jaar, met het percentage daarvan dat onder de grens van verwaarloosbaar risico gerealiseerd werd. Het aantal vergunningen dat in 2015 wordt verleend is nog niet

goed in te schatten daar naar verwachting in de tweede helft van 2014 het Besluit «GGO 2013» in werking treedt waarin een meldingsysteem wordt geïntroduceerd naast het al bestaande systeem van vergunningen.

- Defensie-inrichtingen: aantal verleende vergunningen. Voor 2015 worden evenals in 2014 circa 50 vergunningen verwacht.
- In het kader van de Europese stoffenregelgeving (REACH) worden stoffen beoordeeld en waar nodig van maatregelen voorzien (autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage aan dat proces, waarbij de Nederlandse inzet bepaald wordt door de eerder 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 realisatie is in 2013 bij deze producten van het Europese systeem en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng is in 2014 en 2015. Daarbij betreft de Nederlandse bijdrage, naast het zelf inbrengen van dossiers, ook het actief becommentariëren van door andere lidstaten ingebrachte dossiers.

Tabel resultaten EU REACH in 2013, 2014 en 2015

	Realisatie 2013		Geraamd 2014 ¹		Geraamd 2015 ²	
	NL inbreng	Hele EU ³	NL inbreng	Hele EU ³	NL inbreng	Hele EU ³
1 Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratielijstdossiers en testvoorstellingen van Europese bedrijven	192	379	120	320	100	360
2 Door Nederland uitgevoerde en becommentarieerde stofevaluaties ¹	22 (3)	46	20 (3)	50	20 (3)	50
3 Door Nederland ingediende en becommentarieerde RMO-analyses en informatieverzoeken ²	14 (5)	35	15 (5–10)		20 (5–10)	
4 Door Nederland ingebrachte en becommentarieerde Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen ³	14 (3)	17	15–30 (3–5)	30	30–50 (3–5)	50
5 Door Nederland ingebrachte en becommentarieerde restrictiedossiers ⁴	5 (1)	5	3–5 (1)	8	305 (1)	9
6 Door Nederlandse ingebrachte en becommentarieerde voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling ⁵	54 (6)	37	30–50 (6–10)	70	30–50 (6–10)	70
7 Behandelde vragen door de REACH helpdesk	393	n.v.t.	300–400	n.v.t.	300–400	n.v.t.

¹ Bron: Werkprogramma Bureau REACH 2014

² Bron: ECHA's «baseline figures for 2014–2018 (Annex 3)»

³ Het aantal dossiers dat in de Europese Unie is ingebracht.

Toelichting

Ad 1) Onder stofevaluaties vallen ook de transitiedossiers van de voormalige wetgeving voor nieuwe stoffen (67/548EEG) en bestaande stoffen (793/93/EG), de zogenaamde Notification Of New Substances (ONS) dossiers en Persistent Bioaccumulative and Toxic (PBT)-dossiers. Het getal tussen haakjes geeft aan hoeveel stofevaluaties door Nederland worden uitgevoerd.

Ad 2) Met tussen haakjes de door NL in te dienen Risk Management Options (RMO)-analyses.

Ad 3) Nederland levert in 2015, naast de zelf in te dienen Substance of Very High Concern (SVHC) dossiers, op alle door andere lidstaten en European Chemicals Agency (ECHA) in te dienen SVHC dossiers commentaar. De getallen tussen haakjes geven het aantal Nederlandse dossiers weer.

Ad 4) Met tussen haakjes het door Nederland ingediende restrictiedossier.

Ad 5) In de tabel is het totale aantal door Nederland in te dienen dan wel te becommentariëren Classification and Labelling Harmonisation (CLH) stoffen opgenomen (zowel reacties op publieke consultatie als ontwerp opinies van het Committee for Risk Assessment (RAC)). Tussen haakjes is het aantal door Nederland ingediende dossiers weergegeven.

Beleidswijzigingen

Met ingang van 2015 wordt een meer gerichte aanpak van de externe (omgevings)veiligheid rond inrichtingen in gang gezet, gelet op een adequate borging van de omgevingsveiligheid. De daarvoor noodzakelijke professionalisering en intensivering van (de uitvoering van) het omgevingsveiligheidsbeleid krijgt vorm langs drie lijnen:

- Modernisering van het beleid: in de vorm van een integraler afwegingskader (waarin kosten en baten breder wordt afgewogen) komen tot een eenvoudige, heldere en betere inbreng van omgevingsveiligheid in de besluitvorming. Via de uitvoeringsregelgeving van het wetsvoorstel Omgevingswet, wordt de omgevingsveiligheid eerder in het ruimtelijke ordeningsproces verankerd met eenvoudiger en effectiever instrumentarium.
- Kwaliteitsimpuls van de uitvoering van omgevingsveiligheid: voor het jaar 2015 met een doorkijk naar de periode tot en met 2018 worden afspraken gemaakt tussen het Rijk, provincies, gemeenten en veiligheidsregio's over de versterking van de uitvoering (het programma Impuls Omgevingsveiligheid). De daarmee gemoeide gelden zullen onder meer worden aangewend voor de versterking van de veiligheid rond BRZO-bedrijven, voor ondersteuning en actualisatie van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS), voor een goede informatie- en kennisinfrastructuur en voor een goede uitvoering van het lokaal omgevingsveiligheidsbeleid.
- Creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij bedrijven: het verbeteren van de veiligheidsprestaties van BRZO-bedrijven is een van de hoofddoelstellingen van het programma Safety Deals dat in 2015 verder wordt uitgerold. Verder voorziet het programma ook in het oplossen van ruimtelijke knelpunten bij de basisnetten (transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen).

De programma's Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) en Safety Deals zijn complementair aan elkaar. Het zijn programma's die werken met verschillende instrumenten maar wel hetzelfde doel dienen. De instrumenten van beide programma's kunnen dan ook onderling uitwisselbaar worden ingezet.

In 2015 wordt de voorbereiding van het verbod op asbestdaken, dat in 2024 moet ingaan, afgerond. Dit omvat niet alleen het juridisch vastleggen van het verbod op asbestdaken, maar ook het voor een deel financieel ondersteunen van de maatschappelijke kosten die de verwijdering met zich meebrengt en het in kaart brengen van de consequenties voor verwijdering en handhaving. Het beleid is erop gericht dat de maatregel 1 januari 2016 in werking treedt.

De komende jaren zal nadrukkelijk gewerkt worden aan maatregelen die zowel de «safety-» als de «security-»aspecten van risicovolle activiteiten in samenhang adresseren. De snelle technologische ontwikkelingen op het gebied van synthetische biologie en gentherapie maken het noodzakelijk een beleidsvisie en waar nodig (beleids)instrumenten voor de toepassing van deze technieken te ontwikkelen. De Europese aanpassing van de GGO-regelgeving, ten aanzien van de vrijheid voor lidstaten om teelt van genetisch gemodificeerde gewassen op het eigen grondgebied te beperken, moet na een akkoord tussen het Europees Parlement en de Europese Raad in 2015 in de Nederlandse wetgeving worden verankerd.

Op EU-niveau zal ingezet worden op het invoeren van ontsporingsdetectie en op het nemen van stappen inzake hormoonverstorende stoffen en risico's van gecombineerde blootstelling aan chemische stoffen (opeen-stapeling van negatieve effecten voor mens en milieu).

Voor het vuurwerkdossier zal worden voorzien in een vergunningstelsel voor vuurwerkimporteurs. Daarmee wordt een instrument aangereikt om de handel in illegaal vuurwerk tegen te gaan. Voor bestaande regelgeving op dit vlak en op het vlak van de externe veiligheid (risicomethodiek en rekenmethodieken) wordt gewerkt aan vereenvoudiging en reductie van de administratieve lasten, mede in het kader van de Omgevingswet. De bredere professionalisering van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) door overheden krijgt in 2015 een wettelijke basis door inwerkingtreding van de wet en besluit VTH. Hierin worden afspraken vastgelegd die tussen het Rijk, provincies en gemeenten zijn gemaakt over de Omgevingsdiensten, zoals over het zogenaamde basistakenpakket, een aantal kwaliteitscriteria en informatieuitwisseling. Een belangrijke actie in dit kader is het evalueren van het VTH-stelsel. Hiermee is eind 2014 een aanvang gemaakt. Deze evaluatie zal begin 2016 worden afgerond.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 22 Externe veiligheid en risico's (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		34.184	21.868	42.203	48.050	52.105	64.447	71.559
Uitgaven:		29.451	25.254	43.846		51.596	64.782	71.894
	<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			94%				
22.01	Veiligheid chemische stoffen	12.470	10.121	10.597	8.530	8.588	10.141	9.710
22.01.01	Opdrachten	6.510	6.751	7.483	7.286	8.088	9.641	8.868
	– Veiligheid en gezondheid	4.758	4.208	2.182	2.100	1.988	2.143	2.143
	– Overige opdrachten	1.752	2.543	5.301	5.186	6.100	7.498	6.725
22.01.02	Subsidies	4.882	2.469	2.469	670	0	0	0
22.01.03	Bijdrage aan agentschappen	779	881	645	554	500	500	462
	– Bijdrage RWS	779	881	645	554	500	500	462
22.01.05	Bijdragen aan internationale organisaties	299	20	0	20	0	0	380
22.02	Veiligheid GGO's	1.877	2.016	2.910	5.002	3.800	3.000	3.100
22.02.01	Opdrachten	1.779	2.016	2.910	5.002	3.800	3.000	3.000
22.02.05	Bijdragen aan internationale organisaties	98	0	0	0	0	0	100
22.03	Externe veiligheid inrichtingen en transport	15.104	13.117	30.339	35.121	39.208	51.641	59.084
22.03.01	Opdrachten	4.601	5.979	24.053	24.410	26.092	24.134	32.053
	– Programma omgevingsveiligheid	518	2.118	19.000	18.000	16.500	16.500	21.000
	– Uitvoering veiligheid inrichtingen en basisnetten	3.327	2.864	3.083	3.090	3.674	3.516	4.130
	– Overige opdrachten	756	997	1.970	3.320	5.918	4.118	6.923
22.03.02	Subsidies	4.160	3.415	524	490	490	290	290
22.03.03	Bijdrage aan agentschappen	2.438	3.085	2.762	2.721	2.626	2.626	2.158
	– waarvan bijdrage aan RWS	2.438	3.085	2.762	2.721	2.626	2.626	2.158
22.03.04	Bijdragen aan medeoverheden	3.870	638	0	4.500	7.000	21.591	21.583
	– Bijdragen asbestosanering	570	0	0	4.500	7.000	21.591	21.583
	– Bijdragen programma Externe Veiligheid	0	638	0	0	0	0	0
	– Overige bijdragen aan medeoverheden	3.300	0	0	0	0	0	0
22.03.05	Bijdragen aan internationale organisaties	35	0	0	0	0	0	0
22.03.09	Inkomensoverdrachten	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Ontvangsten		16.919	2.719	2.719	800	250	250	250

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikelonderdeel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)						
		2015	2016	2017	2018	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 (Externe Veiligheid) van het Infrastructuurfonds		1.995	2.005	1.996	1.000	865

Budgetflexibiliteit

22.01 Veiligheid chemische stoffen

De uitgaven voor subsidies, de agentschapbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon. Van het opdrachten-budget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten in de sfeer van wettelijke taken inzake het (inter)nationale stoffenbeleid alsmede de vergunningverlening daaromtrent, het NANoREG-programma en het (interdepartementale) meerjaren programma Gezondheidsrisico's straling zendmasten (elektromagnetische velden).

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel heeft met name betrekking op het uitvoeren van de programma's REACH, Atlas Leefomgeving en Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid.

22.02 Veiligheid GGO's

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten in de sfeer van risicobeoordelingen, risicobeheersing, monitoring en vergunningverlening van Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO).

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel wordt aangewend voor uitgaven in het kader van de modernisering van het GGO-beleid als onderdeel van de prioriteit modernisering milieuregels.

22.03 Externe veiligheid inrichtingen en transport

De uitgaven voor subsidies, inkomensoverdrachten en de agentschapbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben, met uitzondering van de TNS-regeling (mesotheliوم slachtoffers) een tijdshorizon. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten in de sfeer van wettelijk taken inzake externe veiligheid, de vergunningverlening (veiligheid inrichtingen) en basisnetten.

Het niet juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel wordt aangewend voor uitgaven in het kader van de modernisering van milieuregels.

Toelichting op de financiële instrumenten

22.01 Veiligheid chemische stoffen

22.01.01 Opdrachten

In dit kader worden opdrachten verstrekt aan het RIVM en de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid. Daarnaast worden hier opdrachten verstrekt voor het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden, het Platform EMV en de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van kankerverwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening). Voorts worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (asbest) en «nieuwe risico's en security» (nanotechnologie en synthetische biologie) en voor de ontwikkeling en implementatie van de Atlas Leefomgeving.

22.01.02 Subsidies

De subsidies hebben betrekking op de bijdrage van de Europese Commissie (EC) voor de coördinatie van het EU-project NANoREG uit het zevende kaderprogramma voor onderzoek van de EC.

22.01.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp «asbest».

22.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Nederland geeft in het kader van «stoffenbeleid mondial» uitvoering aan de jaarlijkse verplichtingen die samenhangen met de internationale strategie chemie en diverse verdragsverplichtingen (Verdrag van Stockholm, Verdrag van Rotterdam).

22.02 Veiligheid GGO's

22.02.01 Opdrachten

Vergunningen voor werkzaamheden met GGO's worden verleend indien het risico van die werkzaamheden voor mens en milieu verwaarloosbaar klein is. Ter uitvoering van deze wettelijke taak wordt jaarlijks een opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast. Ook wordt jaarlijks aan het Bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen (Bureau GGO) bij het RIVM een opdracht verstrekt ten behoeve van de vergunningverlening voor werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen die beoordeeld moeten worden op de risico's voor mens en milieu. Daarnaast worden in dit kader van vergunningverlening opdrachten verstrekt voor onderzoek en beleidsontwikkeling toetsingscriteria nieuwe GGO's.

22.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Nederland geeft in het kader van het «Biosafety Protocol» uitvoering aan de jaarlijkse verplichtingen die samenhangen met onder andere de implementatie en de uitvoering van het Biosafety Protocol en met de ratificatie en implementatie van het supplementair protocol aansprakelijkheid en verhaal van GGO's.

22.03 Externe veiligheid inrichtingen en transport

22.03.01 Opdrachten

Omgevingsveiligheid: Impuls programma

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Impuls omgevingsveiligheid (IOV 2015–2018) voor de deelprogramma's Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur en lokaal externe (omgevings)veiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak wordt ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving.

Daarnaast is het programma Safety Deals hierin ondergebracht. De «Safety deals» vormen onderdeel van de uitvoeringsagenda BRZO en zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben (IOV 2015–2018). Bij de verdere uitwerking van het programma »Safety deals» zijn de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur richtinggevend. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector, te weten het gebruik en productie van gevaarlijke stoffen, evenals de opslag en het transport daarvan. De veiligheidsmaatregelen leveren een positieve bijdrage aan de veiligheid in de omgeving.

Uitvoering veiligheid inrichtingen en basisnetten

Het betreft hier opdrachten voor wettelijke taken zoals vergunningverlening (defensie-inrichtingen, BRZO bedrijven en olieterminals in Caribisch Nederland) en de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor). Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen.

Overige opdrachten

Het betreft hier opdrachten voor wettelijke taken zoals aanpassing regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), uitbreidung en onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren verminderen regeldruk bedrijven en de ontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarnaast worden in het kader van Bevb opdrachten verstrekt voor onderzoek LNG en Waterstof en voor ketenstudies.

22.03.02 Subsidies

Subsidies hebben voornamelijk betrekking op het stimuleren van de coördinatie van BRZO, vuurwerkcampagne, veiligheid en transport en VTH-stelsels (vergunningen, toezicht en handhaving).

22.03.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieuwet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen «kennisoverdracht externe veiligheid» en «vergunningverlening (activiteitenbesluit)». Daarnaast vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnet, vervoer gevaarlijke stoffen en de vergunningverlening olieterminals Caribisch Nederland.

22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

De betreffende budgetten worden ingezet voor de ondersteuning van het in te stellen verbod op asbestdaken. In 2015 zal duidelijk worden op welke wijze deze ondersteuning vorm wordt gegeven en via welk financieel instrument de betreffende middelen beschikbaar worden gesteld.

22.03.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Bijdragen aan internationale organisaties voor activiteiten op het vlak van Externe Veiligheid ten aanzien van industriële activiteiten en transport.

22.03.09 Inkomensoverdrachten

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

Beleidsartikel 23: Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Algemene Doelstelling

Het KNMI garandeert als onafhankelijke autoriteit aan Nederland de best beschikbare informatie op het gebied van meteorologie 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 EUMETSAT²², ECMWF²³ en WMO²⁴.

(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:

- Het beschikbaar maken, houden en stellen van een algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving en het afgeven van weerwaarschuwingen;
- Het beschikbaar maken, houden en stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens (onder andere voor hergebruik);
- Het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- Het verrichten van wetenschappelijk onderzoek, met name op het gebied van meteorologie en seismologie;
- Het desgevraagd en onder voorwaarden ondersteunen van bestuurorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen opgedragen taken;
- Het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- Internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen.

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

²² European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; www.eumetsat.int.

²³ European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; www.ecmwf.int.

²⁴ World Meteorological Organization; www.wmo.ch.

Indicatoren en Kengetallen

Indicatoren	Realisatie				Streefwaarde/norm
	2010	2011	2012	2013	
Algemene weersverwachtingen en adviezen					
– afwijking min.temperatuur (°C)	-0,24	-0,06	-0,17	-0,01	ABS ²⁴ (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	-0,21	-0,33	-0,37	-0,25	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,04	-0,03	-0,06	0,26	ABS (<1,0)
Maritieme verwachtingen					
– tijdelijk marifofoonbericht (%)	99,3	99	98,6	99,3	> 99
Gereviewde publicaties	120	97	103	105	> 80
Kengetallen					
Aantal uitgegeven weeralarmen	4	0	1	2	
Percentage tijdelijke beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

Bron: KNMI, 2014

Toelichting

De indicatoren ten aanzien van algemene weers- en maritieme verwachtingen geven een indruk van de tijdelijkheid van de berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waarden voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waarden. Het aantal gereviewde publicaties is een maatstaf voor de kwantiteit en de kwaliteit van het onderzoek van het KNMI.

Het aantal weeralarmen is afhankelijk van de weersomstandigheden; hierdoor is er geen norm aan te geven. Bovendien is het afgeven van een weeralarm geen doel op zich. Wel is belangrijk dat het instrument weeralarm effectief wordt ingezet om de samenleving tijdig te waarschuwen voor maatschappij-ontwrichtend weer. In het jaarverslag zal worden ingegaan op het aantal opgetreden weeralarmsituaties en de mate waarin het KNMI gegrond heeft gewaarschuwd, dan wel gegrond niet heeft gewaarschuwd.

Het kengetal tijdelijke beschikbaarheid van de meteorologische producten geeft een beeld van de tijdelijke beschikbaarheid van de gegevens van de METEOSAT- en METOP-satellieten voor de meteorologische producten van het KNMI. Indien de streefwaarden niet worden gehaald, heeft dat een negatieve impact op de kwaliteit van de weersverwachting op de dagen van gebrekkige beschikbaarheid van de waarnemingen, een en ander afhankelijk van de dan optredende weerssituatie.

Beleidswijzigingen

De Wet op het KNMI zal worden ingetrokken. Daarvoor in de plaats komt de «Wet taken meteorologie en seismologie». Er wordt gestreefd deze wet met onderliggende regelgeving per 1-1-2015 in werking te laten treden. Deze wet regelt wat de zorgplichten (publieke taken) van de Minister zijn op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Voorheen werd in de ingetrokken wet het KNMI explicet genoemd als uitvoeringsorganisatie. De verantwoordelijkheid voor publieke taken op het gebied van weer, klimaat en seismologie(zorgplichten) en de uitvoering van die taken worden op deze manier ontkoppeld. Dit maakt het makkelijker om in te spelen op zich in de toekomst voordoende ontwikkelingen. In zijn algemeenheid kan deze wet beter inspelen op internationale en Europese ontwikkelingen. Zo wordt een luchtvaartmeteorologische dienstverlener nu op basis van de Wet luchtvaart aangewezen door de Minister in plaats van de wettelijke aanwijzing in de Wet op het KNMI. Ten slotte maakt de wet het mogelijk om meer te werken op basis van vraagsturing.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		42.042	37.620	40.781	40.660	45.953	35.797	37.526
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>		43.001	36.753	39.914 100%	41.527	45.086	36.664	36.659
23.01 Meteorologie en seismologie		26.911	26.071	22.913	22.110	21.678	21.262	21.259
23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI	- Meteorologie	25.952	25.204	22.046	21.243	20.811	20.395	20.392
	- Seismologie	24.363	24.630	21.553	20.782	20.393	20.004	20.001
		1.589	574	493	461	418	391	391
23.01.04 Bijdrage aan internationale organisatie		959	867	867	867	867	867	867
	- Contributie WMO (HGIS)	959	867	867	867	867	867	867
23.02 Aardobservatie		16.090	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400
23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI	- Aardobservatie	16.090	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400
		16.090	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400
Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit De uitgaven voor de bijdrage aan het agentschap KNMI zijn volledig juridisch verplicht. De bijdrage aan het agentschap KNMI heeft een structureel karakter.

Toelichting op de financiële instrumenten

23.01 Meteorologie en seismologie

23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

Meteorologie

- 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 databeeld;
- 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

- 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.

23.01.04 Bijdragen aan internationale organisatie: contributie WMO

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de World Meteorological Organization (WMO) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van het WMO wordt gefinancierd uit HGIS.

23.02 Aardobservatie

23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI: aardobservatie

Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten in Europees verband (EUMETSAT).

Beleidsartikel 24: Handhaving en Toezicht

Algemene Doelstelling

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

Rollen 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 van EZ is verantwoordelijk voor nucleaire aangelegenheden. De Minister van BZK heeft een medeverantwoordelijkheid inzake wonen en bouwen. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving.

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 (administratieve lasten). Zij streeft daarbij samenwerking met andere overheidspartners na.

(Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap ILT. De Minister van EZ is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken op het gebied van nucleaire zaken, de Minister van BZK is mede verantwoordelijk op het terrein van wonen en bouwen.

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- vergunningverlening;
- toezicht door middel van objectinspecties, administratie controles, 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 2015–2019 dat samen met het jaarverslag ILT 2014 begin 2015 aan de Tweede Kamer wordt gezonden.

Indicatoren en Kengetallen

Indicatoren en Kengetallen							
	Vergunningen	Adm. Contr.	Audits	Convenanten	Digitale inspecties	Object-insp.	(incident-)onderzoek
Risicovolle bedrijven	15	390	160	4	0	690	4
Rail- en wegvervoer	700	1.000	185	81	3.000	20.000	0
Scheepvaart	7.200	150	110	19	0	4.880	250
Luchtvaart	6.300	0	390	20	0	1.350	0
Risicovolle stoffen en producten	3.000	1.000	10	3	0	7.000	197
Water, bodem en bouwen	30	2.900	20	7	0	9.600	0
Transport gevaarlijke stoffen	290	200	30	5	0	2.200	0

Deze tabel geeft inzicht in het aantal te verstrekken vergunningen, het aantal uit te voeren administratieve controles, (digitale en object) inspecties, audits, het aantal af te sluiten convenanten en het aantal opsporingen in het begrotingsjaar. Meer gedetailleerde informatie over indicatoren en kengetallen en de uitkomsten van handhavings- en toezichtsactiviteiten staan beschreven in het jaarverslag ILT. Op 25 juni 2014 is het Jaarverslag ILT 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2013/14, 33 750 XII, nr. 92).

Beleidswijzigingen

Vanaf 2015 worden de door het Ministerie van EZ aan de ILT opgedragen taken inzake nucleair en straling samengevoegd in de nieuwe Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS) en gepositioneerd onder lenM. Omdat het formele wettelijke traject voor de overdracht van de taken naar de ANVS nog tot in 2015 doorloopt, zijn de indicatoren en de budgettaire gevolgen nog niet in de tabellen verwerkt.

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft het volkshuisvestelijk toezicht per 1 januari 2014 voor de periode van twee jaar ondergebracht bij de ILT.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 24 Handhaving en toezicht (x € 1.000)							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verplichtingen		130.230	113.770	110.047	107.471	104.448	102.169
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>		130.230	113.770	110.047 100%	107.471	104.448	102.169
24.01 Handhaving en toezicht		130.230	113.770	110.047	107.471	104.448	102.169
24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT		130.230	113.770	110.047	107.471	104.448	102.169
– Risicovolle bedrijven		9.251	11.472	9.990	9.743	9.431	8.654
– Rail en wegvervoer		29.330	24.802	24.286	23.709	23.035	22.662
– Scheepvaart		17.985	15.208	14.892	14.539	14.126	13.896
– Luchtvaart		15.799	13.221	12.957	12.626	12.246	12.037
– Risicovolle stoffen en producten		39.492	33.944	33.131	32.434	31.622	31.172
– Water, bodem, bouwen		18.373	15.123	14.791	14.420	13.988	13.748
Ontvangsten		0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor de bijdrage aan het agentschap ILT zijn volledig juridisch verplicht. De bijdrage aan het agentschap ILT heeft een structureel karakter.

Toelichting op de financiële instrumenten

De inspectie levert voor de financiële bijdragen van het moederdepartement aan het agentschap in de hieronder weergegeven zes domeinen de volgende producten. In het meerjarenplan 2015–2019 dat begin 2015 aan de Tweede Kamer wordt gezonden, staat per domein uitgebreid beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van naleving, vergunningverlening en toezicht.

24.01 Handhaving en toezicht

24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT

Domein risicotvolle bedrijven

Het toezicht richt zich op bedrijven en organisaties die verantwoordelijk zijn voor risicobronnen bij (externe) veiligheid, zoals geformuleerd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en/of inzake luchtemissies, energie en klimaat in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en andere milieu- en veiligheidsregelgeving.

Veiligheid mens en omgeving

De inspectie oefent toezicht uit op inrichtingen van het Ministerie van Defensie en enkele andere inrichtingen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet milieubeheer, het Bouwbesluit en de vergunningen die daaraan verbonden zijn. Daarnaast houdt zij toezicht op externe veiligheid rondom buisleidingen en de veiligheid rondom genetisch gemodificeerde organismen.

Nationale en Europese verplichtingen

De inspectie ziet toe op toepassing, uitvoering en naleving van nationale en Europese normen en wettelijke regels op het gebied van luchtemissies, energie, klimaat en externe veiligheid. Het gaat om ruim 8.000 bedrijven, waaronder raffinaderijen, de chemische industrie, elektriciteitsproductcentren, afvalverbrandingsorganisaties, LPG-tankstations, ammoniakkool-installaties en intensieve veehouderijen. De ILT is toezichthouder van twee tankterminals en twee andere inrichtingen voor brandstofopslag op de BES-eilanden.

Domein rail en wegvervoer

De inspectie richt zich bij het toezicht op railvervoer op:

- infrastructuur en materieel;
- bedrijven en keuringsinstanties;
- operaties (machinisten, conducteurs, baanwerkers, rangeerders);
- veiligheidsmanagement, cultuur en arbeidssomstandigheden.

De inspectie richt zich bij het toezicht op het wegvervoer op:

- bedrijven;
- vrachtwagens, bussen en taxi's;
- chauffeurs.

Rail

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de spoorwegwet. De markt voor het railgoederenvervoer is internationaal georiënteerd en geheel geliberaliseerd. De sector kent een hoog veiligheidsgehalte, maar het hoofdspoor blijft een kwetsbaar systeem. Daarnaast is de inspectie toezichthouder voor interlokale tramlijnen, lightrail en metrosystemen. In de Wet Lokaal Spoor worden de laatstgenoemde lijnen en systemen uitgebreid met de stedelijke tramlijnen, waarin het toezicht op het totaal komt te liggen bij de lokale overheid, met de ILT als aangewezen toezichthouder.

Taxi

De inspectie richt zich op de naleving van de Wet en Besluit Personenvervoer 2000 en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. De inspectie besteedt binnen haar toezicht veel tijd aan de aanpak van het aanbieden en verrichten van taxivervoer zonder vergunning en rapporteert hierover twee maal per jaar aan de Tweede Kamer.

Bus

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de arbeidstijdenwetgeving (ATB-V) en de Wet Personenvervoer 2000. In het nationale busvervoer met zijn relatief veilige status sluit de inspectie convenanten af met goed presterende bedrijven.

Goederenvervoer over de weg

De inspectie houdt toezicht op de naleving van arbeidstijdenwetgeving (inclusief fraude met de digitale tachograaf) en wetgeving met betrekking tot maten en gewichten (overbelading). Het goederenvervoer over de weg is grensoverschrijdend. In Europees verband is de fraude met de digitale tachograaf een belangrijk probleem, waar in het toezicht extra aandacht aan wordt gegeven. Daarnaast spelen overtredingen rond inleen van (buitenlandse) arbeidskrachten en ontduiken van sociale wetgeving een belangrijke rol. De omvang van de problematiek rond cabotage wordt verder onderzocht.

Door de enorme omvang van de sector is het noodzakelijk gericht en selectief toezicht te houden. Veel ondernemers zoeken de grenzen van de regelgeving op vanwege de hoge concurrentiedruk.

Domein scheepvaart

Binnenvaart

De taken van de inspectie op het terrein van de binnenvaart zijn vastgelegd in regelgeving die in belangrijke mate van Europese origine is. De inspectie is primair verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de Binnenvaartwet en van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De handhaving van de Scheepvaartverkeerswet is primair een taak van de politie en Rijkswaterstaat. Gelet op de naleving blijft in de binnenvaart aandacht nodig voor ten minste stabiliteit/stuwage, ladinginformatie en documenten, de vaartijden en de bemanningssterkte. Gelet op risico's die met deze vorm van vervoer gemoeid zijn, krijgt het vervoer van gevaarlijke stoffen meer aandacht.

Koopvaardij en visserij

Voor de koopvaardij is een complex van wet- en regelgeving van kracht, dat is geënt op overwegend mondial geldende regimes. Het algemene beeld is dat het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij op een behoorlijk niveau is en de naleving op de meeste onderdelen relatief hoog is (tussen de 80 en 95%).

Wet- en regelgeving voor de visserij is van (inter)nationale origine. Gelet op het aantal ongevallen is de visserij relatief onveiliger dan de andere scheepvaartsectoren. De meeste ongevallen in de visserij zijn het gevolg van menselijk handelen. Voor de naleving zijn met name de bemanningsaspecten in de visserij een aandachtspunt.

Domein luchtvaart

De inspectie houdt toezicht op de naleving van veiligheids- en milieu-wetten en regels voor de luchtvaart. De luchtvaartsector is een hightech industrie waarin de zorg voor veiligheid vanaf haar ontstaan een van de belangrijkste oorzaken is geweest voor uitgebreide en zeer gedetailleerde internationale regelgeving. De Europese regelgeving en de Europese vormen van samenwerking nemen een steeds prominentere plaats in. Het toezicht richt zich op de hele keten: luchtvervoerders, luchtvaartuigen, technische bedrijven, grondafhandelingsbedrijven, luchtverkeersleiding, bemanning, onderhoudstechnici, keurings- en examineringsinstanties,

opleidingsinstellingen, meteodiensten, het luchtruim, luchthavens en luchtvaartvertoningen. Naast toezicht op veiligheid is de inspectie wettelijk ook betrokken bij de handhaving van milieuvoorschriften met name op het gebied van geluid.

Domein risicovolle stoffen en producten

De inspectie houdt toezicht op:

- de naleving van wet- en regelgeving gericht op grensoverschrijdend afvaltransport, preventie van afval, duurzaam produceren, nuttige toepassing en recycling van afvalstoffen en veilige inzameling en verwerking van (gevaarlijke)afvalstromen. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs, ontdoeners, inzamelaars (inclusief tussenhandelaars), transporteurs, verwerkers en exporteurs van afval;
- gebruikers, producenten en importeurs van milieugevaarlijke stoffen, preparaten en producten en voorwerpen voor professioneel gebruik;
- het Vuurwerkbesluit. De inspectie voert integraal toezicht uit waaronder productveiligheid en de professionele toepassing. Tevens draagt zij bij aan de opsporing en handhaving van illegaal vuurwerk.

In het geval van afvalstoffen, (milieu)gevaarlijke stoffen en explosievegevaarlijke stoffen is sprake van een ketenbenadering. De inspectie neemt voor enkele onderwerpen in dit domein de rol van ketenregisseur op zich. Voor REACH, biociden, en de Wet explosieven civiel gebruik is deze rol van de inspectie wettelijk vastgelegd.

Afval

Volgens het Besluit Inzameling Afvalstoffen dienen inzamelaars van scheepsafvalstoffen, klein gevaarlijk afval en afgewerkte olie vergund te zijn. De inspectie verleent inzamelvergunningen en ziet toe op de naleving.

Bij grensoverschrijdend transport van afval is de inspectie de bevoegde autoriteit in Nederland om vergunningen te verlenen zoals voorgeschreven in de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Met controles en handhaving wordt illegale import, export en doorvoer van afval voorkomen; dit behelst ook het retour zenden van illegale afvaltransporten. De inspectie werkt hierbij samen met buitenlandse autoriteiten, politie en douane.

De inspectie voert door objectinspecties en administratiecontroles een meerjarig plan uit naar de naleving van de productbesluiten en de Ecodesign verordeningen.

Risicovolle stoffen

Het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving rondom (milieu)gevaarlijk stoffen is verdeeld over Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten en richt zich op de gehele keten. De inspectie is onder andere verantwoordelijk voor het toezicht op:

- de sanering van asbestwegen, het verwijderen van asbest uit objecten en het verbod op het verhandelen en bewerken van asbesthoudende producten;
- de industriële en professionele toepassingen van biociden;
- de productie, import en handel van stoffen en mengsels voor industriële en professionele gebruikers (REACH);
- de kwaliteit, het gebruik van en de handel in ozonlaagafbrekende stoffen en gefluoreerde broeikasgassen;
- de samenstelling van brandstoffen.

Wat betreft REACH en Biociden investeert de inspectie in de samenwerking met onder andere de Inspectie SZW, NVWA, SodM, douane en provincies. Internationaal wordt geparticeerd in het Europees REACH Forum.

De inspectie voert administratiecontroles uit naar ozonlaagafbrekende stoffen die, ondanks een verbod in de EU verordening nog steeds op de markt gebracht, verkocht en uitgestoten worden, naar het gebruik van deze stoffen en gefluoreerde broeikasgassen, naar de naleving van de REACH en biociden regelgeving.

Naast de ketenregierol richt de inspectie zich de komende jaren in het toezicht op de verwijdering van asbest uit objecten waaronder treinen, schepen en industriële (proces-) installaties. De inspectie richt zich verder alleen op asbestwegen wanneer die buiten de saneringsregeling vallen. Het toezicht op biociden richt zich primair op industriële toepassingen en het vakbekwame dierplaagmanagement (verzamelnaam voor industriële toepassers, importeurs en gebruikers, gecertificeerde bedrijven in knaagdierbestrijding en desinfectie) waarbij extra aandacht wordt besteed aan toelatinghouders, beurzen en de waterbeheersector.

Explosiegevaarlijke stoffen

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de Wet explosieven voor civiel gebruik en het Vuurwerkbesluit bij onder andere producenten, transporteurs en importeurs. Zowel bij vuurwerk als bij explosieven is steeds meer sprake van een ketenbenadering.

Bij vuurwerk richt de inspectie zich enerzijds op het vergroten van de productveiligheid van consumentenvuurwerk en anderzijds op het terugdringen van ondeugdelijk en illegaal vuurwerk. Het laatste betreft onder andere het aanpakken van de georganiseerde handel in en het tegengaan van de invoer van dit soort vuurwerk. Vanwege het internationale karakter van de keten, heeft de inspectie als ketenregisseur contact met internationale handhavingspartners en werkt zij aan het tot stand brengen van een samenwerkingsverband op het gebied van handhaving met partners in de EU.

De Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD)

De onderzoeken van de inspectie zijn gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van milieu en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden. De inspectie richt zich daarbij op georganiseerde criminaliteit met een ondermijnend karakter en vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen, waarbij zonder ingrijpen van de overheid uiteindelijk onherstelbare schade ontstaat aan mens, milieu en maatschappij. De daadwerkelijke aansturing van strafrechtelijke onderzoeken gebeurt door het Functioneel Parket (FP) van het Openbaar Ministerie. Afspraken over prioriteiten en te bereiken resultaten liggen vast in een Handhavingsarrangement, dat jaarlijks wordt afgesloten tussen de inspectie en het FP.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen is belegd bij de vervoersdomeinen Rail- en Wegvervoer, Scheepvaart en Luchtvaart en richt zich op de grootste risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en op bedrijfsmatige producten en processen van betrokken bedrijven. De inzet is hierbij vooral multimodaal vervoer. Ook hier ligt de nadruk op systeemtoezicht en het afsluiten van convenanten met de best presterende bedrijven. Daarnaast wordt de inspectiecapaciteit zoveel mogelijk ingezet op de logistieke knooppunten.

Domein water, bodem en bouwen

Het toezicht op water en bodem richt zich op een breed palet van bedrijven, instellingen en personen: waterkeringbeheerders, Rijkswaterstaat en gecontracteerde aannemers, drinkwaterbedrijven, erkende bodemintermediairs, producenten/distibuteurs en importeurs van bouwproducten wat betreft de correcte CE-labelling, producenten en leveranciers van pleziervaartuigen, distributeurs van verkeersproducten, distributeurs van autobanden, eigenaren van publiek toegankelijke gebouwen (zichtbaarheid energielabels), eigenaren van gebouwen met een airconditioning van meer dan 12 kW, woningcorporaties en provincies.

Op het gebied van hoogwaterveiligheid houdt de inspectie toezicht op de beheerders van primaire waterkeringen. Bij de drinkwaterbedrijven richt het toezicht zich op de bepalingen in de Drinkwaterwet en de daaronder vallende regelingen maar het toezicht richt zich ook op het tarief, de beveiliging en de afhandeling van calamiteiten. De inspectie houdt toezicht op bodemintermediairs en certificerende instellingen met als oogmerk de betrouwbaarheid van het werk van intermediairs te vergroten door toezicht te houden op werkzaamheden in het bodembeheer en aan de integriteit van de uitvoerders. In de bodemregelgeving is zowel sprake van publiek-toezicht als van privaat-toezicht en beide stelsels zijn sterk met elkaar verweven. Hier houdt de ILT in de uitvoering van haar taken rekening mee.

Het toezicht voor bouwen, wonen en ruimte is gericht op correcte labels en conforme producten voor bouwproducten, pleziervaartuigen en voertuigbanden. De verplichting geldt voor fabrikanten, importeurs en distributeurs. Ook het toezicht op het zichtbaar aanwezig zijn van energielabels in voor publiek toegankelijke overheidsgebouwen hoort hierbij.

Verder wordt toezicht gehouden ter voorkoming van de verkoop van verkeersproducten (denk aan auto's, bromfietsen, trekhaken, aanhangwagens) die niet zijn toegelaten of die niet overeenkomen met de toelating. Voorts houdt de ILT toezicht op de wijze waarop provincies met hun provinciale verordening de riksbelangen borgen. Tot slot worden beleidsmonitoringsonderzoeken op het gebied van ruimte en bouwen uitgevoerd.

Beleidsartikel 25: Brede Doeluitkering

Algemene Doelstelling	Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken.
Rollen en Verantwoordelijkheden	<p>Financieren</p> <p>De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er op decentraal niveau maatwerkoplossingen kunnen worden gemaakt voor verkeers- en vervoervraagstukken. De beleidsinhoudelijke beslissingen worden voornamelijk door de mede overheden genomen. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid en artikel 15 OV-keten waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.</p>

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 25 Brede doeluitkering (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		2.000.820	1.927.101	1.807.451	1.827.084	1.795.684	1.795.117	1.795.499
Uitgaven: <i>Waarvan juridisch verplicht</i>		2.046.018	1.989.794	1.782.405 100%	1.825.530	1.809.209	1.795.339	1.795.236
25.01	Brede doeluitkering Bijdragen aan medeoverheden	2.046.018	1.989.794	1.782.405	1.825.530	1.809.209	1.795.339	1.795.236
Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit	Conform de wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het provinciaal en regionaal verkeer- en vervoerbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.
---------------------	--

Toelichting op de financiële instrumenten

25.01 Brede Doeluitkering

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de regionale en lokale overheden. Deze wordt jaarlijks berekend op basis van in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

Op 14 juni 2013 heeft het kabinet het voorstel van wet tot wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstukken II, 2012/13, 33 659). De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel op 3 juli 2014 aanvaard. De beoogde datum van inwerkingtreding van het wetsvoorstel is 1 januari 2015. Onderdeel van het wetsvoorstel is een gedeeltelijke decentralisatie naar de provincies van de BDU, gebaseerd op de Wet BDU verkeer en vervoer. Op dit moment is de BDU een specifieke uitkering die lenM verstrekt aan provincies en plusregio's. De omvang van de uitkeringen voor 2015 op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer moet ingevolge de huidige wetgeving voor 1 januari 2015 worden vastgesteld. Dat betekent dat de middelen voor 2015 nog worden uitgekeerd door lenM. De betaling van de BDU van vier op te heffen plusregio's zal overeenkomstig het overgangsrecht per 1 januari 2015 via de provincies gaan lopen. De middelen van de overige drie plusregio's (Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam) worden

uitgekeerd aan twee vervoerregio's, die de betrokken decentrale overheden daartoe inrichten. Het gaat om de vervoerregio waarin de stadsregio Amsterdam opgaat en om de vervoerregio waarin het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam opgaan.

Met ingang van 2016 zullen de voor de provincies bestemde BDU-middelen worden toegevoegd aan het provinciefonds (dat wil zeggen inclusief de middelen van het viertal opgeheven plusregio's). De middelen voor de twee vervoerregio's blijven verstrekt worden als specifieke uitkering door lenM.

Beleidsartikel 26: Bijdrage investeringsfondsen

Algemene Doelstelling

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

Rollen 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 op de Begroting hoofdstuk XII.

Beleidswijzigingen

Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 26 Bijdrage investeringsfondsen (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		6.696.616	6.916.754	6.453.944	6.670.619	7.011.539	6.477.778	6.578.486
Uitgaven:		6.696.616	6.916.754	6.453.944	6.670.619	7.011.539	6.477.778	6.578.486
26.01	Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	5.722.871	5.842.231	5.329.360	5.606.372	6.040.426	5.594.213	5.742.309
26.02	Bijdrage aan een ander begrotingshoofdstuk	5.722.871	5.842.231	5.329.360	5.606.372	6.040.426	5.594.213	5.742.309
	Bijdrage aan het Deltafonds	973.745	1.074.523	1.124.584	1.064.247	971.113	883.565	836.177
	Bijdrage aan een ander begrotingshoofdstuk	973.745	1.074.523	1.124.584	1.064.247	971.113	883.565	836.177
<hr/>								
Ontvangsten								

Budgetflexibiliteit

De mate van budgetflexibiliteit is terug te vinden bij de afzonderlijke artikelen op de beide fondsen van lenM.

Toelichting op de financiële instrumenten

26.01 Bijdrage aan Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de Begroting hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds, ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Opbouw artikel onderdeel 26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
12	Hoofdwegen	1.760.309	1.848.434	2.355.181	2.123.842	2.707.666	3.065.238	2.315.701
12.01	Verkeersmanagement	4.038	3.617	3.617	3.617	3.618	3.617	3.614
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	658.195	605.451	543.436	528.116	501.659	483.547	454.157
12.03	Aanleg	189.652	353.457	868.714	833.686	1.509.809	1.936.505	1.082.209
12.04	GIV/PPS	545.431	527.315	585.329	395.843	333.259	280.398	276.481
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	424.674	419.242	414.248	411.795	411.554	411.479	411.342
12.07	Investeringsruimte	– 61.681	– 60.648	– 60.163	– 49.215	– 52.233	– 50.308	87.898
13	Spoorwegen	2.155.161	2.287.330	2.045.022	2.014.223	1.729.211	1.587.254	1.261.956
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.240.257	1.319.800	1.167.051	1.110.815	1.185.320	1.162.653	1.169.571
13.03	Aanleg	879.662	899.702	830.022	868.276	490.720	367.464	8.891
13.04	GIV/PPS	– 13.021	42.319	33.878	33.161	31.243	33.505	29.640
13.07	Rente en aflossing	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	– 134	8.912	– 2.526	– 14.626	5.331	7.035	37.257
14	Regionaal, lokale infrastructuur	181.447	273.935	348.376	341.694	248.418	218.512	82.518
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	118.082	107.330	198.914	211.842	113.400	168.629	73.269
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	9.076	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	63.365	166.605	149.462	129.852	135.018	40.807	9.249
15	Vaarwegen	856.448	726.421	678.336	638.590	630.935	511.941	779.258
15.01	Verkeersmanagement	7.516	8.380	8.380	8.380	8.380	8.380	8.380
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	394.852	347.047	254.581	233.719	199.971	214.772	233.454
15.03	Aanleg	224.146	140.797	182.655	163.631	193.027	55.501	309.918
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	246.589	244.533	242.728	241.145	240.999	241.087	243.061
15.07	Investeringsruimte	– 16.655	– 14.336	– 10.008	– 8.285	– 11.442	– 7.799	– 15.555
17	Megaprojecten	103.393	140.101	306.268	318.574	271.451	370.408	429.655
17.02	Betuweroute	5.055	5.055	0	0	0	0	0
17.03	Hoge snelheidslijn HSL	614	765	0	0	0	0	0
17.06	PMR	3.482	3.513	3.529	3.533	476	485	2.831
17.07	ERTMS Landelijke invoer	40.000	30.000	221.162	242.153	230.473	274.148	323.000
17.08	ZuidasDok	54.242	100.768	81.577	72.888	40.502	95.775	103.824
18	Overige uitgaven	272.602	330.151	307.243	157.290	154.628	154.521	356.234
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	49.872	124.723	124.723	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	852	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	1.995	2.005	1.996	1.000	865	763	0
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	42	42	42	42	36	36	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	219.841	203.381	180.482	156.248	153.727	153.722	154.174
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	– 1
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	266.061
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	– 64.000
Totaal		5.329.360	5.606.372	6.040.426	5.594.213	5.742.309	5.907.874	5.225.322

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
12	Hoofdwegen	2.569.583	2.420.651	2.381.467	2.205.130	2.084.365	2.024.863	2.122.256
12.01	Verkeersmanagement	3.611	3.610	3.609	3.607	3.607	3.607	3.615
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	454.074	454.031	454.152	454.451	427.976	682.668	430.267
12.03	Aanleg	1.448.970	1.361.888	1.290.005	1.094.974	931.032	395.032	350.524
12.04	GIV/PPS	246.065	239.753	220.928	245.892	327.917	176.833	253.595
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	411.863	412.072	412.768	413.173	413.163	413.199	411.927
12.07	Investeringsruimte	5.000	- 50.703	5	- 6.967	- 19.330	353.524	672.328
13	Spoorwegen	1.148.896	1.400.238	1.568.068	1.609.356	1.675.490	1.728.223	1.830.549
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging	1.174.223	1.177.245	1.197.156	1.196.858	1.197.926	1.165.259	1.147.811
13.03	Aanleg	- 106.454	138.520	220.757	244.407	310.262	346.467	137.447
13.04	GIV/PPS	28.193	26.851	26.082	64.955	65.026	64.214	53.974
13.07	Rente en aflossing	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	36.337	41.025	107.476	86.539	85.679	135.686	474.720
14	Regionaal, lokale infrastructuur	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	132.200
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	135.853	120.885	10.228	43.935	74.529	99.201	132.200
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	0	0	0	0	0	0	0
15	Vaarwegen	686.475	696.818	667.063	816.006	885.226	927.365	586.565
15.01	Verkeersmanagement	8.380	8.380	8.380	8.380	8.380	8.380	8.380
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging	233.156	217.459	254.775	225.369	225.354	220.221	250.499
15.03	Aanleg	209.457	235.378	99.489	306.882	399.141	391.494	0
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	243.298	243.400	243.925	244.179	244.172	244.192	243.390
15.07	Investeringsruimte	- 7.816	- 7.799	60.494	31.196	8.179	63.078	84.296
17	Megaprojecten	446.455	343.266	263.069	197.507	155.964	123.168	172.473
17.02	Betuweroute	0	0	0	0	0	0	0
17.06	PMR	2.831	2.831	2.836	2.836	2.836	2.836	73.821
17.07	ERTMS Landelijke invoer	307.000	247.000	185.000	150.000	125.000	100.000	70.000
17.08	ZuidasDok	136.624	93.435	75.233	44.671	28.128	20.332	28.652
18	Overige uitgaven	497.518	497.631	490.349	491.042	491.018	470.854	521.578
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	154.964	155.077	147.911	148.604	148.579	148.758	146.320
18.11	Investeringsruimte	0	0	- 1	- 1	0	0	- 1
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	406.554	406.554	406.439	406.439	406.439	386.096	439.259
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000	- 64.000
Totaal		5.484.780	5.479.489	5.380.244	5.362.976	5.366.592	5.373.674	5.365.621

26.02 Bijdrage aan Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de Begroting hoofdstuk XII aan het Deltafonds, ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Opbouw artikel onderdeel 26.02 Bijdrage aan het Deltafonds (x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1 Investeren in waterveiligheid	657.734	551.077	542.915	478.067	395.011	331.673	725.634
1.01 Grote projecten waterveiligheid	546.668	420.557	351.667	170.645	– 4.003	115.226	215.181
1.02 Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	105.716	126.470	189.873	306.947	398.664	216.097	510.453
1.03 Studiekosten	5.350	4.050	1.375	475	350	350	0
2 Investeren in zoetwatervoorziening	2.249	32.879	23.711	2.126	1.721	1.721	5.478
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	258	31.158	21.991	406	0	0	5.478
2.03 Studiekosten	1.991	1.721	1.720	1.720	1.721	1.721	0
3 Beheer, onderhoud en vervanging	190.021	208.829	146.742	136.554	120.146	87.220	126.791
3.01 Watermanagement	7.734	6.964	6.962	6.962	6.962	6.962	6.962
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	182.287	201.865	139.780	129.592	113.184	80.258	119.828
4 Experimenteren cf art. III Deltawet	11.463	3.537	0	0	0	0	0
4.01 Experimenteerprojecten	11.463	3.537	0	0	0	0	0
5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	216.347	223.339	216.341	225.997	265.534	291.970	263.315
5.01 Apparaat	176.412	171.332	168.868	175.500	175.266	173.965	176.257
5.02 Overige uitgaven	64.932	64.386	63.778	63.776	63.778	63.778	61.964
5.03 Investeringsruimte	– 24.997	– 12.379	– 16.305	– 13.279	26.490	54.227	25.094
7 Investeren in waterkwaliteit	46.770	44.586	41.404	40.821	53.765	102.670	47.861
7.01 Real.progr.Kaderrichtlijn water	38.827	42.464	38.140	40.057	53.001	81.861	47.861
7.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	7.943	2.122	3.264	764	764	20.809	0
Totaal	1.124.584	1.064.247	971.113	883.565	836.177	815.254	1.169.079
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1 Investeren in waterveiligheid	484.891	498.875	424.680	414.785	443.050	441.510	418.411
1.01 Grote projecten waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0
1.02 Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	484.891	498.875	424.680	414.785	443.050	441.510	418.411
1.03 Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0
2 Investeren in zoetwatervoorziening	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833	1.833
2.03 Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0
3 Beheer, onderhoud en vervanging	193.274	233.333	299.339	316.698	239.285	234.392	231.549
3.01 Watermanagement	6.962	6.962	6.987	6.987	6.987	7.183	6.790
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	186.311	226.370	292.352	309.711	232.298	227.209	224.760
4 Experimenteren cf art. III Deltawet	0	0	0	0	0	0	0
4.01 Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0	0	0
5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	242.149	266.626	387.404	379.166	424.766	424.088	462.476
5.01 Apparaat	176.186	176.186	176.209	176.209	176.209	176.209	176.233
5.02 Overige uitgaven	61.964	61.964	61.940	61.940	61.940	63.632	60.252
5.03 Investeringsruimte	3.999	28.475	149.255	141.017	186.617	184.247	225.991
7 Investeren in waterkwaliteit	47.861	47.861	43.861	43.861	43.861	43.861	0
7.01 Real.progr.Kaderrichtlijn water	47.861	47.861	43.861	43.861	43.861	43.861	0
7.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	488.890	527.350	573.935	555.802	629.667	625.757	644.402

2.3 De niet-beleidsartikelen

Artikel 97 Algemeen departement

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 97 Algemeen departement (x € 1.000)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen		42.119	50.403	45.168	46.573	38.327	38.116	44.011
Uitgaven:		25.740	50.992	45.445	46.831	44.479	45.763	44.010
97.01	IenM-brede programmamiddelen	25.740	50.992	45.445	46.831	44.479	45.763	44.010
97.01.01	Opdrachten	18.057	24.952	23.213	24.591	22.241	23.528	22.025
97.01.02	Subsidies	1.700	1.650	250	250	250	250	0
97.01.03	Bijdrage aan agentschappen	606	19.007	16.605	16.607	16.607	16.607	16.607
	– waarvan bijdrage aan KNMI	0	2.400	0	0	0	0	0
	– waarvan bijdrage aan ILT	0	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
	– waarvan bijdrage aan RWS	606	607	605	607	607	607	607
97.01.06	Bijdragen aan ZBO's en RWT's	5.377	5.383	5.377	5.383	5.381	5.378	5.378
Ontvangsten		4.271	20.122	3.373	3.373	3.373	3.373	3.373

Toelichting op de financiële instrumenten

97.01 IenM-brede programmamiddelen

97.01.01 Opdrachten

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de uitgaven van IenM voor het onderhoud en de exploitatie van het Regeringsvliegtuig.

Onderzoeken PBL

Betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals aanschaf van databestanden, ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL zie de website van het PBL²⁵.

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)

Het beleid op het gebied van Crisisbeheersing is het laatste decennium flink in ontwikkeling. Dit is vooral veroorzaakt door andere vormen van crisis (terreuraanslagen, extreme weersomstandigheden en infectieziekten) en door de internationale dimensies van crises. DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De hoofdtaak van het DCC is het voorbereiden van het Ministerie van IenM op het beheersen van crises.

Van A naar Beter, onderzoek, beleidscommunicatie en overige opdrachten

Dit betreft voornamelijk de uitgaven die worden gedaan inzake corporate- en beleidscommunicatie, grote publiekscampagnes als van A naar Beter²⁶, alsmede artikeloverstijgende onderzoeksopdrachten van bijvoorbeeld het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid²⁷, op het gebied van Kennis, Innovatie en Strategie alsmede Bestuurlijke en Juridische Zaken.

²⁵ www.pbl.nl

²⁶ www.vananaarbeter.nl

²⁷ www.kimnet.nl

97.01.02 Subsidies

Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO)

Deze uitgaven hangen samen met de subsidie die lenM in samenwerking met EZ verstrekt aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek²⁸ voor het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad voor de periode 2008 tot en met 2014 (totaal € 9 mln tot maximaal € 9,5 mln) en de subsidie voor duurzame logistiek voor de periode 2014 tot en met 2018 (totaal € 1,25 mln).

97.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet met betrekking tot onder andere modelanalyses, dataverzameling en advisering OEI (Overzicht Effecten Investeringen) in het kader van beleidsondersteuning en advies. De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing. Dit wordt veroorzaakt door tarieven, waarvan het bij ministeriële regeling vastgestelde bedrag lager is dan de werkelijke kosten van de vergunningverlening en door vergunningverlenende activiteiten van ILT waarvoor geen tarief is vastgesteld, waardoor de betreffende aanvragers van vergunningen de kosten van de aanvraag niet aan ILT hoeven te vergoeden. De vastgestelde tarieven worden in de Staatscourant gepubliceerd.

97.01.06 Bijdragen aan ZBO en RWT's

Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)

Deze uitgaven hangen samen met de subsidie die lenM verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak²⁹. De StAB adviseert, door middel van deskundigenberichten, op verzoek van de Raad van State en de rechtsbanken over geschillen op het terrein van de fysieke leefomgeving zoals milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade.

97.09 Ontvangsten

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd die lenM onder andere ontvangt voor het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

²⁸ www.nwo.nl

²⁹ www stab nl

Niet-beleidsartikel 98: Apparaatsuitgaven kerndepartement

Algemene Doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met uitzondering van de agentschappen Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en de Nederlandse Emissieautoriteit. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuren externen en materieel voor het kerndepartement.

Budgettaire gevolgen van beleid

Aritkel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement: (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen	336.847	314.881	296.110	288.922	254.110	254.650	255.651
Uitgaven:	336.238	316.305	300.273	293.725	253.520	254.316	255.639
Personele uitgaven	221.509	216.894	207.452	192.582	180.821	175.327	175.323
– waarvan eigen personeel	206.492	190.282	184.953	174.492	163.961	159.098	159.094
– waarvan externe inhuur	15.017	14.028	11.317	7.566	6.929	6.298	6.298
Materiële uitgaven	114.729	99.411	92.821	101.143	72.699	78.989	80.316
– waarvan ICT	48.548	36.474	32.065	31.623	30.933	30.205	30.205
– waarvan bijdrage aan SSO's	46.859	36.791	30.495	46.413	26.330	25.689	25.689
Ontvangsten	13.138	18.963	2.434	2.434	2.434	2.434	2.434

Personele uitgaven

Dit betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement. Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie. Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioen-premies en de eindheffing loonbelasting. Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assesments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching, training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenementen, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidssuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

Materieel Kerndepartement

Dit betreft materieeluitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces. ICT bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties. De

bijdrage aan de Shared Services Organisaties betreft onder andere FM Haaglanden en de Riksgebouwendienst. De hogere uitgaven bijdragen aan SSO's in 2016 worden veroorzaakt door een eenmalige bijdrage van het Ministerie van Financiën aan het Ministerie van IenM als gevolg van gemaakte afspraken in het kader van het Masterplan kantoorhuisvesting Den Haag. Deze bijdrage is reeds bij voorjaarsnota 2012 verwerkt.

Apparaatsuitgaven per dienstonderdeel van de Bestuurskern

Budgettaire gevolgen (x € 1.000)	
Totaal apparaat Betuurskern	300.273
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid	37.078
Directoraat-Generaal Milieu en Internationale Coördinatie	32.855
Directoraat-Generaal Ruimte en Water	27.480
Beleids- en Bestuursondersteuning	36.683
Financiën en Bedrijfsvoering	143.056
– waarvan IenM-brede apparaatsuitgaven	95.087
Planbureau voor de Leefomgeving	23.121

Deze tabel splitst de apparaatsuitgaven van het kerndepartement per integratieonderdeel uit voor het jaar 2015.

Extracomptabele verwijzingen

Apparaatsuitgaven Staf Deltacommissaris (x € 1.000)						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Totaal apparaatsuitgaven Staf Deltacommissaris	2.203	2.021	1.842	1.811	1.760	1.710

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

Apparaatskosten Agentschappen (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal apparaatskosten agentschappen	1.265.913	1.243.764	1.150.916	1.110.412	1.074.913	1.057.032	1.051.153
RWS	1.071.454	1.045.524	963.076	927.386	895.569	880.488	874.628
ILT	141.788	141.848	137.877	135.173	131.993	129.557	129.552
KNMI	46.254	49.203	43.388	41.383	40.911	40.470	40.452
NEA	6.417	7.189	6.575	6.470	6.440	6.517	6.521

Vier agentschappen vallen onder IenM: Rijkswaterstaat (RWS), de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT), het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEA). Bovenstaand zijn de begrote apparaatskosten van deze agentschappen opgenomen. IenM draagt hier deels aan bij. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de agentschapsparagrafen.

Budgettaire gevolgen (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	593.400	650.377	623.377	447.377	439.377	431.377	430.377
ProRail ¹	422.000	478.000	458.000	442.000	434.000	426.000	425.000
Kadaster	166.000	167.000	160.000				
StAB	5.400	5.377	5.377	5.377	5.377	5.377	5.377

¹ Vanaf 2014 zijn de bedragen inclusief BTW

lenM verstrekt bijdragen aan drie begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: Prorail, Kadaster en StAB. Voor meer informatie wordt verwezen naar de bijlage ZBO's en RWT's.

Taakstelling Rutte II

Conform de Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt hieronder aangegeven hoe de taakstelling Rutte II binnen lenM is verdeeld naar alle verschillende onderdelen van het ministerie (inclusief agentschappen en ZBO's).

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

	2016	2017	2018	Structureel
Kerndepartement Agentschappen	– 15.138	– 40.807	– 37.320	– 37.320
RWS	– 18.289	– 37.972	– 53.100	– 53.100
ILT	– 1.726	– 3.430	– 5.135	– 5.135
NEa	– 90	– 180	– 269	– 269
KNMI	– 261	– 519	– 777	– 777
ZBO's				
Kadaster	– 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

Toelichting

Bij het Kerndepartement worden maatregelen om de taakstelling in te vullen voor het grootste deel gevonden in de materiële budgetten (o.a. door efficiency, verdergaande digitalisering en invoering van Het Nieuwe Werken). Voor de agentschappen geldt dat de te nemen maatregelen binnen de afzonderlijke dienstonderdelen nog nader worden uitgewerkt.

Niet-beleidsartikel 99: Nominaal en onvoorzien

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient hoofdzakelijk als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenM begroting, zoals loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 99 Nominaal en onvoorzien (x € 1.000)							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Verplichtingen	0	1.008	8.593	510	- 2.816	2.898	4.742
Uitgaven:	0	1.008	8.593	510	- 2.065	2.149	4.743
<i>Loonbijstelling</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Prijsbijstelling</i>	<i>0</i>	<i>1.008</i>	<i>580</i>	<i>469</i>	<i>460</i>	<i>307</i>	<i>401</i>
<i>Onvoorzien</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>8.013</i>	<i>41</i>	<i>- 2.525</i>	<i>1.842</i>	<i>4.342</i>

3. DE AGENTSCHAPPEN

Rijkswaterstaat

Introductie

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van IenM die, in opdracht van de Minister en de Staatssecretaris van IenM de nationale infrastructurele netwerken in Nederland aanlegt, beheert en ontwikkelt.

Rijkswaterstaat werkt aan:

- droge voeten;
- voldoende en schoon water;
- vlot en veilig verkeer over water en weg;
- bruikbare en betrouwbare informatie.

Het Ministerie van IenM kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleids-Directoren-Generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn) beleidsdoelstellingen en kaders welke door IenM worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de Begroting hoofdstuk XII.

Producten en diensten

RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuur-netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- Verkeersmanagement: het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van objecten als bruggen en sluizen, verstrekken van route-informatie en incidentmanagement.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- Beheer, onderhoud & vervanging: instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem. Dit product voegt dus kwaliteit toe aan het netwerk.
- Aanleg: dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- Beleidsondersteuning en -adviesering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis en expertise: ten behoeve van beleidsondersteuning en -adviesering, milieu en leefomgeving, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.
- Het leveren van kennis en doen van uitvoeringstaken op het gebied van milieu en leefomgeving.

De begroting van baten en lasten voor het jaar 2015 van het agentschap RWS (x € 1.000)

Totaal	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baten							
Omzet lenM	2.270.042	2.295.878	2.119.836	2.130.714	1.979.545	1.941.395	1.913.408
Omzet nutv werkzaamheden	0	153.915	0	0	0	0	0
Omzet overige departementen	36.089	30.544	29.718	25.810	25.810	25.810	25.810
Omzet derden	109.903	137.440	136.886	140.844	141.369	141.394	141.394
Rentebaten	947	800	800	800	800	800	800
Bijzondere baten	4.431	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Vrijval voorziening	964						
<i>Totaal baten</i>	<i>2.422.376</i>	<i>2.628.577</i>	<i>2.297.240</i>	<i>2.308.168</i>	<i>2.157.524</i>	<i>2.119.399</i>	<i>2.091.412</i>
Lasten							
Apparaatskosten	1.071.454	1.047.991	965.478	929.374	897.337	882.280	876.435
– Personele kosten	802.885	785.391	725.185	694.535	668.149	657.400	651.555
* waarvan eigen personeel	697.629	711.489	673.243	648.823	624.887	614.488	608.643
* waarvan externe inhuur	105.256	73.902	51.942	45.712	43.262	42.912	42.912
– Materiële kosten	268.569	262.600	240.293	234.839	229.188	224.880	224.880
* waarvan apparaat ICT	49.544	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
* waarvan bijdrage aan SSO's		56.000	56.000	56.000	56.000	56.000	56.000
Onderhoud	1.273.370	1.556.863	1.274.039	1.321.072	1.202.465	1.179.396	1.157.254
Rentelasten	6.502	8.748	8.748	8.748	8.748	8.748	8.748
Afschrijvingskosten	40.361	39.975	39.975	39.975	39.975	39.975	39.975
– materieel	39.357	38.500	38.500	38.500	38.500	38.500	38.500
* waarvan ICT	6.079	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
– immaterieel	1.004	1.975	1.975	1.975	1.975	1.975	1.975
Dotaties	19.900						
Bijzondere lasten	14.314						
<i>Totaal lasten</i>	<i>2.425.901</i>	<i>2.653.577</i>	<i>2.288.240</i>	<i>2.299.169</i>	<i>2.148.525</i>	<i>2.110.399</i>	<i>2.082.412</i>
Saldo van baten en lasten	– 3.525	– 25.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Dotatie aan reserve Rijksrederij	9.319	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Te verdelen resultaat	– 12.844	– 34.000	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Omzet lenM

De omzet lenM betreft de omzet uit hoofde van activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die RWS verricht voor lenM. De omzet lenM is onder andere een vergoeding voor:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur en waterkwaliteit;
- de apparaatskosten (personeel en materieel) van RWS die verband houden met de aanleg, verkeers- en watermanagement en onderhoud van infrastructuur;
- de capaciteit die RWS levert in het kader van zijn kennis- en adviestaken en de activiteiten in het kader van RWS-Leefomgeving.

Met name als gevolg van schommelingen in de beschikbaarheid van middelen voor beheer en onderhoud door de jaren heen, fluctueert de post omzet lenM.

Specificatie omzet lenM (x € 1.000)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deltafonds artikel	406.672	429.742	388.748	358.231	362.375	354.197
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	2.850	4.550	1.100	–	–	–
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	1.201	1.223	–	–	–	–
Artikel 3 Beheer, Onderhoud en Vervanging	169.867	144.767	147.098	126.052	126.016	118.070
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	232.754	237.572	231.936	228.915	235.595	235.363
Artikel 7 Waterkwaliteit	–	41.630	8.614	3.264	764	764
Infrastructuurfonds	1.749.473	1.634.456	1.691.492	1.581.448	1.541.154	1.521.249
Artikel 12 Hoofdwegennet	970.902	911.979	961.364	942.848	934.325	931.124
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	558.612	509.981	542.812	472.532	456.591	445.099
Artikel 18 overige uitgaven	219.958	212.496	187.316	166.067	150.237	145.026
Hoofdstuk XII	139.733	55.638	50.474	39.866	37.866	37.962
Artikel 11 Waterkwantiteit	18.774	17.605	16.629	15.938	15.008	15.610
Artikel 12 Waterkwaliteit	78.944	–	–	–	–	–
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	9.818	8.263	7.830	7.710	7.710	7.710
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	3.312	2.948	2.948	2.948	2.948	2.948
Artikel 15 OV-Keten	1.014	995	995	995	995	995
Artikel 17 Luchtvaart	10.048	11.898	8.948	48	48	48
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404	1.404
Artikel 19 Klimaat	4.360	3.793	3.285	2.668	1.760	1.760
Artikel 20 Lucht en geluid	1.028	1.057	890	759	597	597
Artikel 21 Duurzaamheid	6.458	3.663	3.663	3.663	3.663	3.663
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	3.966	3.407	3.275	3.126	3.126	2.620
Artikel 97 Algemeen departement	607	605	607	607	607	607
Totaal	2.295.878	2.119.836	2.130.714	1.979.545	1.941.395	1.913.408
Van totale omzet lenM						
* apparata- en afchrijvingskosten en rentelasten	1.023.862	976.908	936.846	904.284	889.204	883.358
* programma	1.272.016	1.142.928	1.193.868	1.075.261	1.052.192	1.030.050

Nog uit te voeren werkzaamheden

Dit betreft middelen die RWS in 2013 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor werkzaamheden die gepland waren in 2013, maar waarvan de uitvoering doorloopt in 2014 (€ 153,9 mln).

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor het gebruik van vaartuigen van de Rijksrederij.

Specificatie omzet overige departementen (x € 1.000)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ministerie van Defensie	16.619	16.798	12.891	12.891	12.891	12.891
Ministerie van Financiën	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900
Ministerie van Economische Zaken	8.025	7.020	7.019	7.019	7.019	7.019
Totaal	30.544	29.718	25.810	25.810	25.810	25.810

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen van onder meer provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de kennis- en adviesfunctie. Daarnaast bevat deze post de verwachte opbrengsten uit schaderijdingen en schadeveraringen ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden, opbrengsten uit vergunningverlening, beheeropbrengsten op het areaal, opbrengsten voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst en adviezen vanuit RWS Leefomgeving aan onder meer gemeenten.

Specificatie omzet derden (x € 1.000)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Schaderijdingen/schadeveraringen	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
Vergunningen WVO	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500
Vergoeding provincies etc.	37.460	38.286	42.266	42.266	42.266	42.266
Nationale Bewegwijzeringsdienst	17.080	15.700	15.750	16.275	16.300	16.300
RWS Leefomgeving	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700
Beheeropbrengsten areaal (RWS Partner)	35.700	35.700	35.700	35.700	35.700	35.700
Totaal	137.440	136.886	140.916	141.441	141.466	141.466

Bijzondere baten

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal FTE	8.800	8.550	8.145	7.829	7.651	7.651
Eigen Personelskosten (x € 1.000)	711.489	673.243	648.823	624.887	614.488	608.643
Inhuur (x € 1.000)	73.902	51.942	45.712	43.262	42.912	42.912

Eigen personeel

De kracht van Rijkswaterstaat ligt in de zakelijke en professionele wijze waarop het zijn kerntaken uitvoert. Om daarop te kunnen sturen is gedefinieerd welke taken RWS met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en welke taken aan de markt kunnen worden overgelaten (de niet-kern taken).

De bovengenoemde kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS aan de markt overlaat en derhalve niet tot de apparaatskosten behoren. Omwille van de aansluiting op de Rijksbrede rapportages is ervoor gekozen om de daarmee samenhangende kosten ook hier inzichtelijk te maken in onderstaande tabel.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Inhuur apparaat	73.902	51.942	45.712	43.262	42.912	42.912
Inhuur programma	93.000	79.000	69.000	63.000	57.000	57.000
	166.902	130.942	114.712	106.262	99.912	99.912

Inhuur apparaat (kerntaken)

RWS streeft ernaar om de inhuur van externen op kerntaken zoveel mogelijk te beperken vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen. Inhuur op kerntaken vindt in beginsel alleen plaats als er sprake is van piekbelasting in de directe productie of in geval van onderbezetting, ziekte of vervanging. Inhuur op kerntaken kan ook een keuze zijn als vanuit de arbeidsmarkt hele specifieke kennis/specialisme niet kan worden aangetrokken.

Bij inhoud op kerntaken wordt eerst nagegaan of de vacature binnen de eigen RWS organisatie kan worden ingevuld (met eigen medewerkers of vanuit de mobiliteitspool). Door deze maatregelen zal de inhoud op kerntaken de komende jaren gaan dalen.

Inhoud programma (niet-kerntaken)

Voor inhoud op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten moet worden gedaan.

Hierdoor zal de inhoud op niet-kerntaken de komende jaren gaan dalen. In de verantwoording van 2012 en 2013 is in de bijlage externe inhoud in beeld gebracht wat de hoogte is van de totale externe inhoud door RWS op basis van de definitie van het Ministerie van BZK. Met ingang van deze begroting wordt de inhoud die betrekking heeft op de niet-kerntaken van RWS, inzichtelijk gemaakt. De inhoud op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud en aanleg op het Infrastructurfonds en het Deltafonds verantwoord.

Materiële kosten

De materiële kosten omvatten onder andere ICT, huisvesting, bureau-kosten en communicatie.

Onderhoud

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur. Tevens vindt er een bijdrage van circa € 2 mln in 2015 aan het KNMI plaats.

Saldo van baten en lasten

RWS zal in 2014 naar verwachting een negatief resultaat lijden van circa € 34 mln. Dit wordt veroorzaakt doordat de maatregelen die zijn getroffen om te voldoen aan de taakstelling Rutte 1 nog niet de besparingen opleveren in het tempo zoals benodigd voor de invulling van de ingeboekte taakstelling. Om aan de taakstelling te voldoen heeft RWS een aantal maatregelen getroffen. Deze maatregelen hebben betrekking op het budget voor materiële uitgaven zoals huisvesting, structurele reductie van inhoud en voor het grootste deel door afbouw van de formatie. Deze afbouw van formatie wordt zowel gerealiseerd door versoering in de taakuitvoering als door efficiencyverbetering in de werkprocessen van RWS. Deze efficiencyverbetering is gebaseerd op procesanalyses en de daaruit voortvloeiende verandering in werkwijze en organisatie vanuit het Ondernemingsplan RWS 2015. De krimp en de daarvoor benodigde uitstroom is inmiddels goed op gang gekomen en wordt sterk door gezet (van Werk naar Werk).

Verder wordt een deel van het tekort veroorzaakt door de (incidentele) extra inhoud (€ 12 mln) die nodig is om de hoge productie opgaven in 2014 te kunnen realiseren. De productie blijft namelijk onveranderlijk hoog.

Om toekomstige negatieve resultaten te voorkomen worden – naast de natuurlijke uitstroom – de volgende maatregelen genomen:

- mobiliteit tot stand brengen door mensen van werk naar werk te begeleiden.
- samenwerking met anderen (Alliantievorming).
- het werken voor tweeden en derden (RWS Partner) waardoor extra inkomsten kunnen worden gegenereerd.

- het terugdringen van de inhoud waardoor kosten kunnen worden bespaard (zie hiertoe de toelichting onder personele kosten).

Kasstroomoverzicht over het jaar 2015 (x € 1.000)

	Stand slotwet 2013	2014 VJN*	2015	2016	2017	2018	2019
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012+ stand depositorekening	359.905	394.129	222.713	207.761	201.309	193.257	177.005
2. Totaal operationele kasstroom	77.530	129.921-	17.748	17.748	17.748	17.748	17.748
3a. Totaal investeringen (-/-)	16.580	40.500-	50.500-	31.100-	56.100-	56.100-	56.100-
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	31.739-	-	-	-	-	-	-
3. Totaal investeringskasstroom	15.159-	40.500-	50.500-	31.100-	56.100-	56.100-	56.100-
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	195-	-	-	-	-	-
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	9.400	8.700	7.300	15.800	14.200	6.000	8.600
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	13.200	50.000-	40.000-	40.000-	40.000-	40.000-	41.000-
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	50.747-	40.500	50.500	31.100	56.100	56.100	56.100
4. Totaal financieringskasstroom	28.147-	995-	17.800	6.900	30.300	22.100	23.700
5. Rekening-courant RHB 31 december 2012 + stand depositorekening (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	394.129	222.713	207.761	201.309	193.257	177.005	162.353

Toelichting

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering. Meerjarig wordt gestreefd naar een stabiel saldo van baten en lasten.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS. Deels betreft het investeringen in activasoorten, zoals voertuigen, waarbij de omvang van de jaarlijkse investeringen op een constant niveau ligt.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van haar investeringen als agentschap. Daarnaast is in de begroting van het agentschap rekening gehouden met aflossing op deze leenfaciliteit. De storting door moederdepartement betreft de aflossing van de langlopende vordering die RWS heeft op het moederdepartement. De eenmalige uitkering aan het moederdepartement betreft het, op basis van de Regeling agentschappen, uitkeren van het surplus aan eigen vermogen aan de eigenaar. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de Voorjaarsnota 2014.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
Omschrijving	2013 realisatie	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Apparaatskosten per eenheid areaal							
Hoofdwegennet	27.683	25.659	23.878	23.184	22.536	22.222	22.059
Hoofdvaarwegennet	27.443	25.544	24.395	24.146	23.927	23.750	23.733
Hoofdwatersystemen	1.140	1.058	1.014	1.003	992	985	983
% Apparaatskosten tot omzet							
% Apparaatskosten tot omzet	23%	21%	20%	22%	20%	21%	20%
Tarieven per FTE							
Kosten per FTE	120.574	125.649	119.673	121.190	121.991	122.860	122.096
Omzet BLD per product							
Hoofdwatersystemen	443.405	406.672	429.742	388.748	358.231	362.375	354.197
Hoofdwegen	1.028.266	970.902	911.979	961.364	942.848	934.325	931.124
Hoofdvaarwegen	539.986	558.612	509.981	542.812	472.532	456.591	445.099
Overig	246.225	359.691	268.134	237.790	205.933	188.103	182.988
TOTAAL	2.257.881	2.295.878	2.119.836	2.130.714	1.979.545	1.941.395	1.913.408
Bezetting							
FTE formatie	9.278	8.800	8.550	8.145	7.829	7.651	7.651
% overhead	–	13%	13%	13%	13%	13%	13%
Exploitatiesaldo							
Exploitatiesaldo	– 0,1%	– 1,3%	0%	0%	0%	0%	0%
Gebruikerstevredenheid							
publieksgerichtheid	44%	68%	70%	70%	70%	70%	70%
gebruikerstevredenheid HWS	*	68%	70%	70%	70%	70%	70%
gebruikerstevredenheid HWN	79%	78%	80%	80%	80%	80%	80%
gebruikerstevredenheid HVWN	65%	73%	75%	75%	75%	75%	75%
Ontwikkeling pinwaarde							
Hoofdwatersystemen	103	100	100	100	100	100	100
Hoofdwegen	130	100	98	96	96	96	96
Hoofdvaarwegen	180	100	100	100	100	100	100

Toelichting

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van RWS maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Een dalende trend van de kosten per eenheid areaal geeft een indicatie van een toename in de efficiëntie van de organisatie op het gebied van Beheer en Onderhoud en Verkeersmanagement.

Percentage Apparaatskosten totomzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl. GVKA-gelden) van RWS.

Kosten per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten en materiële kosten) per formatieve ambtelijke fte. Wanneer deze kosten dalen kan dit een indicatie van een toename in doelmatigheid van de organisatie zijn. De reden achter de stijging in 2016 en 2018 wordt veroorzaakt doordat bij de invulling van de taakstelling de besparingen op materiële kosten sneller gerealiseerd kunnen worden dan de besparingen op personeel.

Omzet per productgroep

In de tabel is de Omzet lenM uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Organisatiegrootte in FTE

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van RWS zich ontwikkelt.

Percentage overhead

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen RWS zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering. De definitie van deze indicator is begin 2014 aangepast in verband met de organisatieverandering die is doorgevoerd, waardoor het realisatiecijfer van 2013 niet vergelijkbaar is.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet.

Gebruikerstevredenheid

Publieksgerichtheid: geeft aan hoe tevreden onze gebruikers en partners over RWS zijn als publieke dienstverlenende organisatie. Dan gaat het over zaken als «luisteren; verwachtingenmanagement; aanspreekbaarheid; houding en gedrag en de wijze waarop wij communiceren».

Gebruikerstevredenheid (per netwerk): geeft aan hoe tevreden onze gebruikers over de kwaliteit van de drie netwerken zijn. Denk daarbij aan veiligheid, doorstroming; kwaliteit infrastructuur en tijdige en betrouwbare informatievoorziening (gekoppeld aan de netwerken).

Ontwikkeling PIN-waarden

De ontwikkeling van de PIN-waarden geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door RWS beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2014. De hoge scores in 2013 zijn met name het gevolg van het feit dat enkele PINs zoals het percentage ongeplande stremmingen goed hebben gescoord ten opzichte van de afspraken voor 2014.

Inspectie Leefomgeving en Transport

Introductie

Het Ministerie van IenM kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De toezichthoudende taken zijn bij IenM belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Producten en diensten

De producten en diensten van de Inspectie betreffen de toelating op de markt (vergunningen) en vervolgens de handhaving van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

1. vergunningverlening

Nieuwe toetreders tot een markt moeten aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daar aan voldaan, dan verleent de inspectie één of meer vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt door die keuze veiligheidseisen aan marktordningsprincipes: zonder vergunning mag het bedrijf niet handelen.

2. handhaving

Het handhaven van wet- en regelgeving geschieft door middel van dienstverlening, toezicht en opsporing. Het zwaartepunt van de inspectie-activiteiten ligt op het terrein van het toezicht. De inspectie kent de volgende vormen:

- objectinspecties;
- administratiecontroles;
- audits;
- convenanten;
- digitale inspecties.

Toezicht wordt gehouden vanuit het beginsel «vertrouwen, tenzij». Basis daarvoor vormt een nog verder uit te werken risicoselectiesysteem. Bij correcte naleving krijgt de ondertoezichtstaande minder toezicht en kunnen handhavingsconvenanten worden gesloten (horizontaal toezicht). Fysieke inspecties (objecten, producten en personen), audits, administratiecontroles, steekproefcontroles en acties (landelijk, regionaal of themagericht) vormen het verdere instrumentarium.

3. incident- en ongevalsonderzoek

Ongevallenonderzoek is bij ernstige ongevallen, soms geheel (luchtvaart), opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In die gevallen levert de inspectie expertise en deskundigen. In de scheepvaart en het railvervoer heeft de inspectie een eigen taak bij het onderzoeken van ongevallen. Op de weg ligt de taak bij de politie. Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In ernstige gevallen van falen kan uit het onderzoek een toezichtmaatregel voortvloeien.

Incidenten en ongevallen vragen om een snelle respons en moeten gecoördineerd worden aangepakt. Crisismanagement is geen toezichtstaak, maar de (systeem) verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de crisisbeheersingstaak is belegd bij de Inspecteur-generaal. Het betreft de preparatie, respons en (deels) nazorg van incidenten.

De begroting van baten en lasten van het Agentschap ILT voor het jaar 2015 (x € 1.000)

	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BATEN							
Omzet lenM	132.231	129.770	126.047	123.471	120.448	118.169	118.164
Omzet overige departementen	11.078	6.690	6.527	6.374	6.217	6.060	6.060
Omzet derden	8.810	7.584	7.584	7.584	7.584	7.584	7.584
Rentebaten	164	50	50	50	50	50	50
Bijzondere baten	3.456	0	0	0	0	0	0
totaal baten	155.739	144.094	140.208	137.479	134.299	131.863	131.858
LASTEN							
apparaatskosten	141.788	141.979	138.008	135.304	132.124	129.688	129.683
* personele kosten	100.979	108.664	111.241	108.755	105.995	103.978	104.175
waarvan eigen personeel	97.361	100.564	108.541	106.255	103.895	102.438	103.675
waarvan externe inhuur	3.618	8.100	2.700	2.500	2.100	1.540	500
* materiële kosten	40.809	33.315	26.767	26.549	26.129	25.710	25.508
waarvan apparaat, ICT	4.941	14.411	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
waarvan bijdrage aan SSO's	17.346	14.100	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
<i>rentelasten</i>	<i>2</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
afschrijvingskosten	1.608	2.015	2.100	2.075	2.075	2.075	2.075
* materieel	1.429	1.720	2.100	2.075	2.075	2.075	2.075
waarvan apparaat ICT		430	0	0	0	0	0
* immaterieel	179	292	0	0	0	0	0
overige kosten	11.583	0	0	0	0	0	0
totaal lasten	146.957	144.094	140.208	137.479	134.299	131.863	131.858
saldo van baten en lasten	11.503	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Omzet lenM

De omzet lenM is een vergoeding voor de productgroepen vergunningverlening en handhaving (toezicht, incidentmelding en onderzoek)

Specificatie omzet lenM (x € 1.000)						
Hoofdstuk XII	2014	2015	2016	2017	2018	2019
artikel 24 Handhaving en Toezicht	113.770	110.047	107.471	104.448	102.169	102.164
artikel 97 algemeen	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Totaal	129.770	126.047	123.471	120.448	118.169	118.164
Van totale omzet lenM						
– apparaats-en afschrijvingskosten en rentelasten	129.770	126.047	123.471	120.448	118.169	118.164
– programma	0	0	0	0	0	0

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen betreft een bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken voor de door de ILT doorbelaste kosten inzake de handhavingsactiviteiten van de Kernfysische Dienst. De Inspectie houdt in dit kader toezicht op de nucleaire industrie en op alle andere branches waarin radioactieve stoffen en ioniserende straling worden toegepast.

De handhavingstaken van de Kernfysische Dienst worden vanaf 1 januari 2015 volledig overgedragen aan de nieuwe Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS).

Specificatie omzet overige departementen (x € 1.000)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ministerie van Economische zaken	6.690	6.527	6.374	6.217	6.060	6.060
Totaal	6.690	6.527	6.374	6.217	6.060	6.060

Omzet derden

De opbrengsten derden betreffen de doorberekende kosten aan de afnemers van de vergunningen.

Lasten

Personele kosten

Vanaf 2015 zal de omvang van de ILT geleidelijk dalen door pensionering van een groot aantal medewerkers. In 2013 en 2014 heeft anticiperende werving plaatsgevonden zodat vertrekkende medewerkers tijdig vervangen kunnen worden door goed opgeleide nieuwe medewerkers.

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal Fte's	1.166	1.141	1.113	1.067	1.029	1.029
Eigen personeelskosten (x € 1.000)	100.564	108.541	106.255	103.895	102.438	103.675
Externe inhuur (x € 1.000)	8.100	2.700	2.500	2.100	1.540	500

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen, communicatie, et cetera. Er vindt daarnaast een bijdrage van € 0,2 mln aan het KNMI plaats in het kader van BORI (Back Office Radiologische Informatie) en BOT-mi (Beleidsondersteunend Team milieu-incidenten).

Kasstroomoverzicht over het jaar 2015 (x € 1.000)

	Stand slotwet 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Rekening courant RHB 1 januari + stand depositorekeningen	82.851	65.474	39.301	33.301	29.301	27.301	26.301
2. Totaal operationele kasstroom	- 11.264	- 10.000	- 6.000	- 4.000	- 2.000	- 1.000	- 1.000
3a. totaal investeringen (-/-)	- 4.581	- 4.500	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000
3b. totaal boekwaarde desinvesteringen (+/+)	351	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 4.230	- 4.500	0	0	0	0	0
4a. eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	- 1.825	- 11.615	0	0	0	0	0
4b. eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	0	0	0	0	0	0	0
4c. aflossingen op leningen (-/-)	- 58	- 58	0	0	0	0	0
4d. beroep op leenfaciliteit(+/+)	0	0	0	0	0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom	- 1.883	- 11.673	0	0	0	0	0
5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekening en (=1+2+3+4)	65.474	39.301	33.301	29.301	27.301	26.301	25.301
(Maximale roodstand € 0,5 mln.)							

Toelichting

Operationele kasstroom

De verwachting is dat de gereserveerde middelen voor het project BCT vanaf 2013 tot betaling komen.

Investeringskasstroom

Investeringen hebben vooral betrekking op het wagenpark. Gelet op de beschikbare liquiditeiten worden de investeringen gefinancierd met eigen middelen. De eenmalige uitkering aan het moederdepartement betreft het, op basis van de Regeling agentschappen, uitkeren van het surplus aan eigen vermogen aan de eigenaar. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de eerste suppleaire begroting 2014.

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen in 2011.

Omschrijving Generiek Deel	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Kostprijzen per produkt (groep)							
– Handhaving	118.837	136.299	112.513	110.006	106.874	103.912	103.912
– Vergunningverlening	13.832	7.584	22.784	22.579	22.762	22.881	22.881
– Incidentafh. en onderzoek	nb	nb	5.083	5.065	4.741	4.781	4.781
2. Tarieven/uur							
– Handhaving	131,3	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4	148,4
– Vergunningverlening	132,8	147,3	147,3	147,3	147,3	147,3	147,3
– Incidentafh. en onderzoek	nb	nb	134,2	133,8	138,2	139,4	139,4
3. Omzet per produktgroep (pxq)							
– Handhaving	143.309	136.299	112.513	110.006	106.874	103.912	103.912
– Vergunningverlening	8.810	7.584	22.784	22.579	22.762	22.881	22.881
– Incidentafh. en onderzoek	nb	nb	5.083	5.065	4.741	4.781	4.781
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)	1.119	1.166	1.141	1.113	1.067	1.029	1.029
5. Saldo van baten en lasten (%)	7,56%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6. Kwaliteitsindicator 1: Binnen norm doorlooptijd vergunningen	85%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum	nb	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.
Omschrijving Specifiek Deel Inspectiediensten							
8. Kostprijs/produkt:							
Inspectie	117.316	136.299	117.596	115.071	111.615	108.693	108.693
Vergunningverlening	23.832	7.584	22.784	22.579	22.762	22.881	22.881
Monsterafname	n.v.t.						
9. Kwaliteit Handhaving:							
Klachten	39	25	25	25	25	25	25
Waarvan afgerond binnen wettelijke termijn	nb	95%	95%	95%	95%	95%	95%

Toelichting

Bovenstaand overzicht bevat de doelmatigheidsindicatoren van de ILT is opgesteld conform de Rijksbegrotingsvoorschriften. Het aantal fte in de organisatie is gebaseerd op de geraamde formatie passend binnen de randen van de begroting.

De kwaliteitsindicatoren (6, 7 en 9) betreffen de kwaliteit van vergunningverlening, dienstverlening en handhaving. Aangezien «gegronde klachten» in het Inspectieproces niet bestaan, cq. van de klachten niet

formeel wordt vastgesteld of deze wel of niet gegrond zijn, is deze vervangen door «afgerond binnen wettelijke termijn». Conform de AWB moeten deze klachten binnen zes weken in behandeling worden genomen. De inspectie verwacht voor 95% van het aantal klachten aan deze norm te voldoen.

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

Introductie

De werkzaamheden van het KNMI zijn gericht op de algemene doelstelling van het KNMI: bijdragen aan de veiligheid, de economie en een duurzaam milieu in en van Nederland met informatie, kennis en data op het gebied van meteorologie en seismologie.

Er wordt gestreefd om per 1 januari 2015 de Wet taken meteorologie en seismologie in werking te laten treden. Deze wet regelt wat de zorgplichten (publieke taken) van de Minister zijn op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Voorheen werd in de ingetrokken wet het KNMI explicet genoemd als uitvoeringsorganisatie. De verantwoordelijkheid voor publieke taken op het gebied van weer, klimaat en seismologie(zorgplichten) en de uitvoering van die taken worden op deze manier ontkoppeld. Dit maakt het makkelijker om in te spelen op zich in de toekomst voordoende ontwikkelingen. In zijn algemeenheid kan deze wet beter inspelen op internationale en Europese ontwikkelingen. Zo wordt een luchtvaartmeteorologische dienstverlener nu op basis van de Wet luchtvaart aangewezen door de Minister in plaats van de wettelijke aanwijzing in de Wet op het KNMI. Ten slotte maakt de wet het mogelijk om meer te werken op basis van vraagsturing.

Als gevolg van de voorgenomen samenwerking tussen het RIVM en het KNMI op ICT gebied (SSC Campus) dalen de personele kosten per 1 januari 2015 met ca. € 2 mln. door overgang van circa 25 fte vanuit het KNMI naar het RIVM. De materiële kosten stijgen echter met ongeveer hetzelfde bedrag vanwege de kosten van de dienstverlening van SSC Campus aan het KNMI.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van meteorologie en seismologie. Deze worden permanent «up to date» gehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: bij burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol. Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 23.

De begroting van baten en lasten voor het jaar 2015 van het agentschap KNMI (x € 1.000)

	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baten							
Omzet lenM	38.571	42.357	43.346	43.772	47.386	38.954	38.839
Omzet overige departementen	1.231	2.129	2.329	2.329	2.329	2.329	2.329
Omzet derden	19.231	18.223	18.223	18.223	18.223	18.223	18.223
Rentebaten	68	110	95	80	65	50	35
Vrijval voorzieningen	741	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	59.842	62.819	63.993	64.404	68.003	59.556	59.426
Lasten							
Apparaatskosten	46.254	49.176	43.308	41.303	40.911	40.470	40.342
– personele kosten	31.936	31.596	28.235	26.425	26.138	25.785	25.649
* waarvan eigen personeel	30.620	29.535	27.823	26.013	25.726	25.373	25.237
* waarvan externe inhuur	1.316	2.061	412	412	412	412	412
– materiële kosten	14.318	17.580	15.073	14.878	14.773	14.685	14.693
* waarvan apparaat ICT	3.836	2.391	2.391	2.391	2.391	2.391	2.391
* waarvan bijdrage aan SSO's	3.112	3.005	3.005	3.005	3.005	3.005	3.005
Aardobservatie	8.468	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400
Rentelasten	219	242	280	280	280	280	280
Afschrijvingskosten	2.577	2.719	3.404	3.404	3.404	3.404	3.404
– materieel	1.861	1.986	1.986	1.986	1.986	1.986	1.986
* waarvan apparaat ICT							
– immaterieel							
Overige kosten							
– dotaties voorzieningen	49						
Totaal lasten	57.567	62.819	63.993	64.404	68.003	59.556	59.426
Saldo van baten en lasten	2.276	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Omzet lenM

De omzet lenM betreft een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor de wettelijk taken als de vergoeding van RWS, ILT en beleids-DG's voor het maatwerk.

Specificatie omzet lenM (x € 1.000)

Specificatie omzet lenM	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hoofdstuk XII						
Artikel 11 Waterkwantiteit	558	400	400	400	400	400
Artikel 16 Spoor	74	0	0	0	0	0
Artikel 17 Luchtvaart	23	0	0	0	0	0
Artikel 19 Klimaat	318	218	218	218	218	108
Artikel 23 Meteorologie en seismologie en aardobservatie	35.886	39.047	40.660	44.219	35.797	35.792
Artikel 97 Algemeen departement	2.400					
Inzet middelen balans	2.670	1.142	- 45	10	0	0
Bijdrage ILT	313	313	313	313	313	313
Bijdrage RWS	115	2.226	2.226	2.226	2.226	2.226
Totaal	42.357	43.346	43.772	47.386	38.954	38.839
Van totale omzet lenM						
* apparataats- en afschrijvingskosten en rentelasten	31.675	26.345	24.355	23.978	23.552	23.439
* programma	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400

De bedragen per product zijn:

Omzet lenM per product	2014	2015
Meteorologie	31.101	25.852
Seismologie	574	493
Aardobservatie	10.682	17.001
Totaal	42.357	43.346

Omzet overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor maatwerk dat wordt uitgevoerd in opdracht van deze departementen.

Specificatie omzet overige departementen (x € 1.000)

Specificatie omzet overige departementen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rijksinstituut voor Veiligheid en Milieu	246	246	246	246	246	246
Het Ministerie van Defensie	933	933	933	933	933	933
Het Ministerie van Economische Zaken	950	950	950	950	950	950
Het Ministerie van Buitenlandse Zaken		200	200	200	200	200
Totaal	2.129	2.329	2.329	2.329	2.329	2.329

De bijdrage van het Ministerie van Defensie is een bijdrage voor onderhoud infrastructuur. De Minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet. De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken betreft dienstverlening op seismologisch gebied. De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag. De bijdrage betreft Internationale klimatologie.

Omzet derden

Opbrengsten luchtvaart zijn inkomsten uit een drietal tarieven die via Eurocontrol of LVNL bij luchtvaartmaatschappijen in rekening worden gebracht. Projecten extern gefinancierd bestaat uit gelden van de Europese Unie, ESA/Estec, Universiteiten en NSO ter financiering van onderzoeksprojecten in de meteorologie. De opbrengsten dataverstrekking en licenties bestaan uit ontvangsten van voornamelijk weerproviders voor door het KNMI aan hen geleverde meteorologische data.

Specificatie omzet derden (x € 1.000)						
Specificatie omzet derden	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Opbrengsten luchtvaart	9.434	9.434	9.434	9.434	9.434	9.434
Projecten extern gefinancierd	7.534	7.534	7.534	7.534	7.534	7.534
Dataverstrekkingen en licenties	500	500	500	500	500	500
Overige opbrengsten	755	755	755	755	755	755
Totaal	18.223	18.223	18.223	18.223	18.223	18.223

Lasten

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Bedragen x € 1.000	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal fte	352	318	313	309	304	304
Eigen personeelskosten	29.535	27.823	26.013	25.726	25.373	25.237
Inhuur	2.061	412	412	412	412	412

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, communicatie.

Kasstroomoverzicht over het jaar 2015 (x € 1.000)							
	Stand slotwet 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositorekening	19.081	28.404	23.373	22.363	24.740	26.303	21.165
2. Totaal operationele kasstroom	11.323	1.984	3.048	5.124	4.798	- 1.028	- 2.650
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 1.878	- 2.876	- 6.783	- 3.192	- 3.884	- 3.000	- 3.000
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+/+)		0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 1.878	- 2.876	- 6.783	- 3.192	- 3.884	- 3.000	- 3.000
4a. Eenmalige uitkeringen aan moederdepartement (-/-)	0	- 2.374	0	0	0	0	0
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	1.253	0	0	0	0	0	0
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 1.375	- 1.765	- 1.375	- 1.155	- 950	- 1.110	- 1.270
4d. Beroep op leenfaciliteit (+/+)			4.100	1.600	1.600		
4. Totaal financieringskasstroom	- 122	- 4.139	2.725	445	650	- 1.110	- 1.270
5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen €)	28.404	23.373	22.363	24.740	26.303	21.165	14.245

Toelichting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen en vooruitontvangen bedragen.

Investeringskasstroom

Investeringen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computersystemen. De eenmalige uitkering aan het moederdepartement betreft het, op basis van de Regeling agentschappen, uitkeren van het surplus aan eigen vermogen aan de eigenaar. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de Voorjaarsnota 2014.

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 10 jaar of langer.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
Omschrijving Generiek Deel	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kostprijzen per product (groep)							
– percentage overhead (*)	123	100	100	100	100	100	100
– fte's overhead (*)	105	100	78	77	76	74	74
Tarieven/uur (*)	107	100	98	95	96	96	96
Omzet per produktgroep							
– Meteorologie	20.892	31.101	25.852	23.894	23.560	23.161	23.048
– Seismologie	1.589	574	493	461	418	391	391
– Aardobservatie	16.090	10.682	17.001	19.417	23.408	15.402	15.400
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	369	352	318	313	309	304	304
Saldo van baten en lasten (%)	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Algemene weersverwachtingen en adviezen							
– afwijking min.temperatuur (°C)		ABS	ABS	ABS	ABS	ABS	ABS
– afwijking max.temperatuur (°C)	- 0,01	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)		ABS	ABS	ABS	ABS	ABS	ABS
– tijdsdigheid marifoonbericht (%)	- 0,25	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)	(<0,5)
Maritieme verwachtingen							
– tijdsdigheid marifoonbericht (%)	0,26	(<1,0)	(<1,0)	(<1,0)	(<1,0)	(<1,0)	(<1,0)
	99,3	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99

* Geindexeerd: 2014 = 100

Toelichting

De bezuinigingen slaan bij het KNMI voornamelijk neer op de personele kosten. Zowel de fte's overhead als de fte's productief zullen in ongeveer gelijke verhoudingen verminderen. Het percentage overhead zal daardoor niet veranderen. De tarieven per uur zullen stijgen omdat de materiële- en afschrijvingskosten met minder fte terugverdiend moeten worden.

Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

Introductie

De missie van de NEa luidt: «De Nederlandse Emissieautoriteit borgt als onafhankelijke uitvoeringsorganisatie de realisatie van nationale doelstellingen op het terrein van klimaat en hernieuwbare energie.» De NEa doet dit op transparante en rechtvaardige wijze, waarbij ze een effectieve en efficiënte uitvoering nastreeft.

Producten en diensten

De uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap NEa vallen onder de eindverantwoordelijkheid van het bestuur van de NEa dat als zodanig een ZBO is. Het gaat daarbij waar het emissiehandel betreft om het verlenen en actualiseren van emissievergunningen, het beheren van de CO₂- en NO_x- registers en toezicht en handhaving van de wetgeving. Voor wat betreft biobrandstoffen gaat het om uitvoering en toetsing van de Richtlijnen Hernieuwbare energie en Brandstofkwaliteit.

Begroting van baten en lasten voor het jaar 2015 van het Agentschap NEa (x € 1.000)

	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baten							
Omzet moederdepartement	7.370	7.595	7.183	7.140	6.882	6.740	6.740
Omzet overige departementen	16						
Omzet derden	75	45	50	55	60	65	65
Rentebaten	5						
Totaal baten	7.466	7.640	7.233	7.195	6.942	6.805	6.805
Lasten							
apparaatkosten	6.417	7.189	6.575	6.470	6.440	6.517	6.521
– personele kosten	5.288	5.899	5.569	5.576	5.380	5.380	5.370
* waarvan eigen personeel	3.905	4.765	4.834	4.893	4.760	4.765	4.760
* waarvan externe inhuur	1.383	1.134	735	683	620	615	610
– materiële kosten	1.129	1.290	1.006	894	1.060	1.137	1.151
* waarvan apparaat ICT	417	883	880	835	790	740	735
* waarvan bijdrage aan SSO's							
rentelasten	24	28	27	24	15	8	4
afschrijvingskosten	423	423	631	701	487	280	280
– materieel	1	1					
* waarvan apparaat ICT	0						
– immaterieel	422	422	631	701	487	280	280
Totaal lasten	6.864	7.640	7.233	7.195	6.942	6.805	6.805
Saldo van baten en lasten	602	0	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Omzet lenM

De omzet moederdepartement is een vergoeding voor het leveren van producten en diensten betreffende wettelijke- en niet wettelijke taken vanuit ETS en werkzaamheden voortkomend uit de Richtlijnen voor hernieuwbare energie en brandstoffenkwaliteit.

Specificatie omzet lenM (x € 1.000)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Artikel 19 Klimaat Inzet middelen balans	6.943 652	7.183	7.140	6.882	6.740	6.740
Totaal	7.595	7.183	7.140	6.882	6.740	6.740

Lasten

Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Omschrijving	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal fte's	53	54	53,4	50,7	50,1	50,1
Eigen personeelskosten (x € 1.000)	4.765	4.834	4.893	4.760	4.765	4.760
Inhuur (x € 1.000)	1.134	735	683	620	615	610

Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT en communicatie.

	Stand slotwet 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositorekeningen	5.612	2.363	1.807	1.828	1.849	1.856	1.856
2. Totaal operationele kasstroom	- 1199	423	631	701	487	280	280
3a. totaal investeringen (-/-)	0	- 700	- 700	0	0	0	0
3b. totaal desinvesteringen (+/+)							
3. Totaal investeringskasstroom	0	- 700	- 700	0	0	0	0
4a. eenmalige uitkering aan moederdepart. (-/-)	- 1650	- 579	0	0	0	0	0
4b. eenmalige storting door moederdepart. (+/-)	0	0	0	0	0	0	0
4c. aflossingen op leningen (-/-)	- 400	- 400	- 610	- 680	- 480	- 280	- 280
4d. beroep op leenfaciliteit (+/+)	0	700	700				
4. Totaal financieringskasstroom	- 2.050	- 279	90	- 680	- 480	- 280	- 280
5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	2.363	1.807	1.828	1.849	1.856	1.856	1.856
Maximale roodstand € 0,5 mln.							

Toelichting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen.

Investeringskasstroom

In 2014 wordt gestart met de bouw van een biobrandstoffenregister dat medio 2015 gereed moet zijn en in gebruik worden genomen.

Financieringskasstroom

Vanwege de bouw van het biobrandstoffenregister zal zowel in 2014 als in 2015 een beroep op de leenfaciliteit gedaan worden. De raming van de aflossingen is gebaseerd op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën.

De eenmalige uitkering aan het moederdepartement betreft het, op basis van de Regeling agentschappen, uitheren van het surplus aan eigen vermogen aan de eigenaar. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de Voorjaarsnota 2014.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren						
Doelmatigheidsindicatoren	Realisatie 2013	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Kostprijzen per product (x € 1):</i>						
Naleving ETS (per broeikasgasinstallatie)	6.916	7.474	6.890	6.850	6.820	6.820
Registeradministratie ETS/rekeninghouders zonder verplichting (per rekening)	1.154	1.071	1.100	1.050	1.000	1.000
Tijdelijk regime HEB / Nieuw regime (per deelnemer)	6.725	6.720	6.720	6.200	6.200	6.200
Infodesk NEa (per vraag)	106	105	105	104	104	104
<i>Tarieven per uur (x € 1):</i>						
Laag	83	75	75	75	75	75
Midden	95	95	94	94	93	92
Hoog	125	124	123	122	121	120
<i>FTE totaal (excl. externe inhuur)</i>	40,7	53	54	53,4	50,7	50,1
<i>Omzet per productgroep (x € 1.000)</i>						
Naleving ETS stationair	3.209	3.303	3.158	3.342	3.302	3.212
Naleving ETS luchtvaart	222	283	285	300	350	350
Tijdelijk regime HEB		1.580	1.360			
Project nieuw regime HEB		1.162	1.100	2.000	1.600	1.600
Infodesk		233	240	235	230	225
Registeradministratie ETS rekeninghouders zonder verplichtingen		214	215	275	285	295
Communicatie en voorlichting	385					
Registeradministratie handelaren	256					
Nationale Verplichtingen onder EU en VN	91	119	120	120	120	120
NEa brede producten en diensten	544	193	195	195	195	195
Overige producten/diensten		286	285	323	350	293
Projecten	2.663	222	225	350	450	450
Totaal	7.370	7.595	7.183	7.140	6.882	6.740
<i>Saldo van baten en lasten (%)</i>	8,9	0	0	0	0	0
<i>Kwaliteitsindicatoren</i>						
Naleving ETS stationair						
Vergunningen verleend binnen wettelijke termijn	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Meldingen afgehandeld binnen wettelijke termijn	95%	>99%	100%	100%	100%	100%
BKG's waarvoor toezichtactiviteit heeft plaatsgevonden		20%	20%	20%	20%	20%
Emissie ETS stationair waarvoor tijdig emissierechten zijn ingeleverd		100%	100%	100%	100%	100%
Naleving ETS luchtvaart						
Monitoringsplannen binnen gestelde termijn getoetst		100%	100%	100%	100%	100%
Meldingen binnen wettelijke termijn afgehandeld		100%	100%	100%	100%	100%
Tijdelijk regime Hernieuwbare energie en biobrandstoffen						
Tijdig ingediende biobrandstofbalansen		90%	90%	90%	90%	90%
Deelnemers tijdelijk regime HEB waarvoor toezichtsactiviteit heeft plaatsgevonden		20%	20%	20%	20%	20%
Infodesk NEa						
Vragen binnen de gestelde termijn afgerond		95%	95%	95%	95%	95%
NEa brede producten en diensten						
Aantal gegronde bezwaarprocedures waarbij de NEa onjuist heeft gehandeld		<2	<2	<2	<2	<2
Project afbouw NO_x-emissiehandel						
Register NO _x online	100%	>95%				
Algemeen						
Aantal formele klachten	0	<4	<4	<4	<4	<4
Direkte uren/totaal aantal gewerkte uren	58%	>65%	>66%	>68%	>70%	>70%

Toelichting

Uitgangspunt van de NEa is dat zij op een doelmatige wijze haar rol als bevoegd gezag voor emissiehandel en voor Hernieuwbare energie en Brandstofkwaliteit binnen Nederland vervult. In onderstaande tabel zijn de indicatoren voor de komende jaren weergegeven.

Meldingen en vergunningen ETS stationair

Het gaat hier om het percentage meldingen en vergunningen dat binnen de wettelijke termijn van acht weken is afgehandeld.

Register NO_x online

In 2014 zal de laatste jaarafluiting voor NO_x-emissiehandel (over het jaar 2013) plaatsvinden. Vanaf 2015 zal het NO_x-register niet meer online zijn.

Directe uren/totaal aantal gewerkte uren

Hieronder wordt verstaan het percentage van het totaal aantal directe uren gedeeld door het totaal aantal gewerkte uren van alle medewerkers (primair en secundair proces). Gewerkte uren is gelijkgesteld aan de beschikbare productieve uren op jaarrichting, zoals vastgesteld in de tarievennotitie.

4. DE BIJLAGEN

4.1 Bijlage Rechtspersonen met een Wettelijke Taak en Zelfstandige Bestuursorganen

Naam organisa- tie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Begrotings- raming (2) (in € 1.000)	Apparaats- kosten/ Begrotings- kosten (in € 1.000)	Verwijzing naar website RWT/ZBO (3)
APK-erkenningshouders	X		Keuren motorvoer- tuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart		X	Div. bevoegdheden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Centraal Bureau Rijvaardigheids- bewijzen (CBR)*	X	X	Afnemen div. mobiliteitsexams	14.02	2.625	n.v.t.	www.cbr.nl
College voor toelating van gewasbescher- mingsmiddelen en biociden (Ctgb)	X	X	Besluitvorming omtrent de toelating van bestrijdingsmid- delen in Nederland	22.01	561	n.v.t.	www.ctgb-wageningen.nl
Dienst voor het Kadaster en de openbare registers*	X	X	Het bijhouden van de openbare registers en kadastrale registratie en het cartografisch weergeven van geografische basisgegevens. Het verstreken van inlichtingen aan belanghebbenden	13.02	24.159	n.v.t.	www.kadaster.nl
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	X	X	Keuren en regis- treren voertuigen/ onderdelen	14	n.v.t.	n.v.t.	www.rdw.nl
Havenbe- heerders		X	Zorgdragen voor ontvangstinrich- tingen voor scheepsafval	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.
Innovam Branche Kwalificatie Instituut van de stichting VAM (IBKI)*	X	X	Afnemen examen rij-instructeur, APK-keurmeester	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.ibki.nl
Keuringsartsen Scheepvaart Keuringsin- stanties Pleziervaartuigen	X		Medische keuring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.ilent.nl
Keuringsin- stanties Scheepsuit- rusting	X		Keuren pleziervaar- tuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.
KIWA	X		Keuren scheepsuit- rusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.
Klassekureurs art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	X	X	Vergunningverlening voor IVW Classificeren van schepen	div.	n.v.t.	n.v.t.	www.kiwa.nl

Naam organisa- tie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Begrotings- raming (2) (in € 1.000)	Apparaats- kosten/ Begrotings- kosten (in € 1.000)	Verwijzing naar website RWT/ZBO (3)
Landelijke Examen- commissie verkeersinfor- matie en verkeersaanwij- zingen (scheep- vaart)	X		Afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Luchtverkeers- leiding Nederland (LVNL)*	X	X	Luchtverkeersbege- leiding	17	n.v.t.	n.v.t.	www.lvnl.nl
Nederlandse Emissieauto- riteit*		X	Ondersteunen van de uitvoering van emissiehandel en de inzet van hernieuwbare energie in het vervoer en transport en het toezicht op de naleving van de regels op deze terreinen	19.01	n.v.t.	n.v.t.	www.emissieautoriteit.nl
Nederlands Loodswezen BV	X		Faciliteren belooden schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	www.loodswezen.nl
Nederlandse Loodsencoop- ratie (NLC)	div	div	Belooden van schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	www.loodswezen.nl
ProRail	X		Beheren spoorinfra- structuur	16 HXII en 13.02 IF	2.258.473	458.000 (incl. BTW)	www.prorail.nl
Regionale Loodsencoop- raties (RLC's)	X	X	Belooden van schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	www.loodswezen.nl
Rijkshaven- meester Rotterdam	X	X	Havenverkeers- leiding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.portofrotterdam.com
Stichting Advisering Bestuursrecht- spraak (StAB)	X		Het op verzoek van de bestuursrechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigenbe- richten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade	98	5.377	5.377	www.stab.nl
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*	X		Slottoewijzing luchtvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.slotcoordination.nl
Stichting Buisleidingen- straat Nederland (LSNed)	x		LSNed beheert een obstakelvrij leidingentracé tussen de industrie- gebieden van Rotterdam en Moerdijk, in de richting van Vlissingen en Antwerpen.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.lsned.nl

Naam organisa- tie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Begrotings- raming (2) (in € 1.000)	Apparaats- kosten/ Begrotings- kosten (in € 1.000)	Verwijzing naar website RWT/ZBO (3)
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	X	X	Afgeven vergun- ningen	14	n.v.t.	n.v.t.	www.niwo.nl
Stichting Scheepsafval- stoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)		X	Afgeven olieafgifte- boekje	18	n.v.t.	n.v.t.	www.sabni.nl
Stichting Vaarbewijs- en Marifoon- examens (VAMEX)*	X	X	Afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	www.vamex.nl

- 1) Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet ZBO gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd zbo/rwt.
- 2) Het overgrote deel van de onder lenM ressorterende zbo's en rwt's wordt gefinancierd vanuit tarieven.
- 3) Voor de algemene toezichtvisie en ministeriële regelingen en sturingsvisies op zbo's, zie: [http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/03/07/toezichtvisie-ienm-2013-2017-verantwoerde-uitvoering.html](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/03/07/toezichtvisie-ienm-2013-2017-verantwoorde-uitvoering.html)

4.2 Verdiepingshoofdstuk

Beleidsartikel 11: Waterkwantiteit

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
11 Waterkwantiteit						
Stand ontwerpbegroting 2014	39.731	38.756	38.522	39.411	39.400	39.397
Mutatie 1e suppletoire begroting 2014	2.429	- 597	1.211	- 1.364	- 2.294	- 1.692
Nieuwe mutaties	- 312	- 312	- 312	- 319	- 100	- 100
Stand ontwerpbegroting 2015	41.848	37.847	39.421	37.728	37.006	37.605

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Uitgaven						
1. Luchthaven Bonaire				- 212		
2. Overboeking naar BZK (Gemeentefonds) t.b.v. waterschapsverkiezingen		23.800	- 23.800			
Diversen	- 312	- 312	- 100	- 319	- 100	- 100
Totaal	- 312	- 312	- 312	- 319	- 100	- 100

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. De algemene uitkering van het gemeentefonds wordt in 2015 met eenmalig € 23,8 mln verhoogd vanwege de gecombineerde verkiezingen voor Provinciale Staten en waterschappen die gemeenten op 18 maart 2015 organiseren. Deze middelen worden overgeheveld naar BZK ten behoeve van het Gemeentefonds.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
11 Waterkwantiteit						
Stand ontwerpbegroting 2014		30				
Mutatie 1e suppletoire begroting 2014						
Nieuwe mutaties		23.800				
Stand ontwerpbegroting 2015	30	23.800	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ontvangsten						
1. Bijdrage waterschappen		23.800				
Totaal	0	23.800	0	0	0	0

Ad 1. Het betreft de ontvangst van de bijdrage van de waterschappen ten behoeve van de waterschapsverkiezingen, die naar artikel 11 wordt overgeboekt.

Beleidsartikel 12: Waterkwaliteit

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
12 Waterkwaliteit						
Stand ontwerpbegroting 2014	85.558	47.634	46.405	41.677	41.091	41.090
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	– 80	9	860	842	83	83
Nieuwe mutaties	212	– 41.418	– 39.580	– 36.045	– 35.681	– 35.681
Stand ontwerpbegroting 2015	85.690	6.225	7.685	6.474	5.493	5.492

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire			– 134			
3. Overboeking naar het Deltafonds	0	– 41.630	– 39.446	– 36.264	– 35.681	– 35.681
Diversen	212	212	219			
Totaal	212	– 41.418	– 39.580	– 36.045	– 35.681	– 35.681

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Overboeking naar het Deltafonds. Op grond van het amendement Jacobi (Kamerstukken II, 2013/14, **33 503, nr. 8**) is het met ingang van 1 januari 2015 mogelijk om de uitgaven op het gebied van waterkwaliteit, ook wanneer deze uitgaven geen relatie hebben met waterveiligheid en zoetwatervoorziening, te verantwoorden op het Deltafonds. Hierdoor is het mogelijk om vanuit het Deltafonds projecten waarin ook waterkwaliteitsaspecten een rol spelen integraal te financieren. Hiertoe zijn middelen overgeboekt van artikel 12 op Begroting hoofdstuk XII naar het nieuwe artikel 7 in het Deltafonds. Het gaat daarbij om de realisatieprojecten Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (KRW), Natuurcompensatie Perkpolder, Verruiming vaargeul Westerschelde en Natuurlijker Markermeer/IJmeer. Tevens is voor dekking gezorgd voor de totale opgave voor de Kaderrichtlijn Water (KRW), die loopt tot en met 2027 (zie ook de «Groeiparagraaf» (Wat is nieuw in deze begroting) in het Deltafonds).

Beleidsartikel 13: Ruimtelijke ontwikkeling

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
13 Ruimtelijke ontwikkeling						
Stand ontwerpbegroting 2014	105.979	196.861	192.272	192.802	190.085	190.057
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	4.109	- 2.325	- 1.376	- 1.154	554	- 48
Nieuwe mutaties	4.729	200	- 58.304	3.750	3.750	- 3.194
Stand ontwerpbegroting 2015	114.817	194.736	132.592	195.398	194.389	186.815

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire				- 2.054		
2. Investeringen drinkwaterkwaliteit en -kwantiteit Caribisch Nederland		3.885				
3. Overboeking naar het Deltafonds						- 4.944
4. Safety deals						- 2.000
5. Bijdrage gemeenten aan Basisregistratie Kadaster			3.650	3.650	3.650	3.650
6. Bijdrage OCW aan Commissie m.e.r.	662					
7. Bijdrage EZ aan Commissie m.e.r.	1.386					
8. Bodemsanering			- 60.000			
Diversen	- 1.204	200	100	100	100	100
Totaal	4.729	200	- 58.304	3.750	3.750	- 3.194

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Bijdrage aan de kosten van voorzieningen voor drink- en afvalwater in Caribisch Nederland.

Ad 3. Overboeking naar het Deltafonds ten behoeve van het programma Kaderrichtlijn Water (KRW). Om aan de opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor de tweede en derde planperiode tot en met 2027 te voldoen, zijn middelen op andere artikelonderdelen vrijgemaakt. Een deel van de dekking van de KRW-opgave is gevonden op het artikelonderdeel 13.04 Meerjarenprogramma Bodem.

Ad 4. Overboeking vanuit artikel 13.04.04 (€ 2 mln per jaar voor de periode 2019–2028) ten behoeve van intensivering. In het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB) van 4 juni 2014 is met VNG en IPO afgesproken dat er Safety deals ten behoeve van Omgevingsveiligheid worden afgesloten.

Ad 5. Bijdrage gemeenten aan de uitvoering van de Basisregistratie Kadaster (BRK). Opdrachtverstrekking aan het Kadaster loopt via lenM.

Ad 6. Bijdrage van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aan de Commissie m.e.r. (milieueffectrapportage).

Ad 7. Bijdrage van het ministerie Economische Zaken aan de Commissie m.e.r. (milieueffectrapportage).

Ad 8. Eind 2014 worden nieuwe afspraken gemaakt met de lokale overheden over bodemsanering vanaf 2016. Vanuit het budget wordt € 60 mln. vrijgemaakt in het jaar 2016. Dit is betrokken in de integrale besluitvorming voor de begroting 2015. In de lopende beleidsdoorlichting naar artikel 13 «ruimtelijke ontwikkeling» op de begroting van IenM zal de nieuwe RPE vraag naar een 20% besparingsoptie worden beantwoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
13 Ruimtelijke ontwikkeling						
Stand ontwerpbegroting 2014	934	934	934	934	934	934
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2015	934	934	934	934	934	934

Beleidsartikel 14: Wegen en Verkeersveiligheid

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
14 Wegen en verkeersveiligheid						
Stand ontwerpbegroting 2014	33.119	32.098	33.265	33.215	28.181	28.178
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	2.134	- 830	- 720	- 718	- 625	- 625
Nieuwe mutaties	267	775	109	775	775	775
Stand ontwerpbegroting 2015	35.520	32.043	32.654	33.272	28.331	28.328

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Uitgaven						
1. Overdracht middelen fietsbeleid	735	775	775	775	775	775
2. Luchthaven Bonaire			- 666			
Diversen	- 468	0	0	0	0	0
Totaal	267	775	109	775	775	775

Ad 1. Overboeking middelen fietsbeleid van artikel 15 naar artikel 14 vanwege de beleidsmatige samenhang met Beter Benutten.

Ad 2. Bijdrage aan het IenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
14 Wegen en verkeersveiligheid						
Stand ontwerpbegroting 2014	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014						
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2015	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782

Beleidsartikel 15: OV-keten

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
15 OV-keten	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	7.531	7.223	7.627	7.210	7.589	7.588
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	1.500	– 427	– 456	– 441	– 483	– 233
Nieuwe mutaties	7.209	– 775	– 962	– 775	– 775	– 775
Stand ontwerpbegroting 2015	16.240	6.021	6.209	5.994	6.331	6.580

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Overdracht middelen fietsbeleid	– 735	– 775	– 775	– 775	– 775	– 775
2. Luchthaven Bonaire			– 187			
3. Bijdrage Regeling Waddenveren	9.000					
4. Herprioritering/OV-begeleiderskaart	– 1.300					
Diversen	244		0	0	0	0
Totaal	7.209	– 775	– 962	– 775	– 775	– 775

Ad 1. Overboeking middelen fietsbeleid van artikel 15 naar artikel 14 vanwege de beleidsmatige samenhang met Beter Benutten.

Ad 2. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 3. Bijdrage in het kader van regeling met Eigen Veerdienst Terschelling over veerverbinding met Terschelling.

Ad 4. Overboeking middelen van artikel 15 OV-keten naar artikel 16 Spoor voor dekking uitgaven lange termijn spooragenda en OV-begeleiderskaart.

Beleidsartikel 16: Spoor

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
16 Spoor						
Stand ontwerpbegroting 2014	24.424	13.900	4.918	5.318	5.068	5.068
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	4.229	– 115	– 103	– 118	– 123	– 123
Nieuwe mutaties	127	15.000	– 86			
Stand ontwerpbegroting 2015	28.780	28.785	4.729	5.200	4.945	4.945

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Overboeking GSM-R interferentieproblematiek		15.000				
2. Luchthaven Bonaire			– 86			
3. Herprioritering/OV-begeleiderskaart	1.300					
Diversen	– 1.173					
Totaal	127	15.000	– 86	0	0	0

Ad 1. Bijdrage vanuit EZ voor subsidieregeling vervoerders voor aanpak interferentieproblematiek op GSM-Rail door inbouw filters in treinen.

Ad 2. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 3. Overboeking middelen van artikel 15 OV-keten naar artikel 16 Spoor voor dekking uitgaven lange termijn spooragenda en OV-begeleiderskaart.

Beleidsartikel 17: Luchtvaart

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
17 Luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	34.291	23.706	20.828	16.642	11.986	11.984
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	– 267	– 182	– 204	– 206	– 241	– 241
Nieuwe mutaties	1.617	235	4.746	– 300	35	35
Stand ontwerpbegroting 2015	35.641	23.759	25.370	16.136	11.780	11.778

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Covenant versneld onderploegen graanresten	1.300	200	200	300		
2. Luchthaven Bonaire			5.815			
3. Protocol lenM inzake NLR			– 1.304	– 635		
Diversen	317	35	35	35	35	35
Totaal	1.617	235	4.746	– 300	35	35

Ad 1. In 2014 wordt € 2 miljoen besteed in het kader van het covenant versneld onderploegen graanresten. De luchtvaartsector levert daarvan een bijdrage van € 0,7 mln. Deze bijdrage wordt geleverd in de jaren 2015–2017.

Ad 2. Het betreft hier een bijdrage ten behoeve van uitvoering masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. De dekking is lenM-breed vanuit andere artikelen gevonden.

Ad 3. Op basis van het protocol tussen lenM en EZ inzake NLR hevelt lenM middelen aan EZ over ter compensatie voor eerdere taakstellingen op subsidies.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
17 Luchtvaart	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	44.851	28.111	6.628	25	25	25
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014						
Nieuwe mutaties	407	4.998	200	300		
Stand ontwerpbegroting 2015	45.258	33.109	6.828	325	25	25

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Ontvangsten	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Bijstelling ontvangsten overige heffingen en GIS 2/3		4.798				
2. Covenant versneld onderploegen graanresten		200	200	300		
Diversen	407					
Totaal	407	4.998	200	300	0	0

Ad 1. Bijstelling ontvangstenraming heffingen GIS 2/3 en overige heffingen als gevolg van meer vliegbewegingen.

Ad 2. De luchtvaartsector levert een bijdrage van € 0,7 mln aan de kosten in 2014 in het kader van het convenant versneld onderploegen graanresten.

Beleidsartikel 18: Scheepvaart en havens

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
18 Scheepvaart en havens	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	5.303	4.752	4.929	4.923	4.922	4.921
Mutatie 1e suppletoire begroting 2014	– 9	– 20	– 76	– 76	– 76	– 87
Nieuwe mutaties			– 76			
Stand ontwerpbegroting 2015	5.294	4.732	4.777	4.847	4.835	4.834

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire			– 76			
Totaal	0	0	– 76	0	0	0

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Artikel 19: Klimaat

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)							
	19 Klimaat	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014		59.422	54.127	49.691	48.550	48.065	48.060
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014		10.443	1.435	1.535	1.335	1.335	1.335
Nieuwe mutaties		1.374	4.353	1.521	1.621	653	- 90
Stand ontwerpbegroting 2015		71.239	59.915	52.747	51.506	50.053	49.305

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)							
	Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire				- 198			
2. Prioritering Milieu thema's	- 113	1.283	1.221	1.286	743		
3. Gecoördineerde opdracht NEN	- 197						
4. Overboeking EZ voor het SER-energieakkoord	1.600	3.050	425	425			
Diversen	84	20	73	- 90	- 90	- 90	
Totaal	1.374	4.353	1.521	1.621	653	- 90	

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Overboeking vanuit met name artikelen 20 en 22 ten behoeve van beleidsintensivering Klimaat, onder meer voor de uitvoering van Roadmap 2050.

Ad 3. Overboeking naar artikel 21 ten behoeve van opdrachtverstrekking aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor NEN (*NEderlandse Norm*), onder andere op het gebied van biomassa, lokale luchtkwaliteit en emissiemeting.

Ad 4. Bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken voor de uitvoering van de aan lenM gerelateerde activiteiten uit het SER-Energieakkoord.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)							
	19 Klimaat	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014		200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	- 53.000	- 32.000	- 11.000	24.000	24.000	157.000	
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerpbegroting 2015		147.000	168.000	189.000	224.000	224.000	357.000

Artikel 20: Lucht en Geluid

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
20 Lucht en geluid						
Stand ontwerpbegroting 2014	49.383	43.526	36.602	33.089	33.074	33.071
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	– 594					
Nieuwe mutaties	– 3.729	– 7.076	– 6.746	– 2.875	1.549	
Stand ontwerpbegroting 2015	45.060	36.450	29.856	30.214	34.623	33.071

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire			– 945			
2. Prioritering Milieu thema's	– 2.690	– 7.076	– 5.801	– 2.875	1.549	
3. BDU waterstofbussen	– 1.000					
Diversen	– 39					
Totaal	– 3.729	– 7.076	– 6.746	– 2.875	1.549	0

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Overboeking naar met name artikelen 19 en 21 ten behoeve van beleidsintensivering Klimaat en Duurzaamheid.

Ad 3. Overboeking naar artikel 25 (BDU) ten behoeve van continuering van de pilot waterstofbussen in Amsterdam.

Beleidsartikel 21: Duurzaamheid

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
21 Duurzaamheid						
Stand ontwerpbegroting 2014	13.530	14.759	17.815	16.056	15.935	15.932
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	435	– 37	– 37	– 37	– 37	– 37
Nieuwe mutaties	4.137	5.771	4.834	2.301	2.254	– 575
Stand ontwerpbegroting 2015	18.102	20.493	22.612	18.320	18.152	15.320

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire			– 328			
2. Prioritering Milieu thema's	4.365	6.446	5.737	2.876	2.829	
3. Gecoördineerde opdracht NEN	878					
4. Uitvoering EVOA	– 475	– 475	– 475	– 475	– 475	– 475
Diversen	– 631	– 200	– 100	– 100	– 100	– 100
Totaal	4.137	5.771	4.834	2.301	2.254	– 575

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Overboeking vanuit met name artikelen 20 en 22 ten behoeve van beleidsintensivering Duurzaamheid, onder meer voor de uitvoering van Duurzame Productketens (programma VANG).

Ad 3. Overboeking vanuit artikelen 19 en 22 ten behoeve van opdrachtverstrekking aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor NEN (*NEderlandse Norm*), onder andere op het gebied van biomassa, lokale luchtkwaliteit en emissiemeting.

Ad 4. Overboeking naar artikel 24 (Handhaving en toezicht) ten behoeve van opdrachten voor de uitvoering van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA).

Artikel 22: Externe Veiligheid en Risico's

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
22 Externe veiligheid en risico's	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	28.134	44.132	50.477	52.689	69.709	69.700
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	– 765	277	172	104	104	104
Nieuwe mutaties	– 2.115	– 563	– 1.996	– 1.197	– 5.031	2.090
Stand ontwerpbegroting 2015	25.254	43.846	48.653	51.596	64.782	71.894
Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Luchthaven Bonaire			– 929			
2. Prioritering Milieu thema's	– 1.562	– 653	– 1.157	– 1.287	– 5.121	
3. Gecoördineerde opdracht NEN	– 681					
4. Safety Deals						2.000
Diversen	128	90	90	90	90	90
Totaal	– 2.115	– 563	– 1.996	– 1.197	– 5.031	2.090

Ad 1. Bijdrage aan het lenM-beleid ten behoeve van de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland om aan de minimale (internationale) voorschriften voor de vliegveiligheid te voldoen. Deze uitgaven worden verantwoord onder artikel 17.

Ad 2. Overboeking naar met name artikelen 19 en 21 ten behoeve van beleidsintensivering Klimaat en Duurzaamheid.

Ad 3. Overboeking naar artikel 21 ten behoeve van opdrachtverstrekking aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor NEN (*NEderlandse Norm*), onder andere op het gebied van biomassa, lokale luchtkwaliteit en emissiemeting.

Ad 4. Overboeking vanuit artikel 13.04.04 (€ 2 mln per jaar voor de periode 2019–2028) ten behoeve van intensivering. In het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB) van 4 juni 2014 is met VNG en IPO afgesproken dat er Safety deals ten behoeve van Omgevingsveiligheid worden afgesloten.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
22 Externe veiligheid en risico's	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	2.369	2.369	500			
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	350	350	300	250	250	250
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2015	2.719	2.719	800	250	250	250

Artikel 23: Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie						
Stand ontwerpbegroting 2014	33.926	39.432	41.468	45.028	36.606	36.601
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	39	58	58	58	58	58
Nieuwe mutaties	2.788	424	1	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2015	36.753	39.914	41.527	45.086	36.664	36.659

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Veranderopgave KNMI	2.788	424	1			
Totaal	2.788	424	1	0	0	0

Ad 1. Bijdrage in de reorganisatiekosten Veranderopgave KNMI.
Daarnaast compensatie aan KNMI voor onder andere de vertraging in de realisatie van medefinanciering door derden voor het gebruik van de meetmast Cabauw.

Artikel 24: Handhaving en toezicht

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
24 Handhaving en toezicht						
Stand ontwerpbegroting 2014	129.559	126.746	124.170	121.147	118.868	118.863
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	– 252	– 252	– 252	– 252	– 252	– 252
Nieuwe mutaties	– 15.537	– 16.447	– 16.447	– 16.447	– 16.447	– 16.447
Stand ontwerpbegroting 2015	113.770	110.047	107.471	104.448	102.169	102.164

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Uniformering ICT	1.287					
2. Uitvoering EVOA-taken	475	475	475	475	475	475
3. Overboeking bijdrage in uitvoeringskosten vergunningverlening	– 16.000	– 16.000	– 16.000	– 16.000	– 16.000	– 16.000
4. Overboeking middel ICAWEB	– 977	– 977	– 977	– 977	– 977	– 977
Diversen	– 322	55	55	55	55	55
Totaal	– 15.537	– 16.447				

Ad 1. Als gevolg van de fusie tussen de VROM-inspectie en de Inspectie V&W tot ILT zijn verschillende werkprocessen en een divers ICT-landschap ontstaan. Er wordt een bijdrage verstrekt in de meerkosten voor uniformering hiervan.

Ad 2. Voor uitvoering van de Europese Verordening voor overbrenging van afvalstoffen (EVOA) zijn aanvullende middelen voor ICT-systeem benodigd.

Ad 3. Dit betreft een bijdrage aan de kosten van vergunningverlening door ILT. Bij artikel 97.01.03 Bijdragen aan agentschappen is een nadere inhoudelijke toelichting opgenomen.

Ad 4. Dit betreft een overboeking als gevolg van de overdracht van ICAWEB van ILT aan RWS.

Artikel 25: BDU

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
25 BDU						
Stand ontwerpbegroting 2014	1.819.189	1.779.230	1.804.487	1.806.127	1.792.451	1.792.229
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	165.720		18.000			
Nieuwe mutaties	4.885	3.175	3.043	3.082	2.888	3.007
Stand ontwerpbegroting 2015	1.989.794	1.782.405	1.825.530	1.809.209	1.795.339	1.795.236

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Uitgaven						
1. Continueren pilot waterstofbussen	1.000					
2. Loon- en prijsbijstelling	3.885	3.175	3.043	3.082	2.888	3.007
Totaal	4.885	3.175	3.043	3.082	2.888	3.007

Ad 1. Bijdrage voor de continuering van de pilot met waterstofbussen in Amsterdam.

Ad 2. Verdeling van de loon- en prijsbijstelling.

Artikel 26: Voeding van de fondsen

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
26 Voeding Fondsen						
Stand ontwerpbegroting 2013	7.452.327	6.426.753	6.470.184	6.928.973	6.457.333	6.552.321
Mutatie 1e suppletaire begroting 2013	– 460.480	– 20.419	116.159	81.143	– 18.863	– 18.863
Nieuwe mutaties	– 75.094	47.610	84.276	1.423	39.308	45.028
Stand ontwerpbegroting 2014	6.916.753	6.453.944	6.670.619	7.011.539	6.477.778	6.578.486
Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
26.01 Infrafonds						
1. Overboeking met HXII: spoor	1.173					
2. Overboeking met HXII: Reglok	– 101.287					
3. Overboeking met HXII: overig	835					
4. Verwerking index 2014	8.187	4.186	3.062	3.519	2.265	2.998
5. Cyber security	15.254					
6. Overboeking met HXII: wegen	– 8.835					
7. Loonbijstelling 2014	1.040	1.032	953	918	891	884
8. Maatwerk KNMI	– 1.416					
9. Generale kasschuiif			40.000	– 40.000		
10. Bijdrage EZ: GSM-R	4.000					
Diversen	– 1	– 1	– 1	– 1	2	– 6
26.02 Deltafonds						
1. Indexering 2014	1.375	768	588	498	235	293
2. loonbijstelling apparaat	248	235	228	225	234	234
3. overb. XII in het kader van Cyber security	5.437					
4. overb. XII in het kader van CPB	– 120	– 240				
5. overb. XII in het kader van maatwerk KNMI	– 984					
6. Overheveling KRW/Motie Jacobi		41.630	39.446	36.264	35.681	40.625
Totaal	– 75.094	47.610	84.276	1.423	39.308	45.028

26.01 Bijdrage aan het Infrafonds

1. Overboeking met HXII: spoor

Uit dit artikel worden een overboeking naar de begroting van HXII aangebracht voor Actieplan groei op het spoor (€ 1,2 mln).

2. Overboeking met HXII: Reglok

Vanuit het IF artikel 14 Regionaal, lokale infra worden de volgende overboekingen naar de begroting van HXII aangebracht:

- Een betaling aan de Waddenveren (€ 9 mln). De jarenlange concurrentiestrijd tussen TSM Doeksen en Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) is slecht. Doeksen neemt de veerdienst over van Eigen Veerdienst Terschelling. EVT stopt met varen. Hiermee is de veerverbinding voor de komende 15 jaar veiliggesteld.
- Voor het project FlorijnAs, een concreet project binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult de gemeente Assen de rol van contractorende partij. Om deze rol te kunnen vervullen stort lenM, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering over 2014 zal zijn.

- Het regiodeel van het Ruimtelijk Economisch Programma, onderdeel binnen het RSP, is indertijd geparkeerd op de begroting van lenM. lenM stort, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van dit budget in het Provinciefonds. BZK publiceert in haar circulaire vervolgens onder het kopje Decentralisatie-uitkering RSP hoe hoog de uitkering aan de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland over 2014 zal zijn.

3. Overboeking met HXII: overig

Vanuit het IF artikel 18 Overig worden de volgende overboekingen naar de begroting van HXII aangebracht:

- Overboeking aan Deltaris voor onderzoek naar de aardbevingsbestendigheid van kades bij de noordzijde van het Eemskanaal (€ 0,2 mln).
- Voor de bekostiging van de afspraken baangarantie uit het sociaal akkoord wordt € 0,5 mln overgeboekt uit het Transitiebudget naar de RWS.
- Overboeking aan de RWS voor van AnaarBeter.nl.

4. Prijsbijstelling tranche 2014

Net als in de vorige begroting dekt lenM de korting op de prijsbijstelling tranche 2014 uit de resterende investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasprobleem. lenM lost dit uiterlijk bij ontwerpbegroting 2017 op, maar zo mogelijk bij de eerstvolgende herijking van het investeringsprogramma. In het uitvoeringsjaar wordt een risico op een kasoverschrijding ter omvang van het minbedrag in de begroting geaccepteerd.

5. Cyber security

Beveiligd Werken richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen van informatiebeveiliging (Cyber Security). In dit kader is nu € 21 mln vrijgemaakt voor die werkzaamheden die in 2014 noodzakelijk zijn.

6. Overboeking met HXII: wegen

Voor de IODS-kwaliteitsprojecten (Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam; Bestuurlijke Overeenkomst bij het Tracébesluit A4 Delft-Schiedam) «Sanering verspreid liggend glas» en «Groen ondernemen» wordt een bijdrage verleend (2e tranche) aan de gemeente Midden-Delfland. Deze middelen worden via BZK in het Gemeentefonds gestort zoals ook bij de 1e tranche is gebeurd.

7. Loonbijstelling 2014

Dit betreft de toevoeging van de aan het Infrastructuurfonds uitgekeerde loonbijstelling 2014.

8. Maatwerk KNMI

Betreft afname meteorologische producten en diensten van KNMI voor uitvoering diverse taken RWS waaronder gladheidbestrijding. Deze dienstverlening werd aanvankelijk tussen agentschappen gefactureerd maar conform sturingafspraken nu door middel van budgettaire overboeking toegevoegd aan het KNMI.

9. Generale kasschuif

Bij Voorjaarsnota 2014 is een kasschuif van € 250 miljoen van 2014 naar 2016 (€ 150 miljoen) en 2017 (€ 100 miljoen) verwerkt. Bij het opstellen van de Miljoenennota bleek dat er binnen de volledige Rijksbegroting nog ruimte was om – aanvullend op deze reeds verwerkte kasschuiven – de budgettaire dip in 2016 verder te verlichten. Om deze reden wordt aanvullend € 40 miljoen versneld van 2017 naar 2016.

10. Bijdrage EZ: GSM-R

De bijdrage van EZ aan het project Beschermsmaatregelen GSM-R interferentie bedraagt € 4 mln. De uitgaven worden op het IF artikel 13 Spoorwegen verantwoord.

26.02 Bijdrage aan het Deltafonds

1. Indexering 2014

IenM heeft voor het jaar 2014 een beperkte bijdrage ontvangen voor de prijsstijging van de investeringen (IBOI). Net als in de vorige begroting dekt IenM de korting op de prijsbijstelling tranche 2014 uit de resterende investeringsruimte per investeringsdomein. Er resteert dan een kasprobleem dat in de ontwerpbegrotingen van 2019 en 2020 wordt opgelost. In het uitvoeringsjaar wordt een risico op een kasoverschrijding ter omvang van het minbedrag in de begroting geaccepteerd.

2. Loonbijstelling 2014

Dit betreft de toevoeging van de aan het Deltafonds uitgekeerde loonbijstelling 2014.

3. Overboeking van XII in het kader van Cyber Security

Beveiligd Werken richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen van informatiebeveiliging (Cyber Security). In dit kader is nu € 21 mln vrijgemaakt voor die werkzaamheden die in 2014 noodzakelijk zijn.

4. Overboeking van XII in het kader van CPB

Deze overboeking vanuit HXII naar DF betreft de bijdrage aan het CPB voor KIRE (Kennisunit Infrastructuur en Ruimtelijke Economie).

5. Maatwerk KNMI

Betreft afname meteorologische producten en diensten van KNMI voor uitvoering diverse taken RWS waaronder gladheidbestrijding. Deze dienstverlening werd aanvankelijk tussen agentschappen gefactureerd maar conform sturingafspraken nu door middel van budgettaire overboeking toegevoegd aan het KNMI.

6. Overheveling KRW/amendement Jacobi

Op grond van het amendement Jacobi (Kamerstukken II, 2013/14, **33 503, nr. 8**) is het met ingang van 1 januari 2015 mogelijk om de uitgaven op het gebied van waterkwaliteit, ook wanneer deze uitgaven geen relatie hebben met waterveiligheid en zoetwatervoorziening, te verantwoorden op het Deltafonds. Hierdoor is het mogelijk om vanuit het Deltafonds projecten waarin ook waterkwaliteitsaspecten een rol spelen integraal te financieren. Hiertoe zijn middelen overgeboekt van artikel 12 op de

Begroting hoofdstuk XII naar het nieuwe artikel 7 in het Deltafonds. Het gaat daarbij om de realisatieprojecten Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (KRW). Daarnaast zijn de projecten Natuurcompensatie Perkpolder, Verruiming vaargeul Westerschelde en Natuurlijker Markermeer/IJmeer ook overgeheveld naar het Deltafonds.

In de schriftelijke beantwoording van de Kamervragen ten behoeve van het WGO 18 november 2013 is ook aangegeven dat opgaven voor waterkwaliteit niet gedekt mogen worden uit de budgetten op het Deltafonds die bestemd zijn voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening. In lijn met deze voorwaarde is dekking gevonden binnen overige budgetten zodat de opgave KRW op artikel 7 van het DF volledig gedekt is. Dit is uitgebreid toegelicht in de Groeiparagraaf van de begroting van het Deltafonds.

Artikel 97: Algemeen departement

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
97 Algemeen departement						
Stand ontwerpbegroting 2014	27.206	24.976	25.333	25.306	25.412	25.409
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	3.014	215	213	213	212	- 38
Nieuwe mutaties	20.772	20.254	21.285	18.960	20.139	18.639
Stand ontwerpbegroting 2015	50.992	45.445	46.831	44.479	45.763	44.010

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Kostendekkendheid Vergunningtarieven	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
2. Verzameling budget beleidscommunicatie	2.067	2.620	2.308	1.983	1.662	1.662
3. Kasschuif onderzoeksbudget PBL	- 3.500		2.000		1.500	
4. ICAWEB	977	977	977	977	977	977
5. OLO	1.739					
6. Cyber security	20.691					
Cyber security naar IF	- 15.254					
Cyber security naar DF	- 5.437					
7. Meteorologie	2.400					
Diversen	1.089	657				
Totaal	20.772	20.254	21.285	18.960	20.139	18.639

Ad 1. Overboeking bijdrage aan de kosten van vergunningverlening door ILT. Bij artikel 97.01.03 Bijdragen aan agentschappen is een nadere inhoudelijke toelichting opgenomen.

Ad 2. Vanuit met name artikel 98 zijn budgetten die begroot zijn voor de doelstelling algemene beleidscommunicatie van het Ministerie van lenM op artikel 97 geplaatst, het artikel waar beleidscommunicatie wordt begroot en verantwoord.

Ad 3. Met behulp van artikel 99 is een kasschuif van onderzoeksbudgetten mogelijk gemaakt.

Ad 4. De Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (artikel 24 Handhaving) heeft het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) vergoed voor de uitvoering van ICAWEB (Integrale Crisisadvies Website). De uitgaven van het DCC worden op artikel 97 begroot en verantwoord.

Ad 5. DCI, een ICT-dienst van lenM, neemt de opdracht van artikel 13 Ruimtelijke ordening voor de opzet van OLO (omgevingsloket online) op zich. DCI verantwoordt zijn uitgaven op artikel 97.

Ad 6. Op de Begroting hoofdstuk XII is ruim € 20 mln vrijgemaakt (met name op basis van de afronding van het eigen vermogen van agentschappen ad € 14,8 mln) voor de bekostiging van de opstartkosten van Cybersecurity. Deze zijn op artikel 97 Algemeen verzameld. Gezien het om investeringen in infrastructuur gaat, worden deze middelen naar het Infrastructuur- en Deltafonds overgeheveld.

Ad 7. Betreft de afname van meteorologische producten en diensten van KNMI voor uitvoering diverse taken van RWS, waaronder gladheidbestrijding. Deze dienstverlening werd aanvankelijk tussen agentschappen gefactureerd maar conform sturingafspraken nu door middel van budgettaire overboeking toegevoegd aan de agentschapsbijdrage van KNMI.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
97 Handhaving en toezicht						
Stand ontwerpbegroting 2014	3.873	3.373	3.373	3.373	3.373	3.373
Mutatie 1e suppletoire begroting 2014	1.449					
Nieuwe mutaties	14.800					
Stand ontwerpbegroting 2015	20.122	3.373	3.373	3.373	3.373	3.373

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ontvangsten						
1. Afdrachten agentschappen	14.800					
Totaal	14.800	0	0	0	0	0

Ad 1. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is op basis van de regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Bij de agentschappen ILT (€ 11,6 mln), KNMI (€ 2,4 mln) NEa (€ 0,6 mln) en RWS (€ 0,2 mln) wordt deze norm overschreden. Bij 1^e suppletoire wet zijn deze overschrijdingen conform de regeling agentschappen hersteld door afroming ten gunste van het lenM-brede beeld. Deze zijn op artikel 99 Nominaal en onvoorzien geplaatst maar horen vanwege de technische aard van dit artikel bij artikel 97 Algemeen departement thuis.

Artikel 98: Apparaat van het kerndepartement

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
98 Handhaving en toezicht						
Mutatie 1e suppletoire begroting 2013	4.513	3.558	– 2.613	458	446	446
Nieuwe mutaties	– 7.908	– 6.462	– 6.501	– 5.925	– 5.433	– 5.328
Stand ontwerpbegroting 2014	316.305	300.273	293.725	253.520	254.316	255.639

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Egalisatieschuld	– 21.329					
Overige ontvangsten diensten 2013	9.198					
Ontvangst basispremie WAO/WIA	3.715					
2. HGIS-besluitvorming 2014			103	195	195	195
3. Bijdrage min. EZ aan wettelijk onderzoek PBL	1.000	1.000				
4. Verschuiving corporate Communicatie naar programma	– 567	– 1.220	– 908	– 683	– 362	– 362
5. Loonbijstelling	1.223	1.218	1.156	1.116	1.087	1.083
6. Afspraken Sociaal Akkoord	– 480					
7. Nieuw besturingsmodel KNMI	– 650	– 423				
8. Centrale bekostiging P-Direkt		– 6.934	– 6.691	– 6.553	– 6.353	– 6.244
Diversen	– 18	– 103	– 161			
Totaal	– 7.908	– 6.462	– 6.501	– 5.925	– 5.433	– 5.328

Ad 1. Op het apparaat van het Kerndepartement worden incidentele ontvangsten verwacht. Samen met incidentele besparingen op de uitgaven zijn deze ingezet ter dekking van de egalisatieschuld ad € 25 mln die bij 1e suppletoire wet aan het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) is overgedragen.

Ad 2. Van het Ministerie van Buitenlandse Zaken is de besluitvorming 2014 over de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) ontvangen. Dit betreft de herziening van de bezuiniging op de kosten van attachés in 2016 en verder.

Ad 3. Bijdrage van het Ministerie van EZ aan het werkprogramma PBL ten behoeve van wettelijke onderzoeken.

Ad 4. De corporate budgetten voor communicatie zijn niet bestemd voor het eigen personeel maar voor het communicatiebeleid van lenM. Beleid zet steeds meer in op communicatie als beleidsinstrument. Hierdoor is verschuiven van deze budgetten van artikel 98 naar het programma-budget (artikel 97) gewenst.

Ad 5. De loonbijstellingstranches 2013 en 2014 stonden op artikel 99 geperkeerd. Deze worden naar het apparaatsartikel overgeheveld.

Ad 6. Voor de bekostiging van de afspraken met betrekking tot baangarantie uit het sociaal akkoord (jaarlijks 38 extra banen voor lenM t/m 2024) wordt budget overgeboekt naar Rijkswaterstaat.

Ad 7. Het KNMI staat aan de vooravond van een omvangrijk transitie-traject waarbij wordt overgegaan op een meer vraaggestuurd besturingsmodel. Om dit te realiseren worden kosten gemaakt waarvoor aanspraak wordt gemaakt op het transitiebudget.

Ad 8. Vanaf 1 januari 2015 vindt centrale bekostiging voor de basisdienstverlening door P-Direkt plaats bij BZK/W&R. Met deze mutatie worden budgetten overgeheveld (julibrief) naar de begroting van BZK/W&R.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
98 Handhaving en toezicht						
Stand ontwerpbegroting 2014	2.434	2.434	2.434	2.434	2.434	2.434
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	3.616	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	12.913					
Stand ontwerpbegroting 2015	18.963	2.434	2.434	2.434	2.434	2.434

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ontvangsten						
1. Niet tot verrekening gekomen ontvangsten uit 2013	9.198					
2. Basispremie WAO/WIA	3.715					
Totaal	12.913	0	0	0	0	0

Ad 1. Dit betreft voornamelijk ontvangsten op ICT-projecten waarvoor de uitgaven in 2013 hebben plaatsgevonden maar de verrekening met de opdrachtgever niet.

Ad 2. Incidentele terugval basispremie WAO/WIA 2013.

Artikel 99: Nominaal en onvoorzien

Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
99 Nominaal en onvoorzien						
Stand ontwerpbegroting 2013	– 14.543	– 8.628	– 14.627	– 19.329	– 13.462	– 12.462
Mutatie 1e suppletoire begroting 2013	37.329	29.134	27.466	27.821	25.913	26.904
Nieuwe mutaties	– 21.778	– 11.913	– 12.329	– 10.558	– 10.303	– 9.700
Stand ontwerpbegroting 2014	1.008	8.593	510	– 2.066	2.148	4.742

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1. Cyber security	– 20.691					
2. Egalisatieschuld	25.003					
	– 3.674					
3. Toedeling prijs- en loonbijstelling	– 16.603	– 10.834	– 9.166	– 9.521	– 7.613	– 8.604
	1.008	580	469	459	306	400
4. Dekking tekorten HXII	– 8.558					
5. Kasschuif onderzoeken PBL	3.500		– 2.000		– 1.500	
Diversen	– 1.763	– 1.659	– 1.632	– 1.496	– 1.496	– 1.496
Totaal	– 21.778	– 11.913	– 12.329	– 10.558	– 10.303	– 9.700

Ad 1. Beveiligd Werken richt zich op het «in control» brengen en houden van de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering ter ondersteuning van de maatschappelijk vitale en primaire processen van RWS. Missie Kritieke Systemen zijn ICT systemen die een essentiële rol spelen in een informatieketen (mensen, processen en techniek). Onderdeel hiervan is het voldoen aan de eisen van informatiebeveiliging (Cyber Security). In dit kader is bijna € 21 mln vrijgemaakt voor die werkzaamheden die in 2014 noodzakelijk zijn. Een deel wordt het Infrastructurfonds ingezet (ruim € 15 mln) en een deel op het Deltafonds (ruim € 5 mln).

Ad 2. Vanwege de betaling van de egalisatieschuld aan de Rijksvastgoed-dienst bij 1^e suppletoire wet 2014 was een tekort op artikel 99 ontstaan. Dit is gedekt uit artikel 98 en 99.

Ad 3. De verdeling van de bij Voorjaarsnota 2014 ontvangen loon- en prijsbijstelling was op artikel 99 geparkeerd. Deze wordt toegewezen naar de BDU (artikel 25), het Infrastructurfonds (artikelonderdeel 26.01), het Deltafonds (artikelonderdeel 26.02) en het personeel van het Kernde部分 (artikelonderdeel 98.01). Een deel blijft op artikel 99 achter.

Ad 4. Artikel 99 biedt ruimte om tekorten in het jaar 2014 te dekken. Het betreft de financiering van tekorten in de artikelen 13, 17, 22, 23 en 24.

Ad 5. Deze mutatie maakt de voorgestelde kasschuif op artikel 97 mogelijk. Hierdoor is het mogelijk om de budgetten voor onderzoeken van het PBL in latere jaren te plaatsen.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (x € 1.000)

99 Nominaal en onvoorzien	2015	2016	2017	2018	2019
Stand ontwerpbegroting 2014	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletaire begroting 2014	14.800				
Nieuwe mutaties	– 14.800				
Stand ontwerpbegroting 2015	0	0	0	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)

Uitgaven	2015	2016	2017	2018	2019
1. Afdrachten agentschappen	– 14.800				
Totaal	– 14.800	0	0	0	0

Ad 1. Het eigen vermogen van een baten-lastenagentschap is op basis van de regeling agentschappen gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Bij de agentschappen ILT (€ 11,6 mln), KNMI (€ 2,4 mln), NEa (€ 0,6 mln) en RWS (€ 0,2 mln) wordt deze norm overschreden. Bij 1^e suppletaire wet zijn deze verschrijdingen conform de regeling agentschappen hersteld door afroming ten gunste van het lenM-brede beeld. Deze zijn op artikel 99 Nominaal en onvoorzien geplaatst maar horen vanwege de technische aard van dit artikel bij artikel 97 Algemeen departement thuis.

Bijlage 4.3 Moties en toezaggingen

Moties

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet Bodembescherming met het oog op nieuwe regels voor de toepassing van bouwstoffen, grond en baggerspecie (30 522) 14-02-2007	Motie Donner c.s. 30 522-10 verzoekt de regering om binnen drie jaar na inwerkingtreding van de onderhavige wetswijziging een voorstel tot nadere normering van de bevoegdheid tot subdelegatie in te dienen.	Stas I&M	In Kamerstuk 30 015 nr. 44 is de Kamer per brief geïnformeerd over het verdere verloop van de uitvoering van de motie. Het kabinet zal onverkort uitvoering geven aan de motie en heeft daar meer tijd voor nodig dan de periode tot 1 januari 2011. In 2012 is voldoende inzicht en evaluatie-informatie verzameld om tot nadere normering van de bevoegdheid tot subdelegatie te komen. Om efficiencyredenen (voorkomen van een apart wetgevingstraject) zal daarbij worden aangesloten bij een andere en meeromvattende wijziging van de Wet bodembescherming, die in 2015 tot gewijzigde wetgeving moet leiden.
VAO Verkeersveiligheid en CBR 03-07-2008	Motie Madlener 29 398-112 over regels voor dekking van examencentra door heel Nederland.	Minister I&M	De Kamer zal medio 2014 worden geïnformeerd over de besluitvorming van het CBR inzake het locatiebeleid.
Notaoverleg MIRT 15-12-2008	Motie Cramer en Vermeij 31 700 A-53 verzoekt de regering in overleg te gaan met de regio over gezamenlijke financiering van de OV-tunnel en de OV-knoop in Amstelveen en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren.	Stas I&M	Deze motie zal samen met de motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink en motie De Rouwe in een brief aan de Tweede Kamer medio 2014 worden beantwoord.
NO Landelijk Afvalbeheersplan LAP (2e termijn) 20-04-2009	Motie Poppe 30 872-30 verzoekt de regering om het Landelijk afvalbeheerplan 2009–2021 zodanig te wijzigen dat thermische verwerking van het jaarlijkse aanbod aan asbest ook daadwerkelijk de minimumstandaard wordt.	Stas I&M	Op 1 januari 2013 is het gewijzigde Besluit Stortplaatsen en stortverboden Afvalstoffen in werking getreden. Het onderdeel stortverbod hechtgeboren asbestcementproducten is echter nog niet in werking getreden, omdat er nog geen verwerkingscapaciteit voor de genoemde afvalstroom beschikbaar is. Als de geplande fabriek in bedrijf gaat, wordt het stortverbod per KB in werking gesteld en wordt de minimumstandaard in het LAP aangepast. Het is nog niet bekend of/wanneer de fabriek wordt gebouwd.
VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij» 22-04-2010	Motie Anker/Mastwijk 32 351-8 over meenemen van de inbouw van ERTMS in de infrastructuur.	Stas I&M	Na voorkeursbeslissing ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 14) wordt gestart met het uitwerkingsplan. Daar wordt deze motie in meegeïnomen.
Begrotingsbehandeling I&M 01-12-2010	Motie De Rouwe/De Mos 32 500 XII-28 verzoekt de regering al het mogelijke in het werk te stellen om verschuiving van de aanlegplaats van TESO in Den Helder naar het oosten mogelijk te maken.	Minister I&M	De Minister is in afwachting van de plannen van de initiatiefnemer (i.c. de gemeente).

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Agrarische activiteiten 28-06-2011	Motie Van Gerven/Jacobi 29 383-172 verzoekt de regering, binnen twee jaar na inwerkingtreding van de wijziging van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer een evaluatie te starten naar de uitwerking van het besluit in ieder geval betreffende:- lastendruk voor boeren en bedrijven;- milieu, geur en geluidshinder effecten;- waterkwaliteitseffecten met name betreffende normoverschrijdende stoffen.	Stas I&M	Uitvoering zal plaatsvinden in 2014, zodat per 1 januari 2015 kan worden gerapporteerd.
VAO Luchtvaart 08-11-2011	Motie Koopmans/De Caluwé 31 936-93 verzoekt de regering om: – alle aangekondigde aanpassingen in het luchtruim en de luchtverkeersleiding met grote voortvarendheid te blijven najaagen en niet later dan 1 januari 2015 te realiseren; – als grootste aandeelhouder de Schiphol Groep op te roepen, de noodzakelijke investeringen in Lelystad voor het openstellen in gang te zetten, zodat uiterlijk per 1 januari 2015 de benodigde baanverlenging en infrastructuur gerealiseerd zijn.	Stas I&M	De motie is in uitvoering, over de voortgang rondom luchthaven Lelystad is de Kamer meest recentelijk op 13 juni 2014 geïnformeerd (Kamerstuk 31 936 , nr. 202).
Begrotingsbehandeling IenM 23-11-2011	Motie Aptroot c.s. 33 000 XII-18 verzoekt de regering het gebruik van vervoer over water en spoor te bevorderen door in samenwerking met provincies en bedrijfsleven een landelijk dekkend plan voor overslagterminals weg-water-spoor op te stellen met daarin in ieder geval: – aangegeven waar overslagterminals wenselijk en mogelijk zijn; – een aanpak hoe private investeringen aantrekkelijk kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door het wegnemen van belemmeringen in regelgeving; verzoekt de regering voorts dit plan vóór 1 mei 2012 aan de Kamer voor te leggen.	Minister I&M	Het MIRT onderzoek is gestart en duurt 2 jaar. Oplevering naar verwachting begin 2016.
VSO Ontwerpbesluit wijziging Crisis- en herstelwet 26-01-2012	Motie Van Veldhoven 32 127-154 verzoekt de regering in gesprekken met het bevoegd gezag en de exploitant erop aan te dringen dat zij onderzoeken met welke maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van een oxidatielaag, extra methaanuitstoot kosteneffectief kan worden teruggebracht.	Minister I&M	Het ministerie is in gesprek met bevoegde gezagen (provincies) en exploitanten over de te nemen maatregelen ten aanzien van methaanuitstoot. Onderzocht wordt bovendien of extra maatregelen noodzakelijk zijn, en zo ja hoe deze uitstoot kosteneffectief kan worden teruggebracht. Deze maatregelen worden opgenomen in een Green Deal rond eind 2014

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Wet Basisnet (32 862) vervolg 14-06-2012	Motie Jansen 32 862-43 verzoekt de regering, binnen een jaar een voorstel aan de Kamer te doen om het toezicht op de externe veiligheid bij het spoor in één hand te brengen.	Stas I&M	De uitspraken van de Raad van State (19 maart 2014) over de vergunning voor het emplacement in Kijfhoek heeft invloed op de aanpak voor het onder algemene regels brengen van emplacementen. Er heeft daarom een herijking van het plan van aanpak om emplacementen onder algemene regels te brengen, plaats gevonden. De uitspraak van de RvSt inzake Kijfhoek zal in deze nieuwe regelgeving worden meegenomen. Gezien uitspraken van de Raad van State, ligt de handhaving van de wettelijke bepalingen inzake alle vervoer bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit is inclusief de vervoersbewegingen en het rangeren op emplacementen. Daarmee is de facto het toezicht op externe veiligheid bij het spoor in één hand gekomen. De vorming voor algemene voorschriften voor onder andere de externe veiligheid voor emplacementen in landelijke voorschriften, is nog in ontwikkeling en zal deel uitmaken van het activiteitenbesluit onder de omgevingswet.
VAO MIRT 05-07-2012	Motie Kuiken 33 000 A-80 verzoekt de regering om in de Hoofdrailnetconcessie nachtstreinen op te nemen tussen de Randstad en Brabant, aansluitend aan de nachtstreinen in de Randstad, ten minste in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag, waarvan de laatste treinen uit Rotterdam respectievelijk Utrecht vertrekken om ca. 02.00 uur.	Minister I&M	In de concept-ontwerpvervoerconcessie is opgenomen dat NS de nachtverbinding zoals die in dienstregelingjaar 2014 in Brabant bestond handhaaft, voor zover er genoeg reizigers zijn om de verbinding rendabel te exploiteren, hierin meegerekend, indien vereist, een financiële bijdrage van een decentrale overheid.
Begrotingsbehandeling IenM 22-11-2012	Motie 33 400 XII-31 Van Veldhoven verzoekt de regering, de relevante eisen uit de Wet Milieubeheer snel te actualiseren en te voorzien van concrete maatregellijsten, zodat medeoverheden effectieve handhavingsinstrumenten in handen hebben, en met hen toe te zien op een actieve handhaving.	Stas I&M	De Kamer is met het toezenden van het Energieakkoord voor duurzame groei geïnformeerd over de wijze waarop de motie wordt uitgevoerd. Op zijn vroegst is in 2015 de wettelijke verankering van erkende maatregellijsten voor energiebesparing formeel van kracht in de Wet milieubeheer.
VAO Vervoersconcessie Hoofdrailnet 20-12-2012	Motie Hoogland c.s. 29 984-346 verzoekt de regering, de concessie voor het hoofdrailnet te gunnen voor tien jaar aan de NS en tussentijds geen lijnen te decentraliseren en aan te besteden; verzoekt de regering tevens, de bevindingen van decentralisatie van het hoofdrailnet uit de midterm review te betrekken bij de concessieverlening na 2025.	Stas I&M	In de Lange Termijn Spooragenda is opgenomen dat het Hoofdrailnet voor de komende 10 jaar vast staat. De ervaringen met decentralisatie worden conform motie in kaart gebracht bij de midterm review.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Vervoersconcessie Hoofdrailnet 20-12-2012	Motie Hoogland/De Boer 29 984-347 verzoekt de regering, de trajecten Roermond-Maastricht Randwyck en Heerlen-Sittard door de provincie Limburg te laten aanbesteden en in een midterm review in 2020 te onderzoeken wat de effecten zijn van samenloop voor de reiziger.	Stas I&M	Op 14 april 2014 hebben de Staatssecretaris en de gedeputeerde Van der Broeck het convenant over de voorwaarden tot decentralisatie getekend. In dit convenant zijn afspraken gemaakt over het evalueren en monitoren van de effecten van de decentralisatie. Ook de nieuwe vervoerconcessie bevat hierover afspraken. Naar verwachting neemt in mei de Staatssecretaris het officiële decentralisatiebesluit.
VAO Vervoersconcessie Hoofdrailnet 20-12-2012	Motie Van Veldhoven c.s. 29 984-350 verzoekt de regering, na vijf jaar de ervaringen van de op dat moment reeds gedecentraliseerde lijnen in kaart te brengen en hierbij de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende verbindingen te verkennen, en tevens te evalueren of een eventuele openbare aanbesteding van het hoofdrailnet vanaf 2025 in het belang van de reiziger is.	Stas I&M	De ervaringen met decentralisatie worden conform motie in kaart gebracht bij de midterm review. Het convenant tussen lenM en de provincie Limburg en de nieuwe vervoerconcessie bevatten bepalingen voor het uitvoeren van een evaluatie.
VAO Vervoersconcessie Hoofdrailnet 20-12-2012	Motie De Boer/Hoogland 29 984-352 verzoekt de regering om zo snel mogelijk in samenwerking met de NS te onderzoeken wat de problemen zijn met de Fyra, en met de NS af te spreken een punctualiteit na te streven van 95% voor de HSL en deze tevens vast te leggen in de concessie aan de NS met bijbehorende sancties indien de gemaakte afspraken niet worden gehaald.	Stas I&M	In de bijlage bij de concept-ontwerpvervoerconcessie is een prestatie-indicator opgenomen inzake reizigerspunctualiteit HSL Zuid diensten. De instelwaarde is nog in ontwikkeling en wordt opgenomen in het ontwerpconcessie.
Verkeersveiligheid 13-02-2013	Motie Kuiken 29 398-356 verzoekt de regering, in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen over te gaan tot kentekening van te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen.	Minister I&M	De Kamer wordt medio 2014 geïnformeerd over de voor- en nadelen per categorie van kentekening. Naar aanleiding van het debat over het T-rijbewijs 10 april 2014 wordt in de brief ook ingegaan op de mogelijkheid van snelheidsherhaling op korte termijn en de aanpak van de ombouw tot mmbs-sen.
VAO Zee- en binnenvaart 14-03-2013	Motie Remco Dijkstra c.s. 31 409-51 verzoekt de regering om, in IMO-verband te ijveren voor een systeem waarbij verladers niet verplicht worden tot het wegen van containers, maar ervoor te pleiten dat er alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers worden ontwikkeld en tevens om met de sector in overleg te treden over een uitvoerbare en minder kostbare methode ter bevordering van veilig vervoer van containers.	Minister I&M	In het IMO-Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) is een tekst aanvaard, die naast het wegen van containers ook andere opties open houdt: een door de lidstaat gecertificeerde methode om de massa van de container te bepalen. In nauw overleg met de sector wordt onderzocht welke methode het best hiervoor in aanmerking komt rekening houdend met een beperking van de uitvoeringskosten en administratieve lasten. Er wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande praktijk en zo min mogelijk (extra) lasten voor de verladers en vervoerders.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO 4e EU Spoerpakket 21-03-2013	Motie Van Tongeren 33 546-5 verzoekt de regering, zich in EU-verband in te zetten voor de realisatie van toegankelijke internetboekingssystemen voor alle internationale treinen.	Stas I&M	De Kamer zal medio 2014 over de voortgang en resultaten van internationaal overleg worden geïnformeerd middels de voortgangsbrief «grensoverschrijdend spoorvervoer».
VAO Veiligheid in de chemie (Odfjell) 03-04-2013	Motie Van Veldhoven 26 956-178 verzoekt de regering, de relevante wetgeving zodanig aan te passen dat het mogelijk wordt om notoire overtreders harder te straffen, bijvoorbeeld door het verhogen van de boetes bij herhaaldelijk overtreden van de veiligheidsregels; verzoekt de regering tevens om bij het aangekondigde kabinets-standpunt over toerekening van inspectiekosten aan de bedrijven dit zo in te vullen dat de goeden niet onder de kwaden lijden.	Stas I&M	De Kamer zal medio 2014 worden geïnformeerd.
NO MIRT Infra 08-04-2013	Motie Elias/Kuiken 33 400 A-55 verzoekt de regering, om 5 mln euro van het budget voor Meer veilig 3 te reserveren voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N35 Wijthmen-Nijverdal.	Minister I&M	De gevraagde € 5 mln voor de N35 Wijthmen – Nijverdal is in de begroting gereserveerd. Via het reguliere begrotingsproces (door publicatie in MIRT-Projectenboek 2015) zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd.
NO MIRT Infra 08-04-2013	Gewijzigde motie De Boer/Kuiken 33 400 A-95 verzoekt de regering om eerst sluitende afspraken te maken met de regio over de dekking van de exploitatieverliezen voor de 1e fase, het zogenaamde voorloopbedrijf waarbij zonder infrastructurele investeringen een diesel-IC moet gaan rijden vanaf 2014 dan wel de huidige Euregiobaan wordt voortgezet; overwegende dat aansluitend voor de tweede fase maximaal 18 mln euro extra benodigt is voor de infrastructuur tussen Heerlen en Herzogenrath; verzoekt de regering tevens, als voorwaarde hierbij afspraken te maken over de tweede fase met betrokken partijen (provincie Limburg, de Duitse overheid en vervoerders) over de noodzakelijke stappen om een geëlektrificeerde IC-verbinding te realiseren en als de plannen nader uitgewerkt zijn afspraken te maken over de daarvoor benodigde kosteneffectieve infrastructurele investeringen en de verdeling van de exploitatieverliezen om de IC tussen Eindhoven-Heerlen-Aken op een verantwoorde manier te kunnen laten rijden.	Stas I&M	Met bijlage 1. bij de brief aan de Kamer van 18 november 2013 over de uitkomsten van het MIRT-overleg is de Kamer geïnformeerd over de afspraken die er gemaakt zijn tussen IenM en de provincie Limburg over de grensoverschrijdende verbinding naar Aken. Het traject van Landgraaf naar de grens met Duitsland wordt geëlektrificeerd. Er vindt nog nadere studie plaats naar de capaciteit van het baanvak van Heerlen naar Aken voor de door Limburg beoogde sneltrein en naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een IC of een IC-achtige verbinding naar Aken. Inzet daarbij is de Kamer in elk geval nog voor de zomer 2014 over de uitkomst van de capaciteitsstudie te informeren. Voor de studie naar de IC wordt dat waarschijnlijk najaar van 2014.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Noordzee en Wadden 21-05-2013	Motie Van Veldhoven/Jacobi 30 195-35 verzoekt de regering, in goed overleg met de Duitse regering en de betrokken lokale overheden werk te maken van een langetermijnsvisie in de vorm van een integraal managementplan voor het hele Eems-Dollard-estuarium, waarin zowel aandacht geschenken wordt aan voldoende maatregelen voor natuurherstel als het benutten van de mogelijkheden voor de economische ontwikkeling van het gebied.	Minister I&M	Nederlandse overheden werken samen met Duitse partijen aan een integraal managementplan voor de Eems-Dollard. Het Ministerie van EZ heeft hierin de lead. IenM en EZ hebben januari 2014 een samenwerkingsovereenkomst getekend met regionale partijen om verder te werken aan de ontwikkeling van het gebied met aandacht voor balans tussen ecologie en economie. Bovendien loopt een MIRT onderzoek om na te gaan tot welke herstelmaatregelen in de Eems-Dollard mogelijk zijn, en hoe dit samen met Duitsland opgepakt kan worden.
VAO Grondstoffen en afval 05-06-2013	Motie Dik-Faber 30 872-144 verzoekt de regering, in beeld te brengen hoe en voor welke producten producentenverantwoordelijkheid effectief kan worden uitgewerkt voor afvalstromen zoals matrassen, en de Kamer hierover voor 1 april 2014 te informeren.	Stas I&M	Beantwoording wordt opgenomen in visie huishoudelijk afval en plan van aanpak dat samen met gemeenten wordt opgesteld en in het derde kwartaal 2014 naar de Kamer gaat.
VAO Grondstoffen en afval 05-06-2013	Motie Dik-Faber c.s. 30 872-145 verzoekt de regering, de nieuwe regels voor milieustraten strikt te handhaven en door de Inspectie Leefomgeving en Transport onderzoek te laten doen naar de milieuwinst van verplichte nasortering van restafval.	Stas I&M	Het onderzoek is thans gaande; de rapportage volgt in het najaar 2014.
VAO Grondstoffen en afval 05-06-2013	Motie Van Gerven 30 872-140 spreekt uit dat met de industrie harde afspraken moeten worden gemaakt om te komen tot een snelle overschakeling naar biologisch afbreekbare plastics als verpakkingsmateriaal.	Stas I&M	Kennisinstituut Duurzaam Verpakken pakt dit op door een studie uit te voeren naar de duurzaamheid van verpakkingsmaterialen. Daarnaast wordt samen met EZ een beleidsvisie opgesteld. Gereed vierde kwartaal 2014
VAO Gewasbescherming 01-07-2013	Motie Ouwehand/Schouw 27 858-240 verzoekt de regering, de verkoop van glyphosaat aan particulieren per november 2015 te verbieden.	Stas I&M	De Kamer is over de uitvoering van de motie geïnformeerd met brief 25 maart 2014 (Kamerstuk 27 858, nr. 261).
VAO Gewasbescherming 01-07-2013	Motie Schouw-Jacobi 27 858-206 verzoekt de regering, de voor- en nadelen in kaart te brengen van het verplichten van een emissiereductieplan als de waterkwaliteitsnorm gehanteerd bij toelating van een gewasbeschermingsmiddel ruimer is dan de waterkwaliteitsnorm van de KRW.	Stas I&M	De Kamer wordt naar verwachting na het zomerreces 2014 geïnformeerd.
VAO Gewasbescherming 01-07-2013	Motie Geurts 27 858-205 verzoekt de regering, de Kamer na twee jaar te informeren over de voortgang in de verbetering van de waterkwaliteit alvorens nadere maatregelen te treffen	Stas I&M	Rapportage vindt eind 2016 plaats.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Biotechnologie 03-07-2013	Motie Geurts/Dik-Faber 27 428-255 verzoekt de regering om in Europees verband de vrijstelling van cisgenese-technieken van de GMO-wetgeving topprioriteit van haar beleid te maken.	Stas I&M	In december is een brief naar de Europese Commissie gestuurd waarin is gevraagd om prioriteit te geven aan dit onderwerp. Een afschrift van deze brief is naar de Kamer gestuurd. De verdere uitvoering van de motie loopt.
Debat over de beperkte daling van het aantal gevaarlijke chemische bedrijven onder verscherpt toezicht 05-09-2013	Motie Van Gerven 26 956-172 spreekt uit dat onderzoeken van de Inspectie Leefomgeving en Transport zo concreet en duidelijk moeten zijn dat de Tweede Kamer ook werkelijk kennis kan nemen van wat zich afspeelt bij Brzo-bedrijven.	Stas I&M	Conform de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) in het rapport over de brand bij Chemie-Pack wordt een jaarlijkse Staat van de veiligheid bij de risicobedrijven opgesteld. Voor zover mogelijk zullen alle monitoringsonderzoeken van rijksinspecties en Brzo-toezichthouders (zoals de jaarlijkse Brzo-monitor naleving en handhaving) op het terrein van de Brzo-bedrijven in deze jaarlijkse rapportage worden samengevoegd. De rapportages zullen daarmee mede bepalend zijn voor de beoordeling van de staat van de veiligheid bij de risicobedrijven. Met deze vorm van rapporteren invulling gegeven aan de motie om concreetheid en duidelijkheid in de rapportages over veiligheid vanuit de inspectie te bewerkstelligen. Medio 2014 wordt de eerste rapportage aan de Kamer gezonden.
VAO Natura 2000 inclusief Westerschelde 01-10-2013	Motie Geurts 32 760-77 verzoekt de regering, de beschermde zones als gevolg van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, te evalueren met het oog op de sociaaleconomische impact van het sluiten van grote delen van de Noordzee voor vissers.	Minister I&M	De Kamer wordt geïnformeerd via de ontwerp Beleidsnota Noordzee (bijlage bij Nationaal Waterplan 2), eind december dit jaar. Hierin is het voorstel opgenomen als onderdeel van het KRM-Programma van Maatregelen. Definitief uitgewerkt voorstel wordt in 2015 uiterlijk 2016 voorgelegd, alvorens het aan de Europese Commissie wordt gezonden
VAO Spoor 03-10-2013	Motie Van Tongeren 29 984-434 verzoekt de regering om, in samenspraak met de treinvoerders te zorgen voor stopcontacten in de tweedeklastreincoupés bij de aanschaf en renovatie van treinen.	Stas I&M	In de concept-ontwerpvervoerconcessie worden afspraken gemaakt over een integraal revisieprogramma. NS geeft op basis van het integrale revisieprogramma een kostenopgave voor de inbouw van stopcontacten in de tweede klasse bij aanschaf en renovatie. Op basis hiervan kan besluitvorming plaatsvinden (op zo'n moment dat dit aansluit bij de planning van aanschaf/revisie).
VAO Biobrandstoffen 03-10-2013	Motie Dik-Faber 32 813-65 verzoekt de regering om, met ingang van 2014 jaarlijks op bedrijfsniveau te rapporteren over de aard, herkomst en duurzaamheid van de bio-energie die energiebedrijven op de markt brengen.	Stas I&M	Aan de motie wordt invulling gegeven door middel van de uitvoering van de Green Deal Rapportage Vaste Biomassa. De Kamer is dit gemeld per brief van 21 maart 2014 (Kamerstuk 32 813 nr. 89).

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Vervoer HSL-Zuid/ Alternatief Fyra 04-11-2013	Motie De Boer/Hoogland 22 026-440 verzoekt de regering om, de NS in de studiefase de mogelijkheden te laten onderzoeken om met de nieuwe IC sneller dan 200 km/u op de binnenlandse corridors van de HSL te rijden, waarbij de inzet erop gericht is om de eerste treinen al vanaf 2018 te laten rijden.	Stas I&M	Op 20 maart 2014 is de Kamer geïnformeerd over de wijze van uitvoering van de motie (Kamerstuk 22 026 nr. 454).
VAO Groene groei 05-11-2013	Motie Dik Faber 33 034-19 verzoekt de regering, samen met genoemde instanties te onderzoeken wat een sociaal- en verkeersveilig lichtniveau is zodat genoemde normen en richtlijnen kunnen worden aangepast om lichtvervuiling tegen te gaan en de Kamer te informeren over de onderzoeksresultaten en de vertaling daarvan in aangepaste normen.	Stas I&M	De motie is in uitvoering.
VAO Groene groei 05-11-2013	Motie Van Gerven/Smaling 33 034-24 constaterende dat Nederland koploper is op het gebied van recycling van huishoudelijk afval; verzoekt de regering, in haar normerings- en beprijzingsgedrag deze tak van sport in de volle breedte te koesteren.	Stas I&M	De uitvoering van deze motie wordt meegenomen in de uitwerking van het beleid rondom afval en grondstoffen.
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	Motie Elias/Kuiken 33 750 XII-25 roept de regering op, om in samenwerking met de sector naar concrete mogelijkheden te zoeken voor grootschalige tests (indien mogelijk ook op de openbare weg) met voertuigen zonder bestuurder.	Minister I&M	De Minister heeft d.d. 16 juni 2014 (Kamerstuk 31 305, nr. 210) de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de motie. Begin 2015 zal de Kamer worden geïnformeerd over de stand van zaken, onder meer over het juridische kader.
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	Motie De Rouwe 33 750 XII-35 verzoekt de regering, de provincies te stimuleren en tevens te ondersteunen om hun wegennet binnen twintig jaar op een niveau van minimaal drie sterren te brengen.	Minister I&M	Conform de motie worden provincie gestimuleerd (hiermee) aan de slag te gaan. De provincies worden daartoe de kennis van Rijkswaterstaat geboden, die is opgedaan bij het op drie sterrenniveau brengen van de rijkswegen, en bied hen inzicht in de provinciale wegen met de meeste ongevallen in de periode 2008-2012. De provincies betrekken zelf ook informatie van SWOV vanuit het onderzoek Proactief Meten van Verkeersveiligheid (PROMEV), waarbij naast de weginrichting ook het gedrag van de verkeersdeelnemers wordt betrokken.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	Motie De Rouwe 33 750 XII-36 overwegende dat landbouwvoertuigen slechts 25 km/u mogen rijden en daardoor nu ongeschikt zijn voor de gebiedsontsluitingswegen; constaterende dat het wenselijk is om landbouwvoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen en ze via gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers, en een snelheidsverhoging, te stimuleren een andere route te nemen; verzoekt de regering, een snelheidsverhoging tot 40 km/u alleen voor deze wegen mogelijk te maken.	Minister I&M	De Kamer wordt medio 2014 geïnformeerd over de voor- en nadelen per categorie van kenteken. Naar aanleiding van het debat over het T-rijbewijs 10 april 2014 wordt in de brief ook ingegaan op de mogelijkheid van snelheidsverhoging op korte termijn en de aanpak van de ombouw tot mmbs-sen.
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	Motie Dik-Faber 33 750 XII-45 verzoekt de regering, zich in Brussel hard te maken voor het ten spoedigste, en uiterlijk in 2017, geldig worden van emissie-eisen voor ultrafijnstof voor bromfietsen, kwalitatief gelijk aan het niveau van personenauto.	Stas I&M	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 19 december 2013 (Kamerstuk 33 750XII, nr. 64). Tevens is de Kamer toegezegd dat na overleg met RDW en ILT de Kamer wordt geïnformeerd over de toezicht op de kwaliteit van de geleverde bromfietsen. Er lopen diverse activiteiten om het markttoezicht te organiseren en te verbeteren. Dat zal nog enige maanden werk vergen voordat deze verder aan de toezichthouders overgelaten kunnen worden. Na het bereiken van die laatste fase zal in de tweede helft van 2014 een brief naar de Kamer worden gestuurd met uitleg over de aanpak en optie.
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	Motie Dik-Faber 33 750 XII-46 verzoekt de regering, de controle op voertuigseisen van bromfietsen aanzienlijk te verscherpen, zowel op papier als in de praktijk, om zo een halt toe te roepen aan de verkoop van bromfietsen die feitelijk niet aan de wetgeving voldoen.	Stas I&M	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 19 december 2013 (Kamerstuk 33 750XII, nr. 64). Tevens is de Kamer toegezegd dat na overleg met RDW en ILT de Kamer wordt geïnformeerd over de toezicht op de kwaliteit van de geleverde bromfietsen. Er lopen diverse activiteiten om het markttoezicht te organiseren en te verbeteren. Dat zal nog enige maanden werk vergen voordat deze verder aan de toezichthouders overgelaten kunnen worden. Na het bereiken van die laatste fase zal in de tweede helft van 2014 een brief naar de Kamer worden gestuurd met uitleg over de aanpak en optie.
Begrotingsbehandeling EZ 07-11-2013	Motie Verhoeven 33 750-XIII verzoekt de regering, het Planbureau voor de Leefomgeving te vragen om een analyse te maken van de huidige staat van het leefklimaat, het vestigingsklimaat, de economische structuur en het voorzieningen-niveau van onze binnensteden en daarbij zowel te kijken naar toekomstige kansen als belemmerende factoren en regelgeving.	Minister I&M	Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft de opdracht gekregen die analyse te maken n.a.v. motie Verhoeven. De verwachting is dat het PBL rapport oplevert in het najaar van 2014.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
NO MIRT 25-11-2013	Motie De Rouwe c.s. 33 750-A-31 Verzoekt de regering om samen met de verantwoordelijke decentrale overheden de uitwerking van de Toekomstagenda voor Snelfietsroutes te ondersteunen, zodat maatregelen behoeve van het fietsgebruik onderdeel kunnen zijn van het programma Beter Benutten en daarna kunnen de uitkomsten bij het MIRT-overleg worden besproken.	Minister I&M	Er is een Inspiratieboek Snelle Fietsroutes gerealiseerd, alsmede een webtool is gereed. Er is een opdracht gegeven ter ondersteuning van het Platform Fietsfilevrij. Daarnaast is er binnen de kaders van het vervolg van Beter Benutten ruimte voor het inbrengen van snelfietsroutes in de regionale maatregelenpakketten. Hierbij moet wel helder worden aangetoond dat een snelfietsroute in een regio meerwaarde heeft naast gedragsmaatregelen om het fietsgebruik te stimuleren.
NO MIRT 25-11-2013	Motie Van Veldhoven/Dik-Faber 33 750 A-55 verzoekt de regering, bij de herziening van de OEI-richtlijnen te onderzoeken hoe de MKBA-systematiek op deze punten, waar wenselijk, zou kunnen worden gemoderniseerd.	Minister I&M	Reistijd wordt, in overeenstemming met de motie, in de MKBA-systematiek reeds uitgedrukt in veranderingen in reistijd en reistijdbetrouwbaarheid. De afgelopen jaren is bij IenM gewerkt aan de ontwikkelagenda MKBA. Een van de doelstellingen van de ontwikkelagenda was de MKBA methodiek verbreden door «zachte» waarden erin op te nemen. Zachte waarden zijn effecten die moeilijk in geld zijn uit te drukken. In het kader van de ontwikkelagenda is voor de tien meest voorkomende omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten, uiteenlopend van bereikbaarheid, luchtkwaliteit tot een overzicht gemaakt van rekenmethoden en kentallen voor het bepalen van de welvaartseffecten in een MKBA (RIGO, 2012). Hierin wordt ook ingegaan op de effectmeting op natuur. In dit kader is ook bekeken of de systematiek van The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) een nuttig handvat zou kunnen bieden bij de verbetering van de MKBA-systematiek, maar geconstateerd is dat deze eerst verdere uitwerking behoeft. De bevindingen van de ontwikkelagenda zijn meegenomen bij het opstellen van de nieuwe MKBA handleiding die 6 december 2013 door PBL en CPB is uitgebracht. Het Ministerie van Economische Zaken voert een tweearig programma (2013–2015) over TEEB uit met het PBL (Kamerstukken 26 407, nr. 86). De bedoeling is om op basis van de uitkomsten werkenderwijs een invulling te geven aan de TEEB-systematiek. Daarbij wordt ook naar de relatie tussen TEEB en de MKBA-systematiek gekeken.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO OV, taxi en OV-chipkaart 26-11-2013	Motie Bashir 23 645-551 verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat er één ov-chipkaartloket komt waar de reiziger terecht kan voor informatie en klachtafhandeling.	Stas I&M	Het oprichten van één loket voor klachten en service over OV-chipkaart is opgenomen in NOVB-werkagenda. De uitvoering is gereed medio 2014.
VAO OV, taxi en OV-chipkaart 26-11-2013	Motie Dik-Faber/De Boer 23 645-553 verzoekt de regering, de transformatie richting ov-chip 2.0 maximaal te stimuleren door zo spoedig mogelijk maar uiterlijk 1 januari 2016 te bewerkstelligen dat: 1.TLS het ov-chipkaartplatform opent zodat ook aanbieders van andere betaalsystemen, zoals Touch & Travel, efficiënt gebruik kunnen maken van bestaande controle en in een uitcheckapparatuur; 2.Een systeem van roaming mogelijk wordt onder toezicht van de ACM, zodat elke partij die vervoer wil aanbieden, capaciteit kan inkopen en/of verrekenen bij ov-bedrijven en vrij is om deze ingekochte capaciteit aan te bieden tegen zelf vorm te geven reisproducten en prijzen, zoals kilometerbundels met een tarief voor trein, tram en bus.	Stas I&M	De eerste stappen in transformatie zijn: opstellen van gezamenlijke visie op OV-betaalen, herpositionering TLS en inrichten van toezicht op OV-betaalmarkt. Zodra deze stappen gezet zijn kan de OV-betaalmarkt zich verder ontwikkelen en is er zicht op welke innovaties op welke termijn mogelijk zijn.
VAO OV, taxi en OV-chipkaart 26-11-2013	Motie De Rouwe 23 645-554 roept de regering op om, in overleg te treden met de (reizigers)consumentenorganisaties met als inzet hen voluit te betrekken bij het verder ontwikkelen van de ov-chipkaart; verzoekt de regering, de resultaten daarvan naar de Kamer te zenden.	Stas I&M	Gemeenschappelijke toekomstvisie op OV-betaalen staat bovenaan in werkagenda NOVB. Gelet op de rol die de consumentenorganisaties krijgen in het NOVB-Directeurenoverleg, zullen zij daar voluit bij betrokken worden. Zodra de toekomstvisie gereed is zal deze met de Kamer worden gedeeld.
VAO Grondstoffen en afval 26-11-2013	Motie Van Veldhoven/Remco Dijkstra 30 872-150 verzoekt de regering, ernaar te streven dat uiterlijk 1 januari 2015 alle recyclers en verwerkers van elektronische producten zijn gecertificeerd.	Stas I&M	De certificering van verwerkers is in de WEEE regeling opgenomen. Deze regeling is per 14 februari 2014 in werking getreden. Hierin staat dat de certificering per 1 juli 2015 voltooid moet zijn.
VAO Grondstoffen en afval 26-11-2013	Motie Van Gerven 30 872-153 verzoekt de regering, in overleg met de kunststofrecyclers in kaart te brengen welke mogelijkheden er zijn om de kwalitatieve resultaten van de recycling te verbeteren, welke belemmeringen er zijn om dit in praktijk te brengen en de Kamer voor 1 mei 2014 te informeren over hoe de mogelijkheden beter zijn te benutten.	Stas I&M	Het Kennisinstituut Duurzaam Verpakken heeft dit opgenomen in het werkprogramma 2014, de branche (VKR) is hierbij betrokken. De rapportage verschijnt in het vierde kwartaal van 2014.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Grondstoffen en afval 26-11-2013	Motie Dijkstra 30 872-154 verzoekt de regering om, op zowel Nederlands als Europees niveau te bezien welke aanpassingen van specifieke normeringen mogelijk zijn om de bijdrage van secundaire grondstoffen in de circulaire economie te bevorderen en zich hierover in te zetten; verzoekt de regering tevens, de Kamer hierover voor de zomer van 2014 te rapporteren.	Stas I&M	De Kamer wordt medio 2014 geïnformeerd.
VAO Grondstoffen en afval 26-11-2013	Motie Dik-Faber 30 872-155 verzoekt de regering, op Europees niveau afspraken te maken over het percentage recyclaat in elektronische apparatuur.	Stas I&M	In programma VANG is opgenomen dat NL bij de Commissie pleit voor wettelijke materiaal eisen (waaronder aandeel recyclaat) voor producten onder de Richtlijn Ecodesign. Om dit te onderbouwen wordt een studie uitgevoerd door VHK. In het kader van het ketenakkoord wordt door een werkgroep van ketenpartijen, bedrijven, kennisinstituties, NGO's en de overheid, concreet gewerkt aan voorstellen om meer recyclaat, biobased feedstock toegepast te krijgen in nieuwe producten, als wel om producten zodanig te ontwerpen dat ze in het afvalstadium gemakkelijk kunnen worden gerecycled.
VAO Scheepvaart 12-12-2013	Motie Van Gerven/Albert de Vries 33 450-16 verzoekt de regering, bij op- en overslag en import van stookolie en blendmiddelen regels te stellen waarmee deze producten traceerbaar zijn en blijven in de gehele bunkerketen en daarbij tevens in overleg met de relevante marktpartijen te onderzoeken of het mogelijk is om een sluitend (elektronisch) paspoort in te voeren voor scheepsbrandstoffen en de Kamer hierover vóór 1 juli 2014 te rapporteren.	Minister I&M	De Kamer zal na de zomerreces 2014 worden geïnformeerd.
VAO Scheepvaart 12-12-2013	Motie Heerema c.s. 33 450-12 verzoekt de regering, de doelstellingen van het PKB PMR als uitgangspunt te nemen en in samenwerking met de provincie Zuid-Holland ruimte te zoeken binnen het PKB PMR om de doelstellingen op een andere manier in te vullen en daarbij rekening te houden met de bestaande wensen en voorstellen van de bewoners van het gebied Buitenland van Rhoon.	Minister I&M	De Staatssecretaris van EZ zal de Tweede Kamer informeren over de uitvoering van de motie.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Scheepvaart 12-12-2013	Motie De Boer 33 450-18 verzoekt de regering, een onderzoek uit te voeren naar de wijze waarop buurlanden en andere EU-landen met de bunkeren omgaan; verzoekt de regering tevens, de Kamer over de uitkomsten van dat onderzoek voor 1 juli 2014 te informeren.	Minister I&M	De Kamer zal na de zomerreces 2014 worden geïnformeerd.
VAO Scheepvaart 12-12-2013	Motie Albert de Vries/De Boer 33 450-19 verzoekt de regering, een benchmarkonderzoek uit te voeren naar de regels en procedures die in Singapore van kracht zijn met betrekking tot de kwaliteit van de bunkers; verzoekt de regering, de Kamer voor 1 juli 2014 te rapporteren welke regels en procedures die Singapore hanteert zij toepasbaar acht in Nederland.	Minister I&M	De Kamer zal na de zomerreces 2014 worden geïnformeerd.
VAO Scheepvaart 12-12-2013	Motie Albert de Vries 33 450-15 verzoekt de regering, die marktpartijen met het opstellen van deze lijsten te ondersteunen, opdat uiterlijk 31 maart 2014 overeenstemming bestaat over deze lijsten; verzoekt de regering tevens, de mogelijkheid te onderzoeken om deze lijsten in samenwerking met de buurlanden van Nederland effectief om te zetten in handhaafbare regels en de Kamer hierover voor het zomerreces van 2014 te rapporteren.	Minister I&M	De Kamer zal na de zomerreces 2014 worden geïnformeerd.
Externe Veiligheid en Handhaving 17-12-2013	Motie Dijkstra/Van Tongeren 26 956-189 verzoekt de regering, geen nieuwe wettelijke interventiebevoegdheden voor het Rijk te creëren voordat de geplande evaluatie van de RUD's in 2014 is afgerond.	Stas I&M	De evaluatie van de RUD's is begin 2015 gereed. Na evaluatie Rud's wordt bezien of interventiebevoegdheid voor Rijk noodzakelijk is.
Debat over de resultaten van de VN-klimaattop 15-01-2014	Motie Smaling 31 793-88 verzoekt de regering, de voortgang in de mondiale klimaatarena te stimuleren door accenten te leggen bij het verlagen van kwetsbaarheid als gevolg van extreem weer op nationaal gedragen adaptatie, op inspanningsverplichtingen en op een adequate rol voor het bedrijfsleven.	Stas I&M	De motie sluit aan bij staand beleid. Nederland stimuleert vooruitgang in de mondiale klimaatonderhandelingen door actief in te zetten op adaptatie in het nieuwe klimaatakkoord, door bedrijven actief te betrekken bij dit nieuwe akkoord en bij huidig klimaatbeleid, en door actieve dialoog met andere landen over de vorm van het nieuwe akkoord en de verplichtingen hieronder. In maart van dit jaar vond de eerste onderhandelingsronde van 2014 plaats in Bonn.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Debat over de resultaten van de VN-klimaattop 15-01-2014	Motie Jan Vos 31 793-89 verzoekt de regering, te bezien of het hanteren van een aparte Europese doelstelling voor duurzame energie en energie-efficiency richting 2030 van meerwaarde kan zijn en, zo ja, of die zodanig vormgegeven kan worden dat deze de CO ₂ -doelstelling zo min mogelijk tegenwerkt.	Stas I&M	De Minister van EZ heeft de Kamer toegezegd de Kamer vóór Prinsjesdag te informeren over de uitkomsten van het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Energieonderzoek Centrum Nederland over wat de Europese doelstellingen betekenen voor Nederland, vergezeld van een kabinetreactie. Bij deze kabinetreactie zal de motie Vos worden betrokken. Tot die tijd zal Nederland geen onomkeerbare stappen zetten in het Brusselse onderhandelingsproces.
Wijziging van de Wet milieubeheer (tarieven Commissie voor de milieueffectrapportage) 33 686 23-01-2014	Motie Bisschop 33 686-11 verzoekt de regering, in overleg met de Commissie voor de milieueffectrapportage zorg te dragen voor een voldoende fijnmazige tariefstelling, waarbij ook de tarieven voor relatief kleine projecten evenredig zijn aan de grootte van het project.	Minister I&M	De Commissie m.e.r. werkt nu aan een voorstel voor tarieven van m.e.r.-adviezen. Minister moet deze tarieven goedkeuren en vaststellen. Er komt een extra categorie in de tarieven om tot een wat fijnmaziger tariefstelling te komen.
VAO Spoor 29-01-2014	Motie Van Tongeren/Van Veldhoven 29 984-449 verzoekt de regering om, gevaarlijke stoffen bij voorkeur te vervoeren over de Betuweroute en te monitoren wanneer van dit principe wordt afgeweken.	Stas I&M	De Kamer is 13 januari 2014 per brief (Kamerstuk 22 589, nr. 319) geïnformeerd dat het streven is om de Betuweroute maximaal te gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Na de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket 3e spoor Duitsland.
VAO Spoor 29-01-2014	Motie Van Tongeren/Van Veldhoven 29 984-451 verzoekt de regering om, samen met de NS te bezien of het mogelijk is om als tussenoplossing in elk geval laadpalen op de stations en perrons te plaatsen waar reizigers hun tablets, telefoons en laptops kunnen opladen.	Stas I&M	Mede op basis van de kostenopgave van NS voor het realiseren van stopcontacten in de tweede klas van de Intercity's zal de Staatssecretaris in 2015 in samenspraak met vervoerders en ProRail een besluit nemen over zowel stopcontacten in treinen als oplaadpalen op stations
VAO Spoor 29-01-2014	Motie De Boer/Hoogland 29 984-455 verzoekt de regering, te komen met een uitgewerkt plan van aanpak, in overleg met vervoerders en burland Duitsland, en te zorgen voor het ontzien van de Brabantroute en de IJssellijn voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Stas I&M	De Kamer is 13 januari 2014 per brief (Kamerstuk 22 589, nr. 319) geïnformeerd dat het streven is om de Betuweroute maximaal te gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Na de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket 3e spoor Duitsland.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Spoor 29-01-2014	Motie Van Veldhoven/De Rouwe 29 984-462 verzoekt de regering, in kaart te brengen welke gevolgen de tijdelijke toename van goederenvervoer op deze trajecten betekent voor de toename van geluid, trillingen en veiligheidsrisico's, en in overleg met gemeenten en provincies die te maken krijgen met dit toenemend goederenvervoer, te zorgen voor maatregelen die deze overlast zo veel mogelijk beperken; verzoekt de regering tevens, de Kamer hierover bij de uitwerking van het gehele maatregelenpakket in het najaar van 2014 te informeren.	Stas I&M	Na de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket 3e spoor Duitsland. Daarin wordt duidelijk of, waar, wanneer en in welke mate er sprake is van overlast – geluid, trillingen – en/of onveiligheid – externe veiligheid i.c. vervoer gevaarlijke stoffen – en hoe afspraken zijn gemaakt met partijen langs het spoor.
VAO Spoor 29-01-2014	Motie De Rouwe 29 984-459 overwegende dat per januari 2015 de concessie voor het HRN verleend zal worden; overwegende dat een effectief stelsel van prikkels en sancties noodzakelijk is om de juiste sturing en prestaties in de praktijk af te dwingen; verzoekt de regering om, de Kamer te informeren over de verschillende instrumenten die hiervoor mogelijk zijn, naast het opleggen van boetes, en hierin geen keuzes te maken dan na instemming van de Tweede Kamer.	Stas I&M	Beide concept-ontwerpconcessies bevatten een regime inzake sanctionering. Daarnaast zal de Kamer na de standpuntbepaling door het kabinet middels het ontwerp van de concessies geïnformeerd worden over alternatieve prikkels. Daarbij onderzoekt de Staatssecretaris zoals in de LTSA 2 aangegeven – naast de reeds bestaande mogelijkheid uit de Wp2000 om bij wanprestatie delen of het geheel van de concessie in te trekken – de mogelijkheden om de boete directer ten goede te laten komen aan de reiziger. Ook wordt er samen met het Ministerie van Financiën gekeken naar de mogelijkheid om een verbinding aan te brengen tussen het beloningsbeleid van de bestuurders en het boeteregime (conform de motie Merkies/Bashir, Kamerstuk 28 165, nr. 153). Tijdens de consultatie van de decentrale overheden en consumentenorganisaties wordt ook naar suggesties voor alternatieve prikkels ten aanzien van het optimaliseren van de deur-tot-deurreis gevraagd. Deze alternatieve prikkels dienen dan zowel voor NS en ProRail als voor de regionale vervoerders in de concessies te worden opgenomen.
VAO ERTMS 29-01-2014	Motie De Boer/Hoogland 33 652-7 verzoekt de regering, in de nieuwe concessie Hoofdraillnet met de NS bindende afspraken te maken over de inzet van ERTMS-materieel op de reeds omgebouwde en de komende 10 jaar om te bouwen trajecten, te beginnen met de Hanzelijn.	Stas I&M	In de bijlage (bij de vervoerconcessie) wordt opgenomen dat NS de lijnen die toegerust zijn met ERTMS binnen zo kort mogelijke termijn zo optimaal mogelijk benut moet haalbaar met ERTMS toegeruste treinen, waardoor de reistijden maximaal worden verkort.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 19-02-2014	Motie Kuiken 29 398-403 verzoekt de regering om, net als bij de binnenvaartsector, verdere samenwerking tussen de brancheorganisaties in de rijschoolbranche te bevorderen, met als doel om onder andere te komen tot een gezamenlijk keurmerk en klachtenmeldpunt.	Minister I&M	Op 20 mei jl. is gesproken met BOVAG, FAM, VRB, CBR, IBKI en I&M. De Kamer zal in het najaar van 2014 worden geïnformeerd.
VAO Milieuraad 20-02-2014	Motie Ouwehand c.s. 21 501-08-502 van mening dat gegronde redenen om de teelt van gentechgewassen te willen verbieden onder andere bestaan uit: – sociaaleconomische en ethische overwegingen; – aanvullende milieugronden; – het toepassen van het voorzorgsbeginsel; – het willen vrijwaren van conventionele en biologische landbouw van besmetting met ggo's; verzoekt de regering, in te zetten op een teeltvoorstel dat aan bovenstaande overwegingen tegemoet komt en niet met minder genoegen te nemen.	Stas I&M	Uitvoering van de motie loopt zolang de onderhandelingen over het teeltvoorstel plaatsvinden in de EU en is afgerond zodra er een finale akkoord wordt bereikt tussen EP en Raad.
VAO Behandelvoorb- behoud over EU-voorstel Kader klimaat en energie 2030 20-02-2014	Motie Van Veldhoven c.s. 33 858-13 verzoekt de regering, om in de discussies in Europa in te zetten op een structurele oplossing, door bijvoorbeeld de naar achter geschoven rechten in het stabiliteitsmechanisme te laten vloeien, door een sterkere jaarlijkse daling van het plafond, of door het laten vervallen van een deel van de rechten in het stabiliteitsmechanisme na verloop van tijd.	Stas I&M	De motie is ondersteuning van het beleid gericht op het versterken van het ETS. De Kamer zal conform motie worden geïnformeerd.
VAO Behandelvoorb- behoud over EU-voorstel Kader klimaat en energie 2030 20-02-2014	Motie Van Tongeren c.s. 33 858-8 verzoekt de regering, na te gaan of er betrouwbare onderzoeken zijn uitgevoerd naar de invloed van een toename van het aandeel hernieuwbare energie en energiebesparing op de effectiviteit van het ETS-systeem en zo ja, deze met een begeleidende kabinetsbrief te sturen naar de Kamer; verzoekt de regering tevens, als dergelijke onderzoeken er niet zijn, zelf een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de invloed van een toename van hernieuwbare energie en energiebesparing op de effectiviteit van het ETS-systeem; en de Kamer daarover te informeren voor Prinsjesdag.	Stas I&M	De Kamer zal voor Prinsjesdag worden geïnformeerd over bestaande dan/wel uit te voeren onderzoeken naar de invloed van hernieuwbare energie en energiebesparing op het ETS-systeem.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Behandelvoorbewindspersoon over EU-voorstel Kader klimaat en energie 2030 20-02-2014	Motie Jan Vos 33 858-10 verzoekt de regering, in het onderzoek naar de gevolgen voor een bindende doelstelling zowel naar de voordelen als naar de nadelen te kijken en de Kamer daarover te rapporteren; verzoekt de regering tevens om, totdat de uitkomsten van de onderzoeken met de Kamer zijn besproken, zich in EU-verband niet actief te verzetten tegen een bindende doelstelling voor duurzame energie, of zich in te zetten voor een enkelvoudige doelstelling en te handelen in de geest van het Nederlandse energie-akkoord, waarin duurzame energie een belangrijke separate bindende doelstelling is.	Stas I&M	De motie wordt beantwoord met een onderzoek van PBL en ECN dat voor Prinsjesdag aan de Kamer wordt gestuurd.
VAO Duurzaam hout 20-02-2014	Motie Van Veldhoven c.s. 30 196-238 verzoekt de regering, te garanderen dat de TPAC bij deze toets met bijbehorend veldonderzoek ook vertegenwoordigers van inheemse volkeren en lokale milieuorganisaties consulteert, in het bijzonder JOAS, de Jaringan Orang Asal SeMalaysia (The Indigenous Peoples Network of Malaysia) en MNS, de Malaysian Nature Society.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt uiterlijk 1 maart 2016 geïnformeerd.
VAO Duurzaam hout 20-02-2014	Motie Van Veldhoven c.s. 30 196-239 verzoekt de regering, in overleg met de Malaysian Timber Certification Council een tijdsgebonden stappenplan op te zetten om ervoor te zorgen dat het MTCS-keurmerk binnen twee jaar volledig voldoet aan de door de TPAC vier geconstateerde tekortkomingen in het eindoordeel van TPAC over MTCS (d.d. 22 oktober 2010) en op die manier dus ook volledig voldoet aan inkoopcriteria duurzaamheid van de rijksoverheid; verzoekt de regering tevens, te bewerkstelligen dat deze eindevaluatie van TPAC binnen twee jaar wordt afgerond en dat daarbij geen uitloop zal zijn; verzoekt de regering voorts, te garanderen dat indien de TPAC over twee jaar constateert dat MTCS nog niet op alle vier de eerder genoemde punten voldoet aan de inkoopcriteria van de rijksoverheid voor duurzaam hout dit er toe zal leiden dat hout met het MTSC-keurmerk niet langer zal worden toegestaan voor het Nederlandse duurzaam inkoopbeleid.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt uiterlijk 1 maart 2016 geïnformeerd.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw 20-02-2014	Motie Van Tongeren 27 858-239 verzoekt de regering om, alleen uitzonderingen op het verbod toe te staan die voldoen aan de criteria goud en zilver van de Barometer Duurzaam Terreinbeheer van de Stichting Milieukeur.	Stas I&M	De motie wordt betrokken bij het opstellen van de regelgeving. De wetgeving wordt voor inspraak gepubliceerd, naar verwachting net na de zomer 2014.
VAO Gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw 20-02-2014	Motie Van Gerven 27 858-241 verzoekt de regering, de uitzonderingen op dit verbod zo beperkt mogelijk te houden.	Stas I&M	De Kamer is geïnformeerd met de brief van 25 maart 2014 (Kamerstuk 27 858, nr. 261). De motie wordt betrokken bij het opstellen van de regelgeving. De wetgeving wordt voor inspraak gepubliceerd, naar verwachting net na de zomer 2014.
VAO Luchtvaart 20-02-2014	Motie Graus 31 936-178 verzoekt de regering om borging van een gelijk speelveld, waaronder verkrijging van eerlijke concurrentie, voor alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zo ook bij de ontwikkeling van regionale luchthavens.	Stas I&M	De motie is ondersteuning van bestaand beleid. Ingezet wordt voor o.a. een goede marktwerking en een concurrerend kostenniveau en dat ook bij het selectiviteitsbeleid handhaving van een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie een belangrijk uitgangspunt is.
VAO Luchtvaart 20-02-2014	Motie Geurts/De Rouwe 31 936-182 overwegende dat op 30 maart 2010 een motie De Rouwe/Meeuwis is aangenomen teneinde met de betrokken partijen uit de luchtvaartsector en de provincies tot een passende oplossing, zoals vrijstelling, te komen; constaterende dat deze oplossing voor de paramotorvliegers nog niet is gerealiseerd; verzoekt de regering, met spoed tot afronding te komen en tevens hier de Kamer voor het zomerreces over te informeren.	Stas I&M	De Kamer zal medio 2014 worden geïnformeerd.
VAO Voortgang van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn 06-03-2014	Motie Dik-Faber c.s. 29 984-468 spreekt uit dat het wenselijk is, een kwartierdienst te realiseren op de hele Valleilijn (Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen); verzoekt de regering, met betrokken partijen (ProRail, Connexxion en de provincie Gelderland) de financiële mogelijkheden voor betere benutting en voor een kwartierdienst te onderzoeken; verzoekt de regering tevens, te onderzoeken hoe hierbij een goede doorgaande verbinding met Arnhem kan worden geboden en de Kamer voor het einde van het zomerreces over de uitkomsten van beide onderzoeken te rapporteren.	Stas I&M	De Kamer zal conform motie voor het einde van het zomerreces worden geïnformeerd.
VAO Gewasbeschermingsmiddelen en bijnsterfte 12-03-2014	Motie Dik-Faber 27 858-253 verzoekt de regering, zich ervoor in te spannen dat op korte termijn ook een green deal voor recreatieterreinen wordt gesloten, waarbij deze green deal gelijk op gaat lopen met de green deal voor sportterreinen.	Stas I&M	De Green Deal is nog niet gesloten. De Kamer wordt naar verwachting begin 2015 geïnformeerd.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO OV, OV-chipkaart en Taxi 26-03-2014	Motie Dik-Faber c.s. 23 645-569 verzoekt de regering, in overleg met vervoerders en de Oogvereniging alles op alles te zetten om reizen op rekening voor de zomer beschikbaar te stellen voor blinden en slechtzienden, naast de al bestaande producten voor deze doelgroep.	Stas I&M	In de NOVB-vergadering voor de zomer 2014 ligt het plan van aanpak voor invoeren reizen op rekening voor blinden en slechtzienden ter bespreking.
VAO OV, OV-chipkaart en Taxi 26-03-2014	Motie Dik-Faber 23 645-563 verzoekt de regering, de ov-begeleiderskaart zo spoedig mogelijk te verchippen zodat een extra toegangskaart voor deze doelgroep niet nodig is.	Stas I&M	Met de vervoerders en TLS wordt onderzocht of verchipping mogelijk is. Naar verwachting wordt de Kamer hierover in het najaar 2014 geïnformeerd.
VAO OV, OV-chipkaart en Taxi 26-03-2014	Motie Hoogland 23 645-568 verzoekt de regering, de NS erop aan te spreken om per station in overleg met de betrokken gemeente maatwerk te bieden om daarmee de toegankelijkheid van de stations voor iedereen te waarborgen; verzoekt de regering tevens, de Kamer over de voortgang hierop binnen zes maanden te informeren.	Stas I&M	NS is hierop aangesproken en in de regulier overleggen over de toegangspoortjes tussen NS, gemeenten (via koepel VOC) en LenM wordt de voortgang gemonitord. Daarnaast is ook in de ontwerp conceptconcessie de eis opgenomen dat NS zorgvuldig moet handelen bij het in gebruik nemen van de poortjes op de stations. De Kamer wordt voor de voortgang uiterlijk september 2014 geïnformeerd.
VAO OV, OV-chipkaart en Taxi 26-03-2014	Motie Van Veldhoven 23 645-567 verzoekt de regering, in overleg met de NS de mogelijkheden in kaart te brengen om laatste treinen later te laten vertrekken, de reeds voorgenomen laatste treinen verder te laten doorrijden naar bijvoorbeeld Groningen, Maastricht of Enschede, maar ook te kijken naar treinen vanuit andere steden naar de Randstad en treinen binnen bijvoorbeeld Brabant of Twente.	Stas I&M	De Kamer zal voorafgaand aan de besprekking van de conceptontwerpconcessie over de mogelijkheden worden geïnformeerd.
VSO Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis-en herstelwet (achtste tranche) 27-03-2014	Motie Van Veldhoven 32 127-187 verzoekt de regering, de aanmelding van een project voor de Crisis- en herstelwet pas in behandeling te nemen wanneer alle betrokken overheden tijdig en voldoende over die aanmelding zijn geïnformeerd.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is reeds staand beleid.
VAO Windenergiegebieden 24-04-2014	Motie Albert de Vries c.s. 33 612-29 verzoekt de regering, de voorbereidingen van het windpark Fryslân in het IJsselmeer vooralsnog te beperken tot een omvang van 250MW en daarbij te kiezen voor het gedeelte van het plangebied dat het verstuifde land af ligt; verzoekt de regering tevens, onder de voorwaarde dat de provincie Fryslân garandeert dat de taakstelling voor 2020 wordt gehaald, ruimte te geven om op land het resterende deel van de Friese taakstelling te realiseren door middel van het initiatief van het comité Hou Friesland Mooi, de Friese Milieufederatie en het platform Duurzaam Friesland.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Windenergiegebieden 24-04-2014	Motie Albert de Vries/Paulus Jansen 33 612-30 verzoekt de regering om initiatiefnemers binnen de gebruikelijke procedures te verplichten bij windprojecten vooraf inschattingen te laten maken door erkende taxatiebureaus over mogelijke planschade.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VSO Evaluatie Activiteitenbesluit 20-05-2014	Motie Albert de Vries en Van Veldhoven 29 383-218 verzoekt de regering, ook een assessment uit te voeren van de milieueffecten en gezondheidseffecten van het invoeren van het Activiteitenbesluit en hierover de Kamer voor de behandeling van de Omgevingswet te informeren,	Stas I&M	Overleg met PBL over methodiek is gestart. Het assessment-onderzoek zelf wordt na de zomer gestart op basis van de methodiek.
VSO Ontwerpbesluit tot wijziging diverse amvb's in verband met permanent maken Crisis- en herstelwet 21-05-2014	Motie Bisschop/Van Veldhoven 32 127-196 verzoekt de regering, de mogelijkheden voor het creëren van mantelzorgwoningen in het buitengebied te verruimen, waarbij in ieder geval de afstand tot het hoofdgebouw, de hoogte van het bouwwerk en de eisen met betrekking tot het dak worden betrokken.	Minister I&M	Er wordt uitvoering aan de motie gegeven bij de verdere procedure van totstandkoming van de amvb pCHW. Naar verwachting kan deze amvb in oktober 2014 in werking treden.
Debat Wijziging van de Wet milieubeheer (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, hernieuwbare brandstofeenheden en elektronisch register hernieuwbare energie vervoer) 20-05-2014	Motie Van Gerven/Van Veldhoven 33 834-21 verzoekt de regering, over drie jaar de werking van voorliggende Wijziging van de Wet milieubeheer onafhankelijk te laten evalueren waarbij douanegegevens geanalyseerd worden om te bezien of de kwantiteit van de daadwerkelijke importstromen overeenkomt met de gegevens uit het HBESysteem,	Stas I&M	De evaluatie zal conform de motie worden uitgevoerd.
Debat Wijziging van de Wet milieubeheer (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, hernieuwbare brandstofeenheden en elektronisch register hernieuwbare energie vervoer) 20-05-2014	Motie Jan Vos 33 834-17 verzoekt de regering om, in kaart te brengen welke juridische en economische obstakels er zijn om volledige transparantie van de brandstofmix te realiseren en de Kamer daarover binnen zes maanden te informeren.	Stas I&M	De Kamer wordt eind oktober geïnformeerd over de conclusies van de European Climate Foundation en Cambridge Econometrics.
VAO Milieuraad 10-06-2014	Motie De Liefde/Van Dekken 21 501-08-517 verzoekt de regering, de Kamer actief te betrekken tijdens het opstellen van een nationaal afwegingskader voor de teelt van ggo's op Nederlands grondgebied,	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Biotechnologie en Kwekersrecht 27-05-2014	Motie 27 428-276 Van Gerven verzoekt de regering, betreffende het nieuwe compromisvoorstel nationale bevoegdheid gentech te bepleiten: – dat een land dat de teelt van een gentechgewas wil weigeren op zijn grondgebied, niet overruled kan worden door de Commissie; – dat landen niet eenmalig maar permanent het recht krijgen om teelt van een gentechgewas te weigeren, waarbij de tweede fase dus niet afhankelijk is van de eerste; – om niet alleen een besluit tot weigering van nationale teelttoelating omkeerbaar te maken, maar ook een besluit tot nationale toelating omkeerbaar te maken; – om de gronden waarop teelt van een gentechgewas nationaal geweigerd kan worden zo breed mogelijk te houden, waarbij deze ook ethische gronden en publieke moraal kunnen omvatten; – om de sociaal-economische gronden voor weigering van nationale gentechteelt breed te houden en niet onnodig te beperken.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Waterkwaliteit 17-06-2014	Motie Jacobi/Van Veldhoven 27 625-319 verzoekt de regering, de openbare drinkwatervoorziening uitdrukkelijk vanaf heden als nationaal belang te benoemen en dit te formaliseren in de Structuurvisie Ondergrond (STRONG).	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Waterkwaliteit 17-06-2014	Motie Jacobi/Van Veldhoven 27 625-324 verzoekt de regering om de waterkrachtcentrales van Linne en Lith aan te wijzen als proeflocaties voor experimenten met niet-bewezen, nieuwe technieken, opdat de gezamenlijke vissterfte van beide centrales ver beneden de norm van 10% komt te liggen.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Waterkwaliteit 17-06-2014	Motie Smaling 27 625-321 verzoekt de regering, te komen tot een juridische verankering van de bescherming van drinkwaterbronnen met als primair doel de drinkwatervoorziening in Nederland duurzaam veilig te stellen.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO OV, taxi en OV-chipkaart 26-11-2013	Motie Van Tongeren/Van Veldhoven 29 984-556 verzoekt de regering, inzicht te krijgen in het totale bedrag aan niet-teruggevraagde gelden sinds de ov-chipkaart is ingevoerd en dit te specificeren naar vervoerder; verzoekt de regering tevens, er bij de vervoerders op aan te dringen dat zij de gelden van de incomplete transacties ten goede laten komen aan de reiziger.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Ruimtelijke Ordening 24-06-2014	Motie Albert de Vries 33 118-15 verzoekt de regering om, het instrument stedelijke herverkaveling voorafgaand aan het in werking treden van de Omgevingswet en naar analogie van de Wilg al op korte termijn te verankeren in wetgeving.	Minister I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet 25-06-2014	Motie Van Veldhoven/Hoogland 29 984-495 verzoekt de regering, in de ontwerpconcessie de artikelen met betrekking tot tariefdifferentiatie uit te breiden met voorwaarden waaraan de NS moet voldoen voordat zij over mag gaan tot tariefverhoging, en daar in ieder geval in op te nemen het bewijs dat capaciteitsuitbreiding, optimalisering van de dienstregeling en alleen prijsverlaging niet voldoende werkt of onbetaalbaar is.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet 25-06-2014	Motie Van Veldhoven/De Rouwe 29 984-496 verzoekt de regering, in de ontwerpconcessie een bepaling op te nemen dat de NS slechts gemotiveerd van de adviezen van decentrale overheden en regionale vervoerders kan afwijken; verzoekt de regering voorts, aan te geven hoe geschillen tussen de NS, decentrale overheden en regionale vervoerders over de invulling en uitvoering van de samenwerkingsartikelen worden beslecht.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet 25-06-2014	Motie De Boer/Hoogland 29 984-497 verzoekt de regering, voor de vaststelling van de definitieve bodem- en streefwaarden van de informatie- en prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie van de NS opdracht te geven tot een onafhankelijke toetsing van deze waarden, en de resultaten van dit onderzoek voor de vaststelling van de concessie met de Tweede Kamer te delen.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet 25-06-2014	Motie De Boer 29 984-498 verzoekt de regering, via de beheerconcessie 2015–2024 ProRail op te dragen om in overeenstemming met de verordening voldoende capaciteit voor internationaal goederenvervoer vrij te maken en jaarlijks de verwachte en gerealiseerde volumegroei alsmede de kwaliteit van treinpaden op de Nederlandse secties van de corridors terug te koppelen aan de Kamer.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Vervoer en beheer hoofd railnet 25-06-2014	Motie Dik-Faber 29 984-502 verzoekt de regering, in de vervoersconcessie vast te leggen dat voor het meten van klantoordeelen wordt aangesloten bij de onafhankelijke ov-klantenbarometer, en dat de brondata van reisinformatie, vervoers-prestaties en tarieven realtime beschikbaar worden gesteld als open data zodat eenieder met deze gegevens toepassingen kan ontwikkelen.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofd railnet 25-06-2014	Motie De Rouwe 29 984-521 verzoekt de regering om de Kamer halfjaarlijks te informeren over de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor door Oost-Nederland en de mate waarin wettelijke normen worden gehaald.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofd railnet 25-06-2014	Motie De Rouwe/Hoogland 29 984-510 verzoekt de regering om, met de NS, ROCOV en de Noordelijke regio oplossingen in kaart te brengen om de reistijd eerder te verkorten dan 2021, en de Kamer hierover in het najaar te informeren.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO Vervoer en beheer hoofd railnet 25-06-2014	Motie Hoogland c.s. 29 984-522 verzoekt de regering om, in het NOVB te agenderen dat vervoerders verplicht worden om mensen er actief op te wijzen dat ze zijn vergeten om uit te checken en hun een aantal maal per jaar de mogelijkheid te geven om dit achteraf te corrigeren.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VAO LTSA 25-06-2014	Motie Dik Faber 29 984-515 verzoekt de regering, in samenwerking met NS, ProRail en de provincies een quickscan te maken met kosten en baten van maatregelen welke mogelijk zijn voor het substantieel verkorten van de reistijd naar de Randstad vanaf Groningen, Leeuwarden, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen en Den Helder.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.

Bron	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO MIRT 03-07-2014	Motie gewijzigde De Boer/Van Veldhoven 33 750 A-89 Verzoekt de regering naast het monitoren op groei van het spoorgoederenvervoer, tevens het economisch perspectief van de havens, de spoorgoederenvervoerders en voor Nederland mee te wegen door een tijdelijke realisatie van voldoende spoorcapaciteit naar het Europese achterland, en dit najaar te onderzoeken ism provincies Overijssel en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam wat de uiteindelijke kosten zijn van een eventuele spoorlijn voor goederenvervoer langs de N18, welke procedures gevuld moet worden en welk tijdsbestek nodig is voor besluitvormingsprocedures en realisatie.	Stas I&M	De uitvoering van de motie is in gang gezet.
VSO Verpakkingen 03-07-2014	Motie Van Veldhoven c.s 28 694-121 Verzoekt, de regering de procedure voor het Ontwerpbesluit voort te zetten, en hierbij de artikelen 8 tot en met 11 (met betrekking tot Statiegeld) terug te plaatsen.	Stas I&M	Het ontwerpbesluit beheer verpakkingen wordt in juli 2014 door de Minister getekend.

Toezeggingen

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Moties en toezeggingen 02-04-2009	De evaluatie van de pilot met snelwegbussen en het voorstel van een landelijke formule voor een nationaal interlinernet kan de Kamer na afloop van de driejarige pilot in Utrecht tegemoet zien.	Stas I&M	Op 12 mei 2014 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de tussenevaluatie (Kamerstuk 23 645, nr. 573). Na afloop van de pilot zal een eindevaluatie plaatsvinden. De Tweede Kamer wordt hier eind 2015 over geïnformeerd.
EK-behandeling over de Modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage 08-12-2009	De Minister van VROM zegt de Kamer toe, naar aanleiding van opmerkingen de heer De Boer in de evaluatie aandacht te besteden aan de borging van cultuurhistorische waarden in kleine MERprojecten.	Minister I&M	De evaluatie vindt plaats in 2015. De toezegging wordt afgedaan via traject evaluatie.
NO Evaluatie Spoorwegwetgeving 12-10-2009	Alvorens de juridische eigendom van het spoor wordt overgedragen aan de Staat zal de Kamer worden geïnformeerd over de afspraken met Prorail en de Dienst Domeinen.	Stas I&M	De afspraken tussen ProRail en ROVB zijn nog niet geheel rond. De verwachting is dat dit eind 2014 wel het geval zal zijn.
Debat Wetsvoorstel Alcoholslotprogramma 14-01-2010	De Minister zegt toe, conform het amendement De Rouwe (31 896-10), het alcoholslotprogramma na drie jaar te zullen evalueren.	Minister I&M	De evaluatie van het alcoholslotprogramma loopt en is in december 2014 gereed.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Loodsenwet 21-04-2010	De Minister zal het uitvoeren van de eindevaluatie naar Bedienen op afstand breder betrekken, en ook ondermeer Schuttevaer benaderen.	Minister I&M	Aan de Tweede Kamer was toegezegd om in 2014 een evaluatie uit te voeren van de twee pilotprojecten: Zeeland (project MOBZ) en Limburg (project Regiocentrale Zuid) waarbinnen bediening op afstand wordt gerealiseerd. De doorlooptijd van deze projecten hebben de afgesproken datum van de evaluatie overschreden zodat de evaluatie zal opschuiven. Huidige planning: Limburg in 2016 en Zeeland in 2018/2019. De evaluatie kan pas worden opgesteld zodra deze pilotprojecten zijn afgerond.
AO Waterkwantiteit 20-06-2011	De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging in 2018 worden geïnformeerd.
AO Handhaving en vergunningverlening 15-09-2011	De Staatssecretaris doet de Kamer binnen twee jaar een evaluatie toekomen van het Activiteitenbesluit.	Stas I&M	Uitvoering zal plaatsvinden in 2014, zodat per 1 januari 2015 kan worden gerapporteerd.
AO Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 14-11-2011	De Minister zegt toe in de tweejaarlijkse monitor over de effecten van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die de monitor Nota Ruimte vervangt, ook aandacht te besteden aan het effect van het schrappen van riksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ordening, zoals aan de orde bij nationale landschappen en rijksbufferzones. Daarnaast zal zij in deze monitor tevens de werking van de ladder voor duurzame verstedelijking evalueren en decentrale overheden een handreiking voor toepassing daarvan aanreiken. De criteria voor de monitor ontvangt de Kamer begin 2012, de eerste versie van de monitor zelf komt begin 2013.	Minister I&M	De nulmeting van de Monitor Infrastructuur en Conform toezegging aan de Tweede Kamer heeft de Minister van I&M in 2012 een handreiking beschikbaar gesteld bij de Ladder voor duurzame verstedelijking; deze handreiking staat op internet (www.rijksoverheid.nl/svir). De nulmeting van de Monitor Infrastructuur en Ruimte is op 25 september 2012 door de Minister van I&M aan de Kamer aangeboden (Kamerstuk 32 660 nr. 54) en de eerste vervolgmeting wordt in september 2014 aan de Kamer toegezonden. In deze monitor zijn conform de toezegging aan de Kamer indicatoren opgenomen voor het losgelaten beleid ten aanzien van Rijksbufferzones, Nationale Landschappen en het bundelingsbeleid. De evaluatie van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt opgenomen in de vervolgmeting van 2014.
AO Geluid 14-12-2011	Bij de evaluatie van het Besluit geluid milieubeheer en het invoeringsbesluit geluidproductieplafonds zal de Staatssecretaris specifiek aandacht geven aan gevoelige bestemmingen in samenhang met luchtkwaliteit.	Stas I&M	Besluit is op 1 juli 2012 in werking getreden. Evaluatie zal te zijner tijd worden meegenomen in de Swung-II evaluatie.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
Debat 32 821 wijz. wet Ruimtelijke ordening (provinciaal medebewind) 02-04-2012	De Minister zal de Inspectie Leefomgeving en Transport vragen om een themaonderzoek uit te voeren ter evaluatie van de met dit wetsvoorstel ingevoerde ontheffingsbevoegdheden voor het Rijk en provincies. De Kamer zal de uitkomsten van dat onderzoek een jaar na de inwerkingtreding van deze wet ontvangen.	Minister I&M	De wet is op 1-10-2012 ingegaan. De ILT heeft het gevraagde themaonderzoek ter evaluatie van de ontheffingsbevoegdheden van Rijk en provincies uitgevoerd en begin 2014 afgerond. In de onderzochte periode zijn door de provincies geen ontheffingen op basis van de nieuwe wetsbepaling verleend. Door het Rijk is één ontheffing verleend en wel aan de gemeente Goedereede ten behoeve van een omgevingsvergunning voor een publieke voorziening (voortlichtings- en inspiratiecentrum) op de Brouwersdam.
AO Biotechnologie en kwekersrecht 05-04-2012	De Staatssecretaris van IenM zegt toe de WRR om advies te vragen over ethische afwegingen die spelen rond internationale biotechnologische ontwikkelingen.	Stas I&M	De internationale ontwikkelingen op het gebied van sociaal economische aspecten zijn afgewacht alvorens de adviesaanvraag uit te zetten. De COGEM zal op korte termijn worden gevraagd samen met de WRR een trendmatige analyse van biotechnologische ontwikkelingen op te stellen. Interdepartementale afstemming moet nog plaatsvinden.
NO MIRT 05-07-2012	De Minister zal de Kamer, naar aanleiding van de aangehouden motie Kuiken, nader informeren over het ondergronds uitvoeren van de spoorpassage van de N18 bij Haaksbergen.	Minister I&M	Op 15 augustus is 2013 is het Tracébesluit N18 vastgesteld. De regio heeft financiële dekking gevonden voor het ondergronds uitvoeren van de spoorpassage bij Haaksbergen. Inmiddels is daarvoor met de regio een bestuursakkoord gesloten. Het ontwerp-wijzigings-tracébesluit is op 21 februari 2014 ondertekend. Via de reguliere Voortgangsrapportage (door publicatie in MIRT projectenboek 2015) zal de Tweede Kamer hierover worden geïnformeerd (na 3e dinsdag in de september).
Debat 31 898 Wijziging van de Wet luchtvaart (Beperkingengebied buitenlandse luchthaven) 04-10-2012	De Staatssecretaris van IenM zal de Kamer een verkenning doen toekomen over de mogelijkheid om in Europees verband nader invulling te geven aan het principe van «de vervuiler betaalt» in het geval van grensoverschrijdende overlast en milieueffecten, van bijvoorbeeld luchtvaart- en industriële activiteiten in omliggende landen.	Stas I&M	De uitvoering van dit verzoek is gestart en wordt in 2014 afgerond.
AO Spoor 30-10-2012	De Minister zal met haar Duitse ambtsgenoot overleg voeren over grensoverschrijdende spoortracten. Daarbij zal zij ook de wens overbrengen om het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel als mogelijk via de Betuweroute te geleiden. De uitkomsten van dit overleg zal zij te zijner tijd terugkopen aan de Kamer.	Stas I&M	Dit onderwerp is ambtelijk besproken ter voorbereiding van gesprek met NRW Minister Groschek.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
Debat 33 135 Permanent maken Crisis- en herstelwet 19-03-2013	De Minister van Infrastructuur en Milieu zegt de Kamer, naar aanleiding van vragen en opmerkingen van de leden Ester en Vliegenthart, dat zij weliswaar geen aparte integrale evaluatie van de Crisis- en herstelwet meer gaat doen, maar zegt de Kamer wel toe dat de evaluatie zal plaatsvinden in aanloop naar de indiening van de Omgevingswet door uitgebreide consultaties met alle stakeholders. Daar komen ook evaluaties bij op specifieke onderdelen, zoals de reactieve aanwijzing of het procesrecht. Ook zegt de Minister toe om jaarlijks voortgangsrapportages met betrekking tot de Crisis- en herstelwet te blijven sturen.	Minister I&M	Er worden continue consultaties met de stakeholders georganiseerd in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingswet. Daar waar in het wetsvoorstel Omgevingswet gebruik wordt gemaakt van de ervaringen die worden opgedaan met de experimenten in het kader van de Crisis- en herstelwet wordt dit ook gedeeld met de stakeholders. Voor de bestuursrechtelijke versnellingen, hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet, wordt een evaluatie uitgevoerd door het Ministerie van VenJ. Deze evaluatie zal de Kamer op korte termijn ontvangen. Jaarlijks ontvangt de Kamer een Voortgangsrapportage Crisis- en herstelwet.
AO Noordzee en Wadden 24-04-2013	De Minister van I&M stuurt de Kamer begin 2014 de resultaten van de haalbaarheidsstudie naar wind op zee binnen de 12-mijlszone.	Minister I&M	Tijdens het Verzamel AO Energie op 26 juni 2014 is door de Minister van Economische Zaken aangegeven dat na het recess de haalbaarheidsstudie windenergie binnen de 12-mijlszone, de Riksstructuurvisie Windenergie op Zee en de routekaart voor de uitrol van windenergie op zee naar de Tweede Kamer worden gestuurd.
AO Noordzee en Wadden 24-04-2013	De Minister van I&M zal de Kamer nader informeren over de uitkomsten van het overleg inzake de watertaxi's.	Minister I&M	Om het nachtelijk snelvaren mogelijk te maken is een wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) nodig. Deze wijziging is voorbereid, maar nog niet in procedure gebracht vanwege benodigde beleidsmatige besluitvorming. RWS voert onderzoek uit naar de milieugevolgen. Zodra de resultaten beschikbaar zijn, zal in overleg met de provincies (die de vaarroutes moeten aanwijzen) besloten worden of nachtelijk snelvaren wel of niet mogelijk gemaakt kan worden.
AO Bijensterfte (EZ) 16-05-2013	Overleg lenM om zo snel mogelijk de 75% driftreductie in de open teelten en zuiveringstechnieken in de glastuinbouw (zie beiden NAP) op te nemen in het activiteitenbesluit op verzoek vd Kamer.	Stas I&M	Het streven is om dit in het reparatiebesluit mee te nemen. Het reparatiebesluit wordt uitgesteld tot mei 2014. De wetgeving wordt voor inspraak gepubliceerd, naar verwachting eind 2014. De ontwerp-wijziging wordt dan tevens aan de Tweede Kamer voorgehangen.
Debat 33 125 Wijziging van de Wet veiligheid weg tunnels 04-06-2013	De Minister van Infrastructuur en Milieu zegt de Kamer, naar aanleiding van vragen en opmerkingen van het lid Schouwenaar, toe om bij het Kenniscentrum voor Tunnels expliciet de vraag neer te leggen hoe ervoor gezorgd kan worden dat gebruikers van tunnels meer actieve kennis krijgen over wat zij moeten doen in onveilige situaties in tunnels en om te vragen op welke wijze dit het beste georganiseerd kan worden.	Minister I&M	Het Kenniscentrum voor Tunnels (KPT) is geïnformeerd over de toezegging. Het KPT is nog niet volledig operationeel. Dit zal naar verwachting in het derde kwartaal 2014 zijn. In overleg tussen I&M en het KPT zal worden bepaald hoe de toezegging uitgevoerd kan worden.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Luchtvaart 12-06-2013	De Staatssecretaris zal in de Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van luchthaven Schiphol uitvoeriger omschrijven wat zal worden verstaan onder uitzonderlijke, onvoorzien gevalen die aanleiding kunnen zijn voor extra tariefstijgingen.	Stas I&M	De toezegging wordt meegenomen in Wijziging Wet luchtvaart.
AO Structuurvisie Wind op Land 20-06-2013	De Minister van I&M zal de Kamer eind 2013 informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar benutting van riksgronden ten behoeve van windenergie. Zij zal daarbij ook ingaan op de stand van zaken ten aanzien van de uitvoering van de motie Holtackers/ Van Tongeren over een windmolenpark op de Afsluitdijk (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 72).	Minister I&M	Windmolens op Riksgronden is onderdeel van Rijksvastgoedportefeuille. Het is als uitvoering opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Wind op Land.
AO Externe veiligheid en handhaving 20-06-2013	De Staatssecretaris informeert de Kamer eind 2013 over de investeringen in veiligheidsregio's.	Stas I&M	Het Uitvoeringsprogramma Omgevingsveiligheid 2015–2018, het vervolg op de Programmafinciering Externe Veiligheid, zal in de eind 2014 aan de Kamer worden gezonden. De toezegging zal hierin zijn opgenomen.
AO Waterkwaliteit 27-06-2013	In 2015 zal de Minister de Kamer, samen met haar EZ-collega, informeren over de effecten van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water op EZ-beleidsterreinen als visserij.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
Debat Wet basisnet vervoer gevaarlijke stoffen 02-07-2013	De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag/ opmerking van het lid Schaap (VVD) en het lid Martens (CDA), toe de maatschappelijke kostenbatenanalyse uit te werken en in beeld te brengen voor verschillende risicodomeinen op het gebied van Infrastructuur en Milieu.	Stas I&M	Met het programma Bewust Omgaan met Veiligheid wordt hier binnen lenM invulling aangegeven. Tevens is een adviesaanvraag hierover gezonden aan de WRR op 25-11-2013. Een reactie op het advies van de WRR zal verwerkt worden in een brief aan beide Kamers, medio 2014.
Debat Wet basisnet vervoer gevaarlijke stoffen 02-07-2013	De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zegt de Kamer, naar aanleiding van de opmerking en vraag van het lid Van Boxtel (D66) en het lid Koning (PvdA) toe alle gemeenten een brief te sturen met de mededeling dat de inwerktrading van de wet een communicatie-element in zich draagt.	Stas I&M	Per 1 juli 2014 treedt de Wet Basisnet in werking. Rijkswaterstaat (Infomil) verzorgt de communicatie over Basisnet. Deze zal vóór 1 juli 2014 een brief sturen naar alle gemeenten over de communicatie rondom Basisnet.
WGO Jaarverslagen 03-07-2013	De Minister stuurt de Kamer bij de begroting voor 2014 een overzicht van adviesorganen op het gebied van Infrastructuur en Milieu, met daarbij een overzicht van de kosten die gemaakt zijn voor de incidentele adviesorganen.	Minister I&M	De Kamer zal uiterlijk bij de begroting 2015 worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Spoor 12-09-2013	De Staatssecretaris zal de Kamer jaarlijks informeren over het «omgevingsmanagement» in verband met de tijdelijke sluiting van het spoor tussen Emmerich en Oberhausen in verband met de aanleg van het derde spoor. Daarbij zal ook worden ingegaan op de afspraken met de Drechtsteden en het plan van aanpak ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen in dat gebied.	Stas I&M	Zodra de tijdelijke sluiting een feit is wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd over het omgevingsmanagement.
AO Transportraad 02-10-2013	De Minister komt terug op de stand van zaken van de onderhandelingen mbt de wijziging richtlijn maten en gewichten wegvoertuigen.	Minister I&M	Tijdens de Transportraad van 5 juni jl. is een politiek akkoord bereikt. Tijdens het Italiaans voorzitterschap wordt gestreefd naar een compromis in het Europees Parlement.
AO Milieuraad 09-10-2013	De Staatssecretaris houdt de Kamer in de geannoteerde agenda's voor de Milieuraad op de hoogte van haar inzet om andere landen ertoe aan te zetten regelgeving en handhaving ten aanzien van uitstoot door brom- en snorfietsen te verbeteren.	Stas I&M	De Kamer wordt conform toezegging geïnformeerd.
AO Milieuraad 09-10-2013	Na overleg met het lid Van Tongeren informeert de Staatssecretaris de Kamer over de «Carbon Bubble».	Stas I&M	De resultaten van een onderzoek door Clingendaal zijn naar verwachting in september 2014 beschikbaar. Brief met resultaten onderzoek wordt voor Prinsjesdag aan de TK verzonden.
Begrotingsbehandeling lenM 05-11-2013	De Kamer ontvangt een «aanvalsplan» inzake P+R-terreinen eind 2013.	Stas I&M	De Tweede Kamer ontvangt medio 2014 een plan over de toekomstige invulling van de verdere ontwikkeling van P+R. Dit is opgenomen in de uitvoeringsagenda van de LTSA.
AO Klimaat 13-11-2013	De Staatssecretaris zegt toe dat de implementatie van de Klimaat-agenda aansluit bij het SER-energieakkoord en dat zij zo veel mogelijk andere landen betrekt om tot een klimatakkkoord te komen.	Stas I&M	De toezegging wordt door de Staatssecretaris opgevat als een inspanningsverplichting voor de komende jaren.
AO Grondstoffen en afval 14-11-2013	De Staatssecretaris informeert de Kamer voor de zomer van 2014 over het ontwikkelen van een visie op duurzaam stortbeheer bij gemeenten.	Stas I&M	De Kamer wordt najaar 2014 geïnformeerd.
NO MIRT 25-11-2013	In het voorjaar van 2014 zal de Minister de Kamer informeren over het resultaat van haar overleg met het Havenbedrijf Rotterdam over het Breeddiep.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
NO MIRT 25-11-2013	De Kamer wordt geïnformeerd over het MIRT-onderzoek problematiek bruggen Twentekanaal.	Minister I&M	De Tweede Kamer zal hierover medio 2014 worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Scheepvaart 03-12-2013	De Minister informeert de Kamer kort na de zomer 2014 over de samenhangende visie op haven-, zee- en binnenvaartbeleid.	Minister I&M	Op basis van de huidige planning zal de maritieme strategie in het najaar 2014 naar de Tweede Kamer worden gestuurd.
AO Scheepvaart 03-12-2013	De Minister van IenM infomeert de Kamer voor de zomer 2014 over een NLE zwarte lijst van gevaarlijke stoffen die niet thuishoren in stookolie en geeft daarbij aan hoe deze internationaal van toepassing kan worden.	Minister I&M	De Tweede Kamer na het zomerreces geïnformeerd worden.
AO Duurzaam Hout 04-12-2013	De Staatssecretaris van IenM gaat in overleg met het Verenigd Koninkrijk en andere gelijkgezinde EU-lidstaten over harmonisatie van of gezamenlijke toetsing van MCTS en informeert de Kamer hierover voor de zomer van 2014.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt najaar 2014 geïnformeerd.
AO Duurzaam Hout 04-12-2013	Bij de evaluatie van MCTS over twee jaar zal ook ter plaatse worden gekeken.	Stas I&M	Aan deze toezegging wordt binnen twee jaar uitvoering gegeven. De Kamer wordt vóór eind 2015 geïnformeerd over het resultaat van de evaluatie.
AO AWACS 11-12-2013	De Kamer ontvangt het onderzoek naar gezondheid door het RIVM en de resultaten van gesprekken met betrokkenen hierover in het voorjaar van 2014.	Stas I&M	De verwachting is dat het rapport medio 2014 naar de Tweede Kamer kan worden verzonden.
AO Externe veiligheid en handhaving 12-12-2013	De Kamer wordt voor de behandeling van de begroting I&M voor 2015 geïnformeerd over nadere vormgeving van ketenverantwoordelijkheid in de chemische sector.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid en handhaving 12-12-2013	De Kamer wordt geïnformeerd of het is gelukt om een verbod op het ontgassen van schepen in te stellen.	Stas I&M	Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hebben bestuurlijk overeenstemming bereikt over het terugdringen van ontgassingen door varende binnenvaartschepen. Overeenstemming is er over de uitwerking van een samenhangend pakket van internationale, nationale, regionale en lokale maatregelen. De maatregelen bestaan uit een covenant met het bedrijfsleven op nationaal en regionaal niveau en verbodsbeperkingen in internationale, nationale, regionale en lokale regelgeving. Het pakket treedt vanaf 2015 in werking en is naar verwachting in 2018–2020 volledig gerealiseerd.
AO Leefomgeving 15-01-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer z.s.m. na haar overleg met de RDW en de ILT informeren over het toezicht op de kwaliteit van geleverde bromfietsen.	Stas I&M	De Tweede Kamer eind september 2014 middels een brief geïnformeerd worden.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Leefomgeving 15-01-2014	Vóór de zomer ontvangt de Kamer van de Staatssecretaris een ontwerp-AMvB over de gebruiksvergoeding voor het spoor waarin ook ingegaan wordt op differentiatie daarvan.	Stas I&M	In 2014 ontvangt de Tweede Kamer een ontwerp-AMvB over de prijsprakkels bij de gebruiksvergoeding.
AO Leefomgeving 15-01-2014	Vóór de zomer ontvangt de Kamer het standpunt van de Staatssecretaris t.a.v. trillingen.	Stas I&M	Het RIVM is thans bezig met de afronding van het onderzoek naar de gezondheidseffecten rondom het spoor. De definitieve rapportage wordt eind september/begin oktober verwacht.
AO Spoor 22-01-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer eind september informeren over de planning teneinde alle treinen te voorzien van toiletten.	Stas I&M	De Tweede Kamer zal uiterlijk eind september 2014 over de planning worden geïnformeerd
AO Spoor 22-01-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer per brief informeren over het maatregelenpakket waarmee zij het vervoer van gevaarlijke stoffen zal accomoderen tijdens de bouwperiode van het derde spoor naar Duitsland.	Stas I&M	Na de zomer wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over het maatregelenpakket 3e spoor Duitsland.
AO Spoor 22-01-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over haar gesprek(ken) met NS en ProRail over de mogelijkheden voor stopcontacten op stations.	Stas I&M	De nut en noodzaak is gekoppeld aan de eventuele inbouw van stopcontacten in treinen. In het kader van de gesprekken over de nieuwe vervoerconcessie heeft de Staatssecretaris met NS afgesproken dat NS op basis van het integrale revisieprogramma een kostenopgave geeft voor de inbouw van stopcontacten in de tweede klasse bij aanschaf en renovatie van treinen.
AO Luchtvaart en Schiphol/Lelystad 23-01-2014	De Staatssecretaris doet de Kamer na afloop van de experimenten met glijvluchten rapportages daarover toekomen.	Stas I&M	De regeling die het mogelijk maakt om tussen 22.30 en 23.00 uur glijvluchtnaderingen toe te passen is op 25 oktober 2013 in werking getreden. Het experiment wordt met één jaar verlengd. De evaluatie zal in de eerste helft van gebruiksjaar 2015 worden uitgevoerd.
AO Wegverkeer en verkeersveiligheid 30-01-2014	Rond de zomer van 2014 ontvangt de Kamer een wetsvoorstel in verband met de problemen die in de transportsector worden ervaren met het alcoholslotprogramma), zoals bedoeld in de brief van de Minister d.d. 29 januari 2014 «Stand van zaken rond het Alcoholslotprogramma (ASP)».	Minister I&M	Het wetsvoorstel gaat na de zomer van 2014 naar de Tweede Kamer.
AO Milieuraad 19-02-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer uiterlijk één maand na verschijning van het RIVM-advies inzake roet in Nederland een kabinetappreciatie sturen. Daarbij zal ook ingegaan worden op een mogelijk landelijk meetnet.	Stas I&M	De Kamer zal op korte termijn middels de verzamelbrief Luchtkwaliteit en Geluid ter zake worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Milieuraad 19-02-2014	De regering zal de Kamer pro-actief en tijdig informeren over ontwikkelingen in het onderhandelingsproces omtrent luchtkwaliteit die van invloed zijn op het welslagen van de Nederlandse inzet en/of aanpassing van deze inzet vereisen.	Stas I&M	Deze toezegging is een continue proces. De Kamer zal regelmatig worden geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen.
AO Milieuraad 19-02-2014	De Staatssecretaris zal na de verschijning van het PBL-rapport inzake de kosten-batenanalyse luchtverontreiniging een kabinetstreac tie naar de Kamer sturen, vergezeld van een lijst elementen die in de analyse zijn meegenomen. Tot die tijd zal de regering geen onomkeerbare stappen zetten in het Brusselse onderhandelingsproces.	Stas I&M	Rond 1 oktober 2014 komt er een Kabinetstandpunt met betrekking tot de uitkomst van de kosten en batenanalyse door PBL n.a.v. voorstel tot wijziging van de NEC richtlijn.
AO Behandelvoorberehou d over EU-voorstel Kader klimaat en energie 2030 20-02-2014	De Staatssecretaris zal de resultaten van het onderzoek naar de «carbon bubble» vóór de zomer naar de Kamer sturen.	Stas I&M	De resultaten van een onderzoek door Clingendaal zijn naar verwachting in september 2014 beschikbaar. Brief met resultaten onderzoek wordt voor Prinsjesdag aan de TK verzon den.
AO Duurzaam hout 20-02-2014	De Staatssecretaris stuurt vóór de zomer (2014) een brief over de maatregelen die de Maleisische overheid heeft genomen/gaat nemen op het gebied van de beschikbaarheid van kaarten (gebruikt om de boskap in kaart te brengen).	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt najaar 2014 geïnformeerd.
AO Duurzaam hout 20-02-2014	De Staatssecretaris stuurt vóór de zomer (2015) een voortgangsrapportage inzake het voldoen van het Maleisisch certificatiesysteem voor duurzaam hout (MTCS) aan de Nederlandse inkoopcriteria.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt vóór de zomer 2015 geïnformeerd.
AO OV, OV-chipkaart en Taxi 06-03-2014	De Staatssecretaris stuurt de intentieovereenkomsten voor de coöperatie TLS (Trans Link Systems) naar de Kamer zodra ze ondertekend zijn (tweede kwartaal 2014).	Stas I&M	Zodra de intentieovereenkomsten voor coöperatie TLS gereed zijn, wordt de Tweede Kamer geïnformeerd. Naar verwachting zal dit medio 2014 zijn.
AO OV, OV-chipkaart en Taxi 06-03-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer begin 2015 over de uitkomsten van de evaluatie van verplichte groepsvorming op de taximarkt. In de tussentijd zal ze nagaan of hier al extra gemeentes mee kunnen gaan werken.	Stas I&M	De Kamer wordt begin 2015 geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie van de Taxi wet. Vooruitlopend daarop wordt voor de zomer van 2014 bezien of al meer gemeenten desgewenst het model van groeps vorming (TTO's) kunnen toepassen.
AO Transportraad 12-03-2014	De Minister zal inzet plegen in de Europese Raad om het nadere EU-onderzoek naar de havenfinanciering in diverse EU lidstaten te vervroegen en zal de Kamer over de uitkomsten van een en ander schriftelijk informeren.	Minister I&M	De Tweede Kamer wordt medio 2014 geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO LTSA 13-03-2014	De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor de zomer van 2014 het afwegingskader voor de herijking van spoorprogramma's en -projecten.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt medio zomer 2014 geïnformeerd.
AO LTSA 13-03-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer zo mogelijk voor de zomer, maar waarschijnlijk in september 2014, over de uitkomsten van het onderzoek naar de elektrificatie van regionale spoorlijnen, waaronder de Maaslijn.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt conform toezegging geïnformeerd.
AO LTSA 13-03-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer over de mogelijkheid om NS uit te nodigen om aan te besteden als zich maar één andere partij inschrijft voor een aanbesteding.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt medio zomer 2014 geïnformeerd.
AO LTSA 13-03-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer voor de zomer van 2014 over de bemensing van de Investeringscommissie voor het spoor.	Stas I&M	De Tweede Kamer wordt medio zomer 2014 geïnformeerd.
Debat 33 781 rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) 10-04-2014	Bij de evaluatie van de Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorvoertuigen 1993 zal de Minister rekening houden met administratieve kosten, proportionaliteit (welke groepen bestuurders vallen wel of niet onder de wet) en zal eventuele mazen in de wet onderzoeken.	Minister I&M	De toezegging zal bij de evaluatie worden betrokken.
Debat 33 781 rijbewijsplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers en motorrijtuigen met beperkte snelheid (T-rijbewijs) 10-04-2014	Een brief te sturen met de voor- en nadelen van snelheidsverhoging en kenteken voor landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT's) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS-en) en daarbij tevens een oordeel over ontkopeling daarvan te geven.	Minister I&M	De Kamer wordt medio 2014 geïnformeerd over de voor- en nadelen per categorie van kenteken. Naar aanleiding van het debat over het T-rijbewijs 10 april 2014 wordt in de brief ook ingegaan op de mogelijkheid van snelheidsverhoging op korte termijn en de aanpak van de ombouw tot mmbs-sen.
AO Spooronderhoud 22-04-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer na de zomer van 2014 over de resultaten van de onderzoeken naar de wisselstoringen bij Den Haag en Rotterdam in februari 2014.	Stas I&M	De Tweede Kamer zal in het najaar 2014 geïnformeerd worden.
AO Waddenveren 23-04-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheid om de concessieverlening voor de Waddenveren te decentraliseren naar de provincie.	Stas I&M	De Tweede Kamer zal medio 2014 geïnformeerd worden.
AO Waddenveren 23-04-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer jaarlijks rond de jaarswisseling over de kwaliteit van de dienstverlening bij de veerdiensten.	Stas I&M	Eind 2015 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de klanttevredenheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Windenergiegebieden 24-04-2014	De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd om met de Minister van Defensie te overleggen over de locatie van het oefengebied «Ten Noorden van de Waddeneilanden».	Minister I&M	Er is gesproken met het Ministerie van Defensie en vervolgens Defensie, provincie Groningen en Groningen Seaports. Uitkomst van deze gesprekken wordt verwerkt in de definitieve Rijksstructuurvisie. Besluit hierover vindt plaats na de zomer.
Debat Wijziging van de Wet milieubeheer (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, hernieuwbare brandstofeenheden en elektronisch register hernieuwbare energie vervoer) 20-05-2014	De Staatssecretaris zal de definitieve nalevingsstrategie voor hernieuwbare energie uiterlijk medio 2016 naar de Kamer sturen. NB: in 2015 zal eerst ervaring worden opgedaan met de strategie en zullen eventuele veranderingen worden doorgevoerd.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Evaluatie Activiteitenbesluit 20-05-2014	De Staatssecretaris zal de resultaten van de reeds toegezegde evaluatie (zie verslag schriftelijk overleg) van de uitbreiding van het Activiteitenbesluit met agrarische activiteiten, die plaats zal vinden in de loop van 2015, uiterlijk eind 2015 naar de Kamer sturen, vóór de start van de behandeling van de Omgevingswet.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Evaluatie Activiteitenbesluit 20-05-2014	De Staatssecretaris zal in het kader van de reeds toegezegde evaluatie (zie verslag schriftelijk overleg) van de uitbreiding van het Activiteitenbesluit met agrarische activiteiten, die plaats zal vinden in de loop van 2015, in overleg trederen met het Planbureau voor de Leefomgeving over de vraag of het mogelijk is het meldingsplichtsysteem voor agrarische activiteiten te laten beoordelen op de impact op natuur, milieu en leefomgeving (motie-Van Gerven 29 383-222). Vóór het zomerreces geeft de Staatssecretaris aan of dit mogelijk is of niet.	Stas I&M	Het Planbureau heeft aangegeven dat het bedoelde onderzoek gezien het lokale karakter van de milieueffecten niet tot zijn normale taken behoort, maar dat het wel bereid is een begeleidende rol te spelen. Voor deze evaluatie zal een adviesbureau ingeschakeld worden dat ruime ervaring heeft op het gebied van lokaal milieueffectonderzoek. De resultaten van het onderzoek naar de impact van het meldingsysteem voor agrarische activiteiten zal eind 2015 aan de Kamer worden gezonden.
AO Transportraad 28-05-2014	De Staatssecretaris biedt aan de Kamer in een technische briefing nader te informeren over de wijze waarop zij de afspraken en suggesties voor een betere informatievoorziening aan de Kamer over Europese voorstellen en Europese Raden op lenM-terrein wil vormgeven, opdat de Leden zich daar een oordeel over kunnen vormen.	Stas I&M	Indien de Kamer van de briefing gebruik wens te maken, zal deze worden ingepland.
AO Transportraad 28-05-2014	De Kamer wordt binnenkort geïnformeerd over de thema's die de regering centraal zal willen stellen tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap in 2016.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Transportraad 28-05-2014	Zodra duidelijk is hoe het «Umfeld» en de behandeling van het Vierde EU-Spoorpakket verder vorm krijgen onder het Italiaanse EU-voorzitterschap zal de Kamer worden geïnformeerd, ook over de ontwikkelingen ten aanzien van het komen tot een blokkerende minderheid.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Transportraad 28-05-2014	De Minister heeft met haar Duitse ambtsgenoot heldere afspraken gemaakt over het betrekken van Nederland bij de besluitvorming over het Duitse voornemen tot invoering van een vignet voor personenvoertuigen. Als op dit vlak nieuwe ontwikkelingen te melden zijn, zal de Kamer worden geïnformeerd. Over de stappen die Oostenrijk in deze heeft gezet en de vraag of Nederland daarbij betrokken is, zal de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Transportraad 28-05-2014	In het voorjaar van 2015 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over het nader onderzoek naar de cabotageactiviteiten in Nederland en over de handhaving hierop in Nederland en andere EU-lidstaten.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Transportraad 28-05-2014	De Kamer zal binnenkort worden geïnformeerd over de vraag of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voldoende instrumenten heeft om de cabotageregels te kunnen handhaven. Daarbij nodigt de Staatssecretaris de Leden uit om een bezoek te brengen aan de ILT.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Scheepvaart 10-06-2014	De Minister stuurt de Kamer twee jaar na 1 juli 2014 een evaluatie van het huisvuilabonnement voor de binnenvaart.	Minister I&M	Het nieuwe abonnement is per 1 juli 2014 ingegaan. RWS volgt de uitvoering.
VAO Milieuraad 10-06-2014	De Staatssecretaris zegt toe dat er in het onderzoek van PBL en ECN naar de gevolgen voor Nederland van het voorstel van de Commissie voor een klimaat- en energiepakket voor 2030 ook nog specifiek gekeken wordt naar de effecten van de doelstelling op energiezekerheid en meer specifiek naar de afhankelijkheid van fossiele import. Er wordt verder ingegaan op de interferentie tussen de CO ₂ -doelen, de doelen voor hernieuwbare energie en energiebesparing. Bovendien wordt er ook gekeken naar de meerwaarde van de doelen voor hernieuwbare energie en energiebesparing.	Stas I&M	De Minister informeert de Kamer vóór Prinsjesdag (uiterlijk 9 september) over de uitkomsten van het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Energieonderzoek Centrum Nederland over wat de Europese doelstellingen betekenen voor Nederland, vergezeld van een kabinetsreactie.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Milieuraad 10-06-2014	De Staatssecretaris zegt toe invulling te geven aan de motie De Liefde en Van Dekken (over het betrekken van de Kamer bij het opstellen van een nationaal afwegingskader voor de teelt van ggo's) door de Kamer te betrekken in het opstellen van kaders waarbinnen een nationaal afwegingskader opgesteld moet worden. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van een position paper waarin kaders en dilemma's aan de Kamer worden voorgelegd.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer bij de ontwerpconcessies over de mogelijkheid een prestatie-indicator inzake samenwerking op te nemen.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris vraagt de Minister van Financiën om de Kamer te informeren over de beloning van de directie van NS.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer bij de ontwerpconcessies over hoe ze de betrokkenheid van de Kamer ziet bij de beleidsprioriteitenbrief en bij het vervoerplan en het beheerplan.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris doet de Kamer een overzicht toekomen van de vraag naar nieuwe stations en de bijbehorende vervoersstromen en het daarvoor beschikbare budget.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris vraagt de decentrale overheden om een «letter of intent» naar de Kamer te sturen over de aansluiting van de regionale concessies op de concessie voor het hoofdrailnet, zo mogelijk tegelijk met de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris komt bij de ontwerpconcessie terug op de randvoorwaarden en de percentages die daarin opgenomen zijn over tariefdifferentiatie en de verhoging van de tarieven voor de maand- en trajectkaarten.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris komt bij de ontwerpconcessies terug op de motie Dik-Faber/Van Tongeren (Kamerstuk 22 026, nr. 426) over de snelheid van intercitymaterieel.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Hoofdrailnet, NS, ProRail 17-06-2014	De Staatssecretaris vraagt NS om informatie over de mogelijkheid om het toegankelijk maken van treinen te versnellen en bericht de Kamer daarover.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Waterveiligheid 19-06-2014	De Minister zal, naar aanleiding van het overleg met de regio over de varianten bij de sluis bij Kornwerderzand, begin september de uitkomsten van dit overleg aan de Kamer doen toekomen. Hierbij wordt ook de Richtlijn Vaarwegen betrokken, evenals de bijdragen die dan zijn toegezegd door de verschillende betrokken partijen.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Waterveiligheid 19-06-2014	De Minister zal een voortgangsbrief over de Oosterscheldekering aan de Kamer sturen, met inbegrip van behandeling van- en onderzoek naar de problemen die daarbij kunnen ontstaan door zeespiegelstijging. In deze brief zal worden ingegaan op de moties van Provinciale Staten van Zeeland die op dit onderwerp betrekking hebben.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Waterveiligheid 19-06-2014	De Minister zal een brief aan de Kamer sturen over de projecten en werkzaamheden die in het kader van Topsector Water plaatsvinden of plaats hebben gevonden.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Waterveiligheid 19-06-2014	De Minister zal contact opnemen met de coalitie die de brief «Natuurlijke Klimaatbuffers» heeft geschreven.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
NO MIRT 18-06-2014	De Minister heeft toegezegd om, vóór het Notaoverleg MIRT in het najaar van 2014, te bezien of de Noordelijke Ringweg Utrecht naar voren kan worden getrokken, indien andere projecten getemporiseerd worden.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
NO MIRT 18-06-2014	De Minister zal vóór het Notaoverleg MIRT in het najaar van 2014 inzicht geven over alternatieve scenario's met betrekking tot de A15 bij onder meer Helhoek, inclusief een kostenplaatje.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
NO MIRT 18-06-2014	De Staatssecretaris zal de Kamer een schriftelijke reactie doen toekomen op het rapport van de Erasmus Universiteit over de aansluiting van de Betuweroute op Duitsland; een promotieonderzoek van historica Paardenkoper, zoals dat ter vergadering is overhandigd.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
NO MIRT 18-06-2014	Het Jaarverslag Meerjarenplan Ontsnippering zal binnenkort aan de Kamer worden gezonden.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
NO MIRT 18-06-2014	De Minister zal een reactie aan de Kamer sturen aangaande het signaal van het Longfonds en het Gronings Universitair Ziekenhuis over luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten voor kinderen ten gevolge van de Zuidelijke Ringweg Groningen.	Minister I&M Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Grondstoffen en afval 18-06-2014	De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal onderzoeken of het mogelijk is aanvullende afspraken te maken om te komen tot 50-60% recyclaat en zal de Kamer daar na de zomer over informeren.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Grondstoffen en afval 18-06-2014	De Staatssecretaris zal in de door haar eerder toegezegde milieueffectenanalyse de vervoersbewegingen van het Plastic Heroes-systeem meenemen.	Stas I&M	De milieueffectenanalyse verschijnt uiterlijk 1 juni 2015.
AO Grondstoffen en afval 18-06-2014	De Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu zal parallel aan de aanbieding van de milieueffectenanalyse tevens ingaan op de mogelijkheid om ook kleine plastic flessen te betrekken in een statiegeldsysteem, waarbij zij tevens aandacht zal geven aan recyclingmodellen in het buitenland. Daarnaast zal de Staatssecretaris terugkomen op het probleem van zwerfafval en op de vraag of de zwerfvuilproblematiek ook in financiële termen kan worden uitgedrukt.	Stas I&M	De milieueffectenanalyse verschijnt uiterlijk 1 juni 2015.
AO Grondstoffen en afval 18-06-2014	De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal voor de milieueffectenanalyse inzake de Raamovereenkomst Verpakkingen een klankbordgroep in het leven roepen voor het verkrijgen van draagvlak en de Kamer na de zomer informeren uit welke partijen de klankbordgroep ten minste bestaat. In deze klankbordgroep hebben ook partijen buiten de Raamovereenkomst zitting. Aan de basis van de klankbordgroep ligt de vraag of er aanvullende afspraken zijn te maken bovenop de Raamovereenkomst, met de kennis die er vorhanden is en meegenomen de hoogst haalbare technieken. De klankbordgroep heeft geen rol in de besluitvorming of een rol bij de prestatiegaranties. De milieueffectenanalyse komt volgend jaar, samen met de uitkomsten van de prestatiegaranties.	Stas I&M	De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd.
AO ERTMS / Spoorveiligheid 24-06-2014	De Staatssecretaris doet de Kamer een planning toekomen van alle go-no go-momenten en evaluaties in het project ERTMS. Ze neemt daar ook de doelen van het project in mee.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.

Bron	Toezegging	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO ERTMS / Spoorveiligheid 24-06-2014	De Staatssecretaris brengt bij de planuitwerking van ERTMS in beeld welke trajecten buiten PHS extra aandacht krijgen en waarom.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO ERTMS / Spoorveiligheid 24-06-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer in de loop van 2014 over de resultaten van haar gesprekken met de vervoerders over hun financiële bijdrage aan de inbouw van ERTMS en over de voortgang in Brussel inzake subsidiemogelijkheden.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO ERTMS / Spoorveiligheid 24-06-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer begin 2015 over de aanbestendingsstrategie voor ERTMS.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO ERTMS / Spoorveiligheid 24-06-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer over creatieve alternatieven op het gebied van ERTMS die in Nederland en het buitenland zijn opgekomen.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
VAO LTSA 25-06-2014	De Staatssecretaris doet de Kamer na overleg met de Minister van Financiën een reactie toekomen op de aangehouden motie van het lid De Rouwe (CDA) op Kamerstuk 29 984, nr. 512 over de buitenlandse activiteiten van NS.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
WGO Jaarverslagen 26-06-2014	De Kamer zal een brief ontvangen over de effectiviteit van het Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO) en over de budgettaire vrije ruimte en het juridisch verplichte deel, naar aanleiding van het Jaarverslag MJPO 2013 dat de Kamer recentelijk heeft ontvangen.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
WGO Jaarverslagen 26-06-2014	Ten tijde van de ontvangst van de ontwerpbegroting 2015 zal de Kamer worden geïnformeerd over de aanpak van de ICT-problemen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.	Minister I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer of ontheffingen in het buitenland inzake de verlening van brevetten voor zweefvliegers en ballonvaarders ook in Nederland mogelijk en wenselijk zijn en neemt daarbij ook informatie op over de kosten van deze brevetverlening.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer over de ontwikkelingen inzake het vrachtvervoer in de luchtvaart.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer in oktober 2014 over de voortgang inzake locaties voor general aviation.	Stas I&M	De Kamer zal conform toezegging worden geïnformeerd.

4.4 Subsidieoverzicht

Begrotings- artikel	Naam subsidie(regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aantal verle- ning 2013	Laatste evalua- tie (jaartal, met hyperlink naar vindplaats)	Volgende evalua- tie (jaartal)	Einddatum subsidie (regeling) (jaartal)
Artikel 11 Waterkwantiteit												
	incidentele subsidies	644	22									
	HGIS Partners voor Water deel 3	11.615	10.500	9.506	1.884	8.886	8.886	8.886	1	n.v.t.	2015	2014
	HGIS Partners voor Water deel 4	12.259	10.522	9.506	10.770	8.886	8.886	8.886	0	n.v.t.	2015	2015
Artikel 12 Waterkwaliteit												
	Incidentele subsidies	94	113						0	n.v.t.	2015	2014
	Pilot waterplanten maaien randmeren ²	60	50	40					0	n.v.t.	2017	2016
	Stichting Rioned: project Kenniscoaches¹	94	385	262	0	219	0	0	0	n.v.t.	2018	2017
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling												
	Programma Ruimtelijke Ontwikkeling ¹	148	240	250					2	n.v.t.	2017	2016
	Subsidies Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp 2013–2016 (AAARO 2013–2016): Stimuleringsfonds Creatieve Industrie en Stichting Architectuur Lokaal	3.073	616	3.036	616				0	2012	2017	2016
	EO Wijers Stichting: prijsvraag 2013–2015	20	20	87					0	n.v.t.	2016	2015
	Platform31 Provincie Zeeland: pilot ruimtelijke transformatie regio Schouwen – Duiveland ¹	267	87						1	n.v.t.	2015	2014
	Regio Achterhoek: pilot transformatie Regio Achterhoek ¹	15							0	n.v.t.	2016	2015
	Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard: Pilot ruimtelijke transformatie Hoeksche Waardenmakerij aan de Delta	15							0	n.v.t.	2016	2015
	TU Delft leerstoel Ontwerp ¹	100	100	100	100				1	n.v.t.	2017	2014
	Klimaatbuffers	660							0	n.v.t.	zie toelichting 3	2015
		748	1.000	100					0			

Begrotings- artikel	Naam subsidie(regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aantal verleningen 2013	Laatste evaluatie (jaartal, met hyperlink naar vindplaats)	Volgende evaluatie (jaartal)	Einddatum subsidie (jaartal)
Subsidies basisregistraties¹												
	Stichting Geonovum meerjarige subsidie t/m 2016¹	5.060	11.164	12.152	1.619				0	2013 ³	toelichting zie	2016
	Subsidie Regie College Waddengebied¹		300	380	380				1	2013 ^{1,3}	toelichting zie	2016
	Bedrijvenregeling bodemsanering	48	60	60	60	60	60	60	1	n.v.t.	toelichting zie	2016
	Stichting Bodemsanering NS (SBNS); bodemsanering NS-terreinen 1^{1,13}	6.912	6.400	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	13	n.v.t.	2016	2023
	Commissie voor de Milieueffectrapportage (MER), 1703, 1902¹	4.538	4.538	4.538					0	n.v.t.	2015	2015
	Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem (SKB); programma 2010–2014	6.997	3.340	2.000	2.000	2.000			1	n.v.t.	2013 zie	2017
	Staatsbosbeheer: bodemsanering Staatsbos	1.400	1.400						0	n.v.t.	2015	2014
		2.200	2.200	32.636	15.025	12.060	10.060	10.060	0	n.v.t.	2015	2014
	Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	32.023	31.388									
14.01.02 – netwerk	Tankstations + alternatieve brandstoffen		778	13	20				0	2012	2017	2016
	MJA's OV rail en weg^{1,8}	26							0	2012	2015	2014
	IvDM – het nieuwe rijden (Instituut voor Duurzame Mobiliteit)¹											
	Diverse incidentele subsidies¹	260		800					0	n.v.t.	2016	2015
	Papierloos wegtransport (TLN); subsidie fietsbeleid/fietsersbond	21	131	13	5				1	n.v.t.	2017	2016
		298	74	575	575	575	575	575	1	n.v.t.	2015	2014
		1.168	575								2019	
14.02.02 – veiligheid	Subsidie VVN									2014 zie		
		3.523	3.645	3.651	3.651	3.651	3.651	3.651	1	toelichting 9	2018	2019

Begrotingsartikel	Naam subsidie(regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aantal verleningen 2013	Laatste evaluatie (jaartal, met hyperlink naar vindplaats)	Volgende evaluatie (jaartal)	Einddatum subsidie (jaartal)
	Subsidie SWOV											
	Subsidie Team Alert Subsidie CBR^{1, 11}	3.879 860	3.904 792	3.949 761	3.949 756	3.949 756	3.949 756	3.949 756	1	toelichting n.v.t.	2018 2014	2019 2015
	Subsidies veiligheid kleine som (m.i.v. 2015 samengevoegd met Subsidies incidentele doelgroepen)¹	3.570	2.632	2.625	925	900	900	900	1	n.v.t.	2014	Zie Zie
	Subside incidentele doelgroepen (m.i.v. 2015 samengevoegd met Subsidies veiligheid kleine som)	586	1.061	327	1.257	1.257	1.257	1.257	5	n.v.t.	2015	2015
	14.894	12.976	13.479	11.138	0	0	0	0	2	n.v.t.	n.v.t.	2016
	Artikel 15 Openbaar vervoer											
	Subsidie sociale veiligheid openbaar vervoer¹	504	521	608	485	485	485	485	0	n.v.t.	2014/15	2015
	Subside regionale openbaar vervoer systemen/ geschillencommissie taxi¹	127 631	188 709	150 758	485	485	485	485	1	n.v.t.	2015	2014
	Artikel 16 Spoor											
	Subside contractsector/ Bijzondere spoordiensten Subside actieplan groei op het spoor	23.000	10.019						0	n.v.t.	2015	2014
	Subside CLU+ op HSL-BR (Complete Lijnuitstakeling + op hogesnelheidslijn en Betuweroute)¹	7.293	963						0	n.v.t.	2015	2014
	Subside bodemsanering NS percelen (SBNS)¹	2.198	2.170	2.170	2.170	2.170	2.170	2.170	8	n.v.t.	2014	2015, zie toelichting 14
	Subsidies overig, w.o. GSM-R, ROVER en Expertnetwerk veiligheid spoornetwerk¹	9.076	9.076	9.076					0	2009	2015	2015
	42.493	23.128	26.346	2.270	2.270	2.270	2.270	2.270	0	n.v.t.	2018	2017
	Artikel 17 Luchtvaart											

Begrotings- artikel	Naam subsidie(regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aantal verleningen 2013	Laatste evaluatie (jaartal, met hyperlink naar vindplaats)	Volgende evaluatie (jaartal)	Einddatum subsidie (jaartal)
	Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)	155	264	264	264	264	264	0	2013	2017	zie toelichting 15	
	Overige commissies regionaal overleg¹										zie toelichting 16	
	Subsidieregeling KDC 2013-2017 Vogelaanvaringen	905	40	49	50	50	50	50	1	n.v.t.	2017	2017
	Incidenteel subsidie	1.762	2.038	20	35	452	452	452	73	n.v.t.	zie toelichting 17	2014
		2.842	2.515						1	n.v.t.	n.v.t.	2014
	Artikel 18 Scheepvaart en havens											
	wetten.nl – Wet- en regelgeving											
	– Tijdelijke subsidieregeling EICB 2012 – BWBR031748	37	40						0	nee	n.v.t.	2013
	Subsidieprogramma innovaties duurzame binnenvaart								0	nee	2015	2015
	Regeling subsidiëring kennis- makingsstages in zeescheep- vaart en waterbouw	79										
		315	300	0	0	0	0	0	0	nee	n.v.t.	2014
		352	419									
	Artikel 19 Klimaat											
	Proefproject IKS (lokaal klimaat)											
	Programma Milieu en Technologie (PromT)	0	1.000						0	toelichting 18	n.v.t.	2016
	Subsidies Duurzame mobiliteit	777	1.000						0	n.v.t.	2015	2014
	Overige incidentele subsidies klimaat	827	1.180	5.300					0	n.v.t.	2016	2015
		63	1.667	3.180	5.300	0	0	0	0			
	Artikel 20 Lucht en geluid											
	Subsidieprogramma Euro-6 (taxi's en bestelwagens)								0	n.v.t.	zie toelichting 19	2014
	Subsidieprogramma Euro-VI (trucks en bussen)	775	2.621	2.000						n.v.t.	zie toelichting 19	2013
		15.926	11.850						0	n.v.t.	n.v.t.	

Begrotings- artikel	Naam subsidie(regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Aantal verleningen 2013	Laatste evaluatie (jaartal, met hyperlink naar vindplaats)	Volgende evaluatie (jaartal)	Einddatum subsidie (regeling) (jaartal)
Incidentele subsidies luchtkwaliteit	118 16.819	14.471	2.000	0	0	0	0	0	0	2010	2014	2014, zie toelichting 20
Artikel 21 Duurzaamheid Afvalfonds												
Overige incidentele subsidies Afval en duurzaamheidagenda ¹	0											
Subsidies Natuurlijk kapitaal ¹	1.393	1.456	520	520	520	520	520	6	n.v.t.	2014 Zie toelichting 1	2015, zie toelichting 21	Zie toelichting 1
	934 2.327	439 1.895	359 879	359 879	359 879	359 879	359 879	0	n.v.t.			
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's												
Subsidies inrichting en transport ¹	300	186	50	50	50	50	50	3	n.v.t.	2018	2017	
Subsidies Puma/TH-stelsel ¹	23	150	150	150	150	150	150	0	n.v.t.	2018	2017	
Subsidies veiligheid stoffen ¹	100	100	100	100	100	100	100	1	n.v.t.	2018	2016	
EU Project NANoREG ¹	4.782	2.369	2.369	570	570	0	0	0	n.v.t.	2017	2016	
Overige subsidies ¹	5.205	79 2.884	324 2.993	290 1.160	290 490	290 490	290 490	290 290	1	2018	2018	
Artikel 97 Algemeen departement												
NWO Programma Duurzame bereikbaarheid Randstad NWO Programma Duurzame logistiek ¹	1.700	1.400						0	n.v.t.	2015	2014	
Totaal Subsidieoverzicht	133.306	106.122	94.861	42.469	37.079	34.660	34.410	0	n.v.t.	2019	2018	

Toelichting

1 Algemeen

Per 1 juli 2012 dienen alle nieuwe subsidieregelingen voorzien te zijn van een einddatum. Per 1 juli 2014 is de overgangstermijn ten einde gekomen en moeten ook alle bestaande subsidieregelingen van een einddatum zijn voorzien (Aanwijzingen voor subsidieverstrekking). Deze horizonbepaling voor subsidies is tevens opgenomen in de CW (zesde wijziging van de CW). De TK heeft tevens geadviseerd om de horizonbepaling nog scherper te maken. Deze mag maximaal vijf jaar in de toekomst liggen na de eerste verlening. Voor subsidies die het eerst verstrekken vóór 2012, geldt dat dit jaartal maximaal op 2017 mag liggen. Tevens dienen alle subsidies periodiek te worden geëvalueerd, met publicatie van de resultaten. Nog niet voor alle lenM subsidies wordt volledig aan deze voorschriften voldaan of is deze informatie in bovenstaand subsidieoverzicht opgenomen. In de voorkomende gevallen zal lenM het komende jaar maatregelen nemen om alsnog aan de geldende voorschriften te voldoen. De resultaten hiervan zullen terug te vinden zijn in het subsidieoverzicht van de ontwerpbegroting 2016. Van subsidieregelingen zijn in het overzicht vindplaatsen aangegeven; van overige subsidies is thans nog geen grondslag vermeld. Die zal in het subsidieoverzicht van de ontwerpbegroting 2016 eveneens worden opgenomen.

2, art. 12 Pilot waterplanten maaien randmeren: deze subsidie is nog niet verleend.

3, art. 13 Klimaatbuffers: deze middelen zijn gedecentraliseerd naar provincies (natuurakkoord 2013).

4, art. 13 Subsidies basisregistraties: het betreft hier subsidies in het kader van de omvorming van de Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) naar de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Dit betreft een eenmalige omzetting die in 2016 gereed is. Evaluatie van de gerealiseerde basisregistraties en de onderlinge verbindingen vinden plaats in het kader van de monitoring van de voortgang van de overheidsbrede implementatie-agenda dienstverlening e-overheid (I-NUP): <http://www.e-overheid.nl/images/stories/Publicaties/i-NUP-tussenbalans%20medio%202013.pdf>

5, art. 13 Stichting Geonovum: dit betreft een subsidie t.b.v. standaardisatie van geo-informatie. De subsidie wordt voor 3 jaar verstrekken en loopt nu t/m 2016. In 2016 zal een beslissing worden genomen voor de volgende periode.

6, art. 13 Subsidie Regie College Waddengebied: subsidie conform afspraken RCW Nieuwe Stijl. Het betreft een jaarlijkse subsidieverstrekking. Beëindiging van de subsidie hangt samen met het Waddenfonds.

7, art. 13 Commissie voor de Milieueffectrapportage (MER): de commissie heeft een wettelijke basis in de Wet milieubeheer. Het betreft een structurele exploitatiesubsidie die wordt afgebouwd i.v.m. overgang naar tarieffinanciering. De laatste evaluatie is te vinden op <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-236156>.

8, art. 14 MJA's OV rail en weg: Nadere Overeenkomst o.b.v. Raamovereenkomst met RVO

9, art. 14 VVN de evaluatieresultaten staan opgenomen in de toelichting op de nieuwe regeling: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-15213.html>

10, art. 14 SWOV de evaluatieresultaten staan opgenomen in de toelichting op de nieuwe regeling: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2014-15213.html>

11, art. 14 Voor bepaalde producten ontvangt CBR van IenM een bijdrage teneinde de tarieven die burgers hiervoor in rekening worden gebracht te reduceren. In 2014 zal deze bijdrage worden heroverwogen. Dit kan gevolgen hebben voor de hoogte van de bijdrage en de einddatum. Hierover zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd. Grondslag is HW96120.

12, art. 14 Subsidie CLU+ op HSL-BR (Complete Lijnuitschakeling + op hogesnelheidslijn en Betuweroute): Overeenkomst tussen Staat NL en veiligheidsregio

13, art. 14. Stichting Bodemsanering NS (SBNS): de grondslag hiervan is het Covenant bodemsanering NS-percelen

14, art. 16 subsidie CLU+ op HSL-BR (Complete Lijnuitschakeling + op hogesnelheidslijn en Betuweroute). Indien er geen nieuwe afspraken worden gemaakt wordt deze subsidie telkens met één jaar verlengd.

15, art. 17 Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS): Deze commissie is verankerd in de Wet luchtvaart, het is een structurele exploitatiesubsidie.

16, art. 17 Overige commissies regionaal overleg: dit betreft een structurele reeks.

17, art. 17 vogelaanvragen: de subsidie eindigt in 2014. Eventuele continuering wordt nu bezien. Mocht hiertoe worden besloten, dan zal tevens een evaluatiemoment worden bepaald.

18, art. 19 Proefprojecten IKS: Dit is een specifieke uitkering, de einddatum is niet in de regeling opgenomen, maar zal na afwikkeling van de lopende beschikkingen in 2016 worden beëindigd. Geen evaluatie, wel Lokale Klimaatagenda 2011–2014 gemaakt.

19, art. 20 Subsidieprogramma's Euro-6 en Euro-VI: deze programma's zijn beide gestoeld op dezelfde regeling (de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen met een dieselmotor). Deze regeling is deels ingetrokken, maar kan niet volledig worden ingetrokken. De programma's voor retrofit (roetfilters) voor zware en lichte voertuigen moeten blijven voortbestaan, omdat daarmee de juridische basis voor de registratie in het kentekenregister van nieuwe roetfilters in stand wordt gehouden. Voor het subsidieprogramma Euro-6 is de einddatum 2014, voor het subsidieprogramma Euro-VI is de einddatum 2013 (waarbij in 2014 nog subsidies worden verstrekt op reeds (en tijdig) ingediende aanvragen). Bij brief van 10 juli 2014 heeft de Staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van de Euro-VI regeling, door middel van het aanbieden van de door RVO opgestelde rapportage (Kamerstukken 2013–2014, 31 209, nr. 165): <http://www.tweedeekamer.nl/>

[kamerstukken/brieven_regering/
detail.jsp?id=2014Z13289&did=2014D26567](#)

20, art. 21 Voor het Afvalfonds geldt dat er nog slechts een financiële afwikkeling moet plaatsvinden (waarschijnlijk in 2015).

21, art. 21, overige subsidies: betreft incidentele/individuele subsidies en dus geen subsidieregeling. Subsidies Natuurlijk Kapitaal betreffen bijdragen voor onderzoeken op het gebied van natuurlijk kapitaal door ECN.

4.5 Evaluatie- en overig onderzoek

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
Beleidsdoorlichtingen					
	Waterkwantiteit	11	2013	2014	
	Waterkwaliteit	12	2015	2015	
	Ruimtelijke ontwikkeling (SVIR)	13	2013	2014	
	Wegen en verkeersveiligheid	14	2017	2017	
	OV-Keten	15	2013	2014	
	Spoor	16	2017	2017	
	Luchtvaart	17	2017	2017	
	Scheepvaart en havens	18	2017	2017	
	Klimaat	19	2018	2018	
	Geluid	20	2014	2015	
	Lucht	20	2017	2017	
	Duurzaamheid	21	2014	2014	
	Externe Veiligheid en risico's (Besluit externe veiligheid inrichtingen)	22	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-4.html
	Externe Veiligheid en risico's	22	2018	2018	
	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	23	2018	2018	
	Handhaving en toezicht (keuzes die in het handhavings- en toezichtbeleid door ILT kunnen worden gemaakt)	24	2018	2018	
	Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (wordt zoveel mogelijk opgenomen in de doorlichtingen van de beleidsartikelen)	25			
	Bijdrage investeringsfondsen (Wordt zoveel mogelijk meegenomen in de doorlichtingen van de beleidsartikelen).	26			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
Waterkwantiteit					
	Effectenonderzoek ex-post evaluatie van enkele onderdelen van de waterwet	11	2013	2014	
	Effectenonderzoek ex post: evaluatie Waterschapswet verkiezingsstelsel (uitgesteld avg voornemen om waterschapsverkiezingen te houden samen met PS in 2015)	11	2015	2015	
	Leefomgevingsbalans (1x per 2 jaar)	11		2014	http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/2012/beleidsdoelen-voor-de-leeftomgeving
	Tussentijds evaluatie Bestuursakkoord water	11	2013	2014	
	MIRT onderzoeken in het kader van (de deelprogramma's van) het Deltaprogramma gericht op voorstellen van het Deltaprogramma in 2014 voor de Deltabeslissingen (hebben betrekking op de waterveiligheid, zoetwaterstrategie, peilbeheer IJsselmeergebied, Rijn-Maasdelta en ruimtelijke adaptatie).	11	2009	2014	
	% Evaluatie Ruimte voor de Rivier	11	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-216364.html
	Evaluatie Deltawet (experimenteerartikel in 2021/2)	11	2016	2017	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Diverse voortgangsrapportages in het kader van de «Regeling grote projecten», oa HWBP2,Ruimte voor de rivier en Maaswerken	11	2012	Einde project	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
MKBA's	CPB: MKBA waterveiligheid IJsselmeer-gebied	11	2010	2013	http://www.cpb.nl/publicatie/economisch-optimale-waterveiligheid-het-ijsselmeergebied
Overig onderzoek	Policy dialooge 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
	Jaarlijkse voortgangsrapportage waterbeleid in Nederland 2014 (Water in Beeld)	11 12		Jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-317.html
	Periodieke toetsing van primaire waterkeringen: ILT:Rapportage Derde toets primaire waterkeringen; Landelijke toets 2006–2011 ILT:Rapportage verlengde derde toetsing	11		2011 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 (kustlijn-kaartenboek)	11		jaarlijks	http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Kustlijnkaartenboek%202013
	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	11	2006	2015	
	5-jaarlijkse evaluatie activiteiten Schelde estuarium conform verdrag met Vlaanderen inzake samenwerkende beleid en beheer	11	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30862-95.html
	PBL: Monitor SVIR	11 12 13 14	2013	2014	http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting
	Waterkwaliteit	12			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	PBL: Leefomgevingsbalans (1x per 2 jaar)	12		2014	http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving/2012/beleidsdoelen-voor-de-leeftomgeving
	Actualisatie initiële beoordeling KRM: beoordeling het bereiken van de goede milieutoestand en daarbij behorende doelen in 2020 n.a.v. het treffen van maatregelen in het kader van bestaand en voorgenomen beleid	12		2017	
	Evaluatie doelmatigheid drinkwatervoorziening (evaluatie van hoofdstuk 5 vd drinkwaterwet ogv art 60 vd drinkwaterwet)	12		2016	
MKBA's	MKBA maatregelen en kosten uitvoering Kaderrichtlijn Mariene strategie	12	2012	2015	
Overig onderzoek	De kwaliteit van het drinkwater in Nederland 2012	12		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-313.html

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Policy dialooge 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
	EC evaluatie over toestand zwemwater (jaarlijks)	12		jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-290.html
	Diverse rapportages over specifieke stoffen en toestand drinkwater-(winning)	12		2013	Convocatie AO Waterkwaliteit (http://www.tweede kamer.nl/vergaderingen/commissievergaderingen/ http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2013/april/Bescherming_drinkwaterbronnen_in_het_nationaal_beleid
	RIVM: bescherming drinkwaterbronnen in het nationaal beleid	12		2013	http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2013/april/Bescherming_drinkwaterbronnen_in_het_nationaal_beleid
	ILT: bedrijfsvergelijking in de drinkwatersector (benchmark 2012–2013)	12		2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-277498.html
	ILT: Jaarevaluatie drinkwatertarieven (jaarlijks)	12		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-309.html
	PBL: Monitor SVIR	12	2013	2014	
	Ruimtelijke ontwikkeling	13			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Leefomgevingsbalans PBL (1x per 2 jaar)	13		2014	http://themasites.pbl.nl/balansvandeleefomgeving/ https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33926-1.html
	Evaluatie Basisregistratie Gebouwen	13	2013	2013	
MKBA's	KEA SMASH	13	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32660-57.html
	MKBA Zandhonger Oosterschelde	13	2012	2013	http://www.rijkswaterstaat.nl/water/plannen_en_projecten/vaarwegen/oosterschelde/oosterschelde_zandhonger/
	MKEA/MKBA Haalbaarheidsstudie 12-mijlzone	13	2013	2013	http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/06/27/quickscan-haalbaarheidsstudie-windparken-binnen-12-mijlzone.html
	MKBA Structuurvisie Ondergrond	13	2013		http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/ruimtelijke-ordering-ondergrond
Overig onderzoek	PBL: Monitor SVIR	13	2013	2014	http://www.compendiumvoordeelomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40
	INSPIRE monitor EU	13	2011	2017	http://inspire.jrc.ec.europa.eu/index.cfm/pageid/182
	Ex durante Evaluatie AMvB Ruimte 1 ^e tranche	13		2017	
	Ex durante evaluatie Wet voorkeursrecht gemeenten	13	2015	2015	
	Evaluatie ladder voor duurzame verstedelijking	13	2013	2014	http://www.pbl.nl/publicaties/infrastructuur-en-verstedelijking-kennis-en-beleid-voor-een-betere-afstemming
	Uitvoeringsmonitor SVIR	13		jaarlijks	http://www.pbl.nl/publicaties/2012-monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting
	Plan MER Structuurvisie Ondergrond	13	2013		http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/structuurvisie-ondergrond
	Heroverweging bodem(sanerings-)beleid	13	2013	2014/2015	http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/ruimtelijke-ordering-ondergrond

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM	13		2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31089-109.html
	Wegen en verkeersveiligheid	14			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Verslag over de wijze waarop tracéwet is toegepast	14	2013	2015	
	Verslag over de wijze waarop de Tracéwet is toegepast (incl. infrastructuurfonds art 12)	14	2015	2015	
	Monitoring en evaluatie «beter benutten»	14, 15 en 16	2012	jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-264684.html
	Effectonderzoek Wet Rijonderricht motorrijtuigen	14	2012	2013	http://wetten.overheid.nl/BWBR0024674/geldigheidsdatum_24-07-2013
	Evaluatie meerjarenprogramma Geluidsanering	14	2016	2016	
	Evaluatie aantal doden en gewonden in het verkeer	14		jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-368.html
	NMCA	14		tweejaarlijks vanaf 2015	http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/14/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-nmca.html
MKBA's	A27 Houten-Hooipolder (voorkeursbusslissing)				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-A-68.html
Overig onderzoek	Mobiliteitsbalans 2013	14 15 16 17 18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-206.html
	Alcoholslotprogramma	14	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-393.html
	ILT: Staat van de transportveiligheid 2012	14 16 17		2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-XII-65.html
	Publieksrapportage rijkswegennet	14		elke vier maanden	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-A-64.html
	OV-keten	15			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie sociale veiligheid ov	15	2014	2014	
	Evaluatie taxiwet	15	2014	2015	
	Evaluatie bordcomputer taxi	15	2015	2016	
	Ruimte voor de fiets	15		driejaarlijkse monitoring	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-317.html
	Evaluatie dubbeltariefsysteem taxi	15	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31521-72.html
	OV-klantenbarometer	15	2013	2013	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Eindrapport «Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV»	15	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-25847-117.html
	Beleidsevaluatie maximum tarieven taxivervoer	15	2015	2015	
MKBA's	-				
Overig onderzoek	Ruimte voor de fiets	15		driejaarlijkse monitoring	http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/meer-fietstenstallingen-bij-stations
	OV-klantenbarometer	15	2013	2013	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Eindrapport «Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV»	15	2013	2013	Bijlage bij TK 25 847 nr. 117

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Mobiliteitsbalans 2013	15	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-206.html
	Spoor	16			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Evaluatie HSL-Zuid groot project status	16			TK 22 026
	IF artikel 17				
	ERTMS groot project	16	2013		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33652-4.html
MKBA's	ERTMS (voorkeursbeslissing)	16	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33652-14.html
	PHS (voorkeursbeslissing)	16		2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32404-74.html
Overig onderzoek					
	LTSA-1	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-384.html
	LTSA-2	16+15	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-474.html
	Jaarlijkse evaluatie one stop shop op corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon	16	2014		
	Spoorveiligheid personen/Verkeersslachtoffers op het spoor	16		jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-276592.html
	Audit security	16	2013	2014	
	MER Evaluatie Betuweroute Aspect Sociaal	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-239593.html
	Impact analyse EU DG Transport	16	2012	2013	http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/index_en.htm
	Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor spoorveiligheid	16			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-156.html
	Luchtvaart	17			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Luchtvaart (GIS)	17	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26959-140.html
MKBA's	KEA SMASH	13	2013	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32660-57.html
	Luchthavenbesluit Twente	17			https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-198.html
	Luchthavenbesluit Lelystad Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse	17	2014		
Overig onderzoek					
	Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota	17	2014	2015	
	Wettelijke ZBO evaluatie functioneren LVNL	17	2013	2014	
	Externe veiligheid	17	2013		http://easa.europa.eu/language/nl/home.php
	Beleidsagenda luchtvaartveiligheid	17	2015	2016	
	Evaluatie subsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	
	Scheepvaart	18			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Evaluatie Loodsenwet/toezicht ACM	18	2013	2013	https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/11402/Autoriteit-Consument-en-Markt-verlaagt-vergoeding-vermogenskosten-Loodswezen/
	Evaluatie beleidsbrief zeevaart «verantwoord varen en een vitale vloot»	18	2013	2014	
	Evaluatie van fiscaal maritiem beleid met financiën	18	2013	2014	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
MKBA's	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2014	2015	
	Evaluatie Quick wins binnenhavens IF artikel 15	18	2016	2017	
	Evaluatie Project Mainport Rotterdam (evaluatie status groot project) IF artikel 17	18	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-24691-119.html
	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
	Overig onderzoek				
	Beveiliging door moedwillige verstoring – audit EC	18	2012	2012	Vertrouwelijk
	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
	Klimaat	19			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Hernieuwbare energie: evaluatie Europese richtlijn	EZ			http://ec.europa.eu/energy/studies/index_en.htm
	Lokale klimaatinitiatieven	19	2013	2015	
	ECN: Evaluatie Besluit Emissie-eisen middelgrote stookinstallaties	19	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-231228.html
	Kabinetreactie op parlementair onderzoek naar klimaat	19	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33193-7.html
	MIA/VAMIL	19		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33752-5.html
	CDM	19		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-346237.html
	MKBA's				
Overig onderzoek	–				
	Voortgang klimaatbeleid in de balans voor de leefomgeving	19			
	Agentschapsevaluatie NEa	19	2013	tweejaarlijks 2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31253-32.html
MKBA's	Geluid	20			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Swung I en II	20	2015	2015	
Overig	–				
	–				
MKBA's	Lucht	20			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Eindevaluatie NSL	20		2017	
Overig onderzoek	–				
	Jaarlijks monitoringrapport NSL	20		jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-E.html
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Duurzaamheid	21			
	Ex-ante-evaluatie ontwikkelingsrichtingen mestbeleid op realisatie milieudoelen voor de veehouderij	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-281083.html

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
MKBA's	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 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/ Evaluatie ketenaanpak lenM – leren van ervaringen met milieudrukverlaging in ketens. KPMG, wordt in september 2014 aangeboden aan de Kamer tegelijk met bovengenoemde studie door het PBL
	Voortgangsrapportage op grond van biocideverordening	21	2014	2015	
	Quickscan van eerste observaties mbt programma Van Afval Naar Grondstof (VANG)	21	2014	2014	Studie door het PBL, wordt in september 2014 aangeboden aan de Kamer
	Evaluatie of de voordelen van covergisting opwegen tegen de nadelen (EZ en lenM)	21	2014	2015	brief van 25 februari 2013 van de Staatssecretaris van EZ, mede de Staatssecretaris van I&M, in antwoord op vragen van het lid Ouwehand (Tweede Kamer, 2012–2013, 33 037, nr. 44).
	Ex ante:Fundamentele herziening besluit bodemkwaliteit	21	2015	2016	
	Evaluatie Activiteitenbesluit milieubeheer mbt landbouwactiviteiten	21	2015	2016	
	Nitraatrichtlijnrapportage (evaluatie nitraatrichtlijn)	21	2016	2016	
MKBA's	–				
Overig onderzoek	Voortgangsrapportage uitvoering Landelijk Afval Plan	21		2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30872-161.html
	National ecosystem assessment	21	2013		https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-252785.html
	PBL Quick Scan Hoofdlijnennotitie				1 ^e versie eind 2014 klaar, daarna doorontwikkeling
	PBL ea:monitor duurzaam Nederland	21		2014	http://www.pbl.nl/publicaties/2011/monitor-duurzaam-nederland-2011
MKBA's	Externe veiligheid	22			
	Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid				
	Evaluatie GGO-beleid 2000 – 2013	22	2014	2015	
	–				
	Overig onderzoek				
	Derde vijfjaarlijkse evaluatie resultaten beleid prioritaire stoffen	22	2016	2016	
	Tweede tussentijdse evaluatiedoelstelling vernieuwing stoffenbeleid (REACH/SOMS)	22	2013	2014	
	Tussentijdse evaluatie omgaan met risico's van nanotechnologie	22	2015	2015	
	Vierjaarlijkse evaluatie Nationale aanpak Milieu en Gezondheid	22	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28089-27.html
	Vierjaarlijkse wettelijke evaluatie Commissie Genetische Modificatie	22	2015	2015	
MKBA's	Evaluatie van de BRZO (RUD)structuur	22	2013	2014	
	Evaluatie Activiteitenbesluit	22	2012	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-K.html

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Evaluatie VTH, inclusief BRZO-OD structuur	22	2014	2016	
	Evaluatie TNS regeling	22	2014		
	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	23			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Belang Eurometsat satellieten voor KNMI	23	2012		http://www.knmi.nl/cms/content/95298/nieuwe_serie_meteosat-weersatellieten
Overig onderzoek	Verkenning toekomst KNMI en heroverweging wet KNMI	23		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32379-8.html
	Evaluatie wet taken metereologie en seismologie	23	2018		
	Handhaving en toezicht	24			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Publicitair jaarverslag 2012 obv meerjarenplan ILT (jaarlijks)	24		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-247448.html
	Staat van de transportveiligheid 2012	14 16 17 24		jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-276592.html
	BDU Verkeer en Vervoer	25			
Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Inzicht in besteding gelden BDU verkeer en vervoer	25		2010	http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/04/26/20102724-inzicht-in-besteding-gelden-bdu-verkeer-en-vervoer.html
Overig onderzoek	Nader rapport WGR plusgebieden	25		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33659-6.html
	Uitvoeringsregeling en beleidsregel BDU verkeer en vervoer	25		2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-34173.html

Toelichting

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.

De onderzoeks- en adviesrapporten met betrekking tot de totstandkoming van de omgevingswet staan op pleio (<https://omgevingswet.pleio.nl/pages/view/361708/onderzoeksrapporten> en <https://omgevingswet.pleio.nl/pages/view/361455/adgviesrapporten>)

KIM publiceert haar werkprogramma en rapporten op <http://www.kimnet.nl>

PBL publiceert haar werkprogramma en onderzoeken op de site <http://www.pbl.nl>

ILT publiceert haar rapporten op <http://ilent.nl/>

4.6 Overzichtsconstructie Milieu

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen, exclusief de Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) en de Baten- en Lastendiensten, die overwegend een uitvoerend karakter hebben.

Het opnemen van een overzichtsconstructie door een daartoe aangewezen Minister dient louter een informatiefunctie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleidsterrein zichtbaar gemaakt in één begroting of jaarverslag, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en onderdelen bij lenM en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen worden niet opgenomen; in de begroting van de andere ministeries kan de precieze invulling van de beleidsartikelen worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van lenM:

1. Klimaatverandering en luchtkwaliteit
2. Duurzaam produceren
3. Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's
4. Versterken van het internationale milieubeleid
5. Leefomgevingskwaliteit

Aangezien een artikelonderdeel kan bijdragen aan meerdere taken, komen sommige onderdelen in de overzichtsconstructie op meerdere plaatsen voor. De overzichtsconstructie bevat geen andere informatie dan in de individuele begrotingen is terug te vinden. De kwaliteit van de informatie is daarom direct afhankelijk van de informatie die is opgenomen in de afzonderlijke departementale begrotingen.

Niet alle ministeries hebben specifieke beleidsdoelstellingen op milieugebied of de milieubijdrage is niet expliciet ondergebracht in een artikelonderdeel:

- III Algemene Zaken (AZ)
Algemene Zaken heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven.
- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW)
In het kader van wetenschapsbeleid heeft OCW geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. OCW oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.
ontvangstenoverzicht in bijlagen van de Mlnennota. Er mag overigens geen relatie gelegd worden tussen fiscale ontvangsten en milieu-uitgaven; milieugerelateerde fiscale ontvangsten zijn uit hun aard niet geoormerk voor milieu-uitgaven.
- IX Financiën en Nationale Schuld (Fin)

Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven. Voor de volledigheid is voor de fiscale ontvangsten uit de diverse vergroeningsmaatregelen wel een verwijzing in de OCM opgenomen naar het desbetreffende

- X Defensie (Def)

Defensie heeft niet zichtbare milieu-uitgaven in investerings- en exploitatiebudgetten. Deze niet zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer)kosten voor inkoop van groene stroom, meerkosten voor duurzaam bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en energiebesparende maatregelen in gebouwen en op militaire compounds.

- XVIII Wonen en Rijksdienst (WenR)

Gemeentes en Provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke- of verzameluitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene, integratie- of decentralisatieuitkering). De Minister voor Wonen en Rijksdienst is Fondsbeheerder voor beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder. Daarnaast is de Minister voor Wonen en Rijksdienst verantwoordelijk voor het beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ict, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.

De riksuitgaven in het kader van het stedenbeleid zijn opgenomen in de begrotingen van Wonen en Rijksdienst en Infrastructuur en Milieu en maken onderdeel uit van het extracomptabel overzicht stedenbeleid. De Minister voor Wonen en Rijksdienst is programmaminister voor het stedenbeleid.

Taak 1: Klimaatverandering en luchtkwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Nr AO	Naam onderdeel
XVIII	WenR	2	1	Energie en bouwkwaliteit
VII	BZK	9	9.1	Energiebesparing Rijkshuisvesting
XII	IenM	15	15.01	Openbaar vervoer
XII	IenM	16	16.01	Spoor
XII	IenM	14	14.01	Netwerk
XII	IenM	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenM	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenM	23	23.01	Meteorologie en seismologie
XII	IenM	24	24.01	Handhaving en toezicht (ILT)
XII	IenM	20	20.01	Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder
XII	IenM	19	19.01	Klimaat
XIII	EZ	14		Een doelmatige en duurzame energievoorziening
XIII	EZ	16		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastinguitgaven

Taak 2: Duurzaam produceren

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Nr AO	Naam onderdeel
XVII	BHOS	2	2	Verbeterd waterbeheer, drinkwater en sanitatie
VII	BZK	9	9.1	Een goed functionerende internationale rechtsorde
XII	IenM	11	11.02	Waterveiligheid
XII	IenM	12	12.01	Waterkwaliteit
XII	IenM	16	16.01	Spoor
XII	IenM	24	24.01	Handhaving en toezicht (ILT)
XII	IenM	21	21.04	Duurzaamheidsinstrumentarium
XII	IenM	21	21.05	Duurzame Productketens
XII	IenM	21	21.06	Natuurlijk kapitaal
XIII	EZ	16		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XIII	EZ	18		Natuur en Regio
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastinguitgaven

Taak 3: Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Nr AO	Naam onderdeel
VI	VenJ	36	2	Contraterrorisme en Nationale Veiligheid
XII	IenM	22	22.03	Externe veiligheid inrichtingen en transport
XII	IenM	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenM	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenM	24	24.01	Handhaving en toezicht (ILT)
XII	IenM	22	22.01	Veiligheid chemische stoffen
XII	IenM	22	22.02	Veiligheid GGO's
XII	IenM	22	22.03	Externe veiligheid inrichtingen en transport
XIII	EZ	16		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XV	SZW	1		Subsidies, bekostiging en opdrachten
XV	SZW	6		Inkomensoverdrachten
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastinguitgaven

Taak 4: Versterken van het internationale milieubeleid

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Nr AO	Naam onderdeel
V	BZ	1	1	Goed functionerende internationale instellingen met een breed draagvlak
V	BZ	2	4	Bevordering van veiligheid, stabiliteit en rechtsorde in internationaal verband
V	BZ	3	1	Een democratische, slagvaardige en transparante Europese Unie die haar burgers vrijheid, recht, veiligheid, welvaart en duurzame economische groei biedt
V	BZ	3	2	Een effectief, efficiënt en coherent optreden van de Unie ten opzichte van derde landen en regio's, incl. ontwikkelingslanden
V	BZ	3	3	Een hechtere Europese waardengemeenschap
XVII	BHOS	2	1	Toename van voedselzekerheid
XVII	BHOS	1	3	Versterkte private sector en een verbeterd investeringsklimaat in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	3	Duurzaam gebruik natuurlijke hulpbronnen, tegengaan van klimaatverandering en vergroten weerbaarheid van de bevolking tegen onafwendbare klimaatverandering
XVII	BHOS	2	2	Verbeterd waterbeheer, drinkwater en sanitatie
XII	IenM	16	16.01	Spoor
XII	IenM	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenM	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenM	24	24.01	Handhaving en toezicht (ILT)
XII	IenM	19	19.02	Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking
XIII	EZ	13		Een excellent ondernemingsklimaat
XIII	EZ	16		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XIII	EZ	18		Natuur en Regio
XVI	VWS	1	10	Gezondheidsbescherming
XVI	VWS	6	10	Passend sport- en beweegaanbod
XVI	VWS	10	21 en 22	Gezondheidsraad
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastinguitgaven
XVIII	WenR	2	1	Energie en bouwkwaliteit

Taak 5: Leefomgevingskwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Nr AO	Naam onderdeel
XVII	BHOS	2	2	Verbeterd waterbeheer, drinkwater en sanitatie
VII	BZK	9	9.1	Stim.architectonische kwaliteit
XVIII	WenR	2	3	Kwaliteit woon- en leefomgeving
XII	IenM	12	12.01	Waterkwaliteit
XII	IenM	16	16.01	Spoor
XII	IenM	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenM	20	20.01	Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder
XII	IenM	13	13.01 en 13.04	Ruimtelijk Instrumentarium en Ruimtegebruik bodem
XIII	EZ	18		Natuur en Regio
IXB	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastinguitgaven

4.7 Afkortingenlijst

A.

AAARO	Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp
AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
ADR	Auditdienst Rijk
ADT	Area Development Twente
AGAS	Adviesraad Gevaarlijke Stoffen
AgNL	AgentschapNL
AIP	Aeronautical Information Publication
AIRSPINT	Airspace Infringement Team
AIS	Automatic Identification System
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANBO	Algemene Nederlandse Bond voor Ouderen
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijders Bond
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATB-V	Arbeidstijdenbesluit Vervoer
AWACS	Airbone warning and control station

B.

BAG	Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BAW	Bestuursakkoord Water
BBGP	Basismodel Beheersing Grote Projecten
BBP	Bruto Binnenlands Product
BCT	Boordcomputer Taxi
BDU	Brede Doeluitkering
BenO	Beheer en Onderhoud
BES	Bonaire, st. Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevi	Besluit externe veiligheidinrichtingen
BGT	Basisregistratie Grootchalige Topografie
BIR	Baseline Informatiebeveiliging Rijk
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BKL	Basiskustlijn
BOR	Besluit omgevingsrecht
BOT-mi	Beleidsondersteunend Team Milieu-incidenten
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
BPRW	Beheersplan Rijkswateren
BRL	Beoordelings Richtlijn
Bro	Besluit ruimtelijk ordening
BRZO	Besluit Risico en Zware Ongevallen
BSIK	Besluit Subsidies Investeringen Kennisinstructuur
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaai
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CAW	Commissie van advies inzake waterstaatwetgeving
CBL	Centraal Bureau Levensmiddelenhandel
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

CBRN	Chemical, Biological and Nuclear
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	Comité Binnenvaartveiligheid
CCAA	Curaçao Civil Aviation Authority
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDA's	Continuous Descent Approaches
CDM	Clean Development Mechanism
CE-markering	Conformité Européenne markering
CenD	Centrale Diensten
CER's	Emissiereducties
Chw	Crisis- en herstelwet
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPB	Centraal Planbureau
CRO	Commissies van Regionaal Overleg
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden
D.	
DANK	Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal
dB(A)	decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DD	Duurzaam Doen
DF	Deltafonds
DGB	Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
DRO	Duurzame ruimtelijke ontwikkeling
DVS	Dienst Verkeer en Scheepvaart
E.	
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECE	Economic Commission for Europe
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	EnergieonderzoekCentrum Nederland
EEDI	Energy Efficiency Structuur
EHS	Ecologische Hoofd Structuur
EMSA	Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	Meerjarige onderzoeksprogramma elektronische velden
EMV&G	Kennisplatform elektromagnetische velden en gezondheid
EPIP	European Programme for Critical Infrastructure Protection
ERGO	Ecologie rond genetisch gemodificeerde organismen
ERRU-register	European register of road transport undertakings
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESD	Effort Sharing Decision
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
ESPON	Europese Observatiennetwerk voor territoriale ontwikkeling en cohesie
ETCS	European Train Control System
ETS	Emission Trading System

EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO ₂ emissiehandelssysteem
EUMETSTAT	European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
EVOA	Europese Verordening Overbrengen Afvalstoffen
EZ	Ministerie van Economische Zaken
F.	
FAB's	Functional Airspace Blocks
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FMO	Financieringsmaatschappij voor Ontwikkelingslanden
FWSI	Fatalities and Weighted Series Injuries
G.	
GEF	Global Environment Facility
GEVERS	Geïntegreerd EV-RekenSysteem
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GGP	Governancemodel Grote Projecten
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GIV	Geïntegreerde Contractvormen
GNSS	Global Navigation Satellite Systeem
GT	Bruto Tonnage
H.	
HCFK	Hydrochlorfluorkoolwaterstoffen
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HNR	Het Nieuwe Rijden
HNS	Hazard and Noxius Substances
HRN	Hoofdrailnet
HSA	High Speed Alliance
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
I.	
IAEA	International Atomic Energy Agency
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICAWEB	Integrale Crisis Advies Website van IenM en VWS
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILB	Impuls Lokaal Bodembeheer
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
IMPEL	The European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law
INCE	International Network for Environmental Compliance and Enforcement
INS	Internationale Normen Stoffen
INSPIRE	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
INTERREG	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening

IOD	Inlichtingen- en Opsporingsdienst
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPG	Innovatieprogramma Geluid
IPM	Integraal Project Management
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRO	Infrastructuur en Ruimtelijk Overleg
ITF	Internationaal TransportForum
ITS	Intelligente Transportsystemen
IvDM	Instituut voor Duurzame Mobiliteit
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.	
KCB	Kerncentrale Borssele
KDC	Knowledge Development Center
KDF	Kern Fysische Dienst
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNRM	Koninklijke Redding Maatschappij
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (mln kilo)
L.	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbest Volg Systeem
L_{Den}	Day-evening-night level
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LKW+	Laterkanaal West
L_{night}	Night Level
LOM	Landelijk Overleg Milieuhandhaving
LPG	Liquified Petrol Gas
LPH	Lozingsprogramma Haringvliet
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthaven verkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LZV's	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
M.	
MAD	Medicijnen, alcohol en drugs
MARPOL	Maritieme Pollutie
MARSEC	Maritime Security
MBO	Middelbaar Beroepsonderwijs
MDG's	Millennium Development Goals
MDN	Monitor Duurzaam Nederland
MER	Milieu-effectenrapportage
MESMA	Monitoring en Evaluation of Spatially Managed Areas
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIAW	Maatschappelijk Innovatie Agenda Water
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidssanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (1 miljard kilo)

MTOW	Maxim takeoff weight
MVO	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen
MW	Megawatt
 N.	
NAI	Nederlands Architecten Instituut
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBD	Nationale Bewegwijzeringdienst
NBW	Nationaal Bestuursakkoord Water
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Databank voor Vervoergegevens
NDPV	Nationale Databank Parkeervoorzieningen
NDW	Nationale Databank Wegverkeergegevens
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceilings
NEN	Nederlands Normalisatie Instituut
NER	Nederlandse emissierichtlijn lucht
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NGR	Nationaal Geo Register
NH3	Ammoniaak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NJN	Najaarsnota
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NLS	Nalevingsregistratie
NMa	Nederlandse Mededelingautoriteit
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMIJ	Natuurlijker Markermeer/IJmeer
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NO ₂	Stikstofdioxide
NoMo	Nota Mobiliteit
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NO _x	Stikstofoxiden
NRG	Nuclear Research & Consultancy Group
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nieuw Sleutel Projecten
NWEA	Nederlandse Windenergie Associatie
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
NWP	Nationaal Waterplan
 O.	
OAA	Open Aviation Agreement
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Operationele Doelstellingen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORBP-en	Overstromingsrisicobeheerplannen
OSPAR	Oslo-Parijs
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OvV	Onderzoeksraad van de Veiligheid

P.	
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15)	Publicatiereeks gevaarlijke stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIA	Privacy Impact Assessment
PIC	Prior Informed Consent
PIM	Programma Informatie-uitwisseling Milieuhandhaving
PKB	Planologische Kernbeslissing
PM10	Fijnstof met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
POP	Persistent Organic Pollutant
PPS	Publiek-private samenwerking
PRIA	Programmateam Industriële Automatisering Rijkswaterstaat
ProMT	Programma Milieu en Technologie
PSC	Port State Control
PSO	Public Service Obligation
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
PUMA	Programma Uitvoering Met Ambitie
R.	
RAC	Committee for Risk Assessment
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RCR	Rijks Coördinatie Regeling
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACAAP	Regionaal Co-operation Agreement on Anti Piracy in Asia
REACH	Registratie, evaluatie en autorisatie chemische stoffen
Revb	Regeling externe veiligheid buisleidingen
Revi	Regeling externe veiligheidseinrichingen
RGD	Rijksgebouwendienst
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIONED	Stichting riolering Nederland
RIS	River Information Services
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RLG	Raad voor het Landelijk Gebied
RLI	Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur
RMO	Risk Management Options
ROL	Commissie Ruimtelijk Ontwikkeling Luchthavens
ROR	Richtlijn Overstroming Risico's
RRAAM	Rijk – regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
RUD	Regionale Uitvoeringsdiensten
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RvS	Raad van State
RWG	Rotterdam World Gateway
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
S.	
SAV	Scheepsvaartafvalstoffenverdrag
SBNS	Stichtingen Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen
SBVV	Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement

SCB	Systeemgerichte Contractbeheersing
SCP	Sociaal en Cultureel Planbureau
SDE	Stimuleringsregeling Duurzame Energie
SER	Sociaal Economische Raad
SES	Single European Sky
SGWE	Stuurgroep Watereducatie
SHVP	Service Huis Parkeervoorzieningen
SMASH	Structuurvisie Mainport Schiphol Haarlemmermeer
SO ₂	Zwaveldioxide
SSO	Shared Services Organisatie
StAB	Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping For Seafarers
STKB	Stichting Keurmerken Touringcarbedrijven
STOWA	Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer
STRONG	Structuurvisie Ondergrond
STS	Stoptonend sein
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SVOV	Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Weken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCB	Technische Commissie Bodembescherming
TENT-T	Trans- Europees Netwerken
TK	Tweede Kamer
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TLS	Trans Link System
TNO	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderwijs
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI	Technische Specificaties van Interprobaleit
TVG	Totaal Volume Geluid
U.	
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen
USONA	Uitvoeringsorganisatie Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen
UvW	Unie van Waterschappen
V.	
VAMEX	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL	vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VB	Verantwoord Begroten
VenW	Verkeer en Waterstaat

VHR	Vogel en Habitat Richtlijn
VI	VROM-Inspectie
VN	Verenigde Naties
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOLCEX	Volcanic Ash Excise
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
WAR	Waddenadviesraad
WB	Wereldbank
Wbb	Wet bodembescherming
WenR	Ministerie voor Wonen en Rijksdienst
WEZARD	Weather Hazards for Aviation
WGG	Wet wegvervoer goederen
Wgh	Wet geluidhinder
WGO	Wetgevingsoverleg
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Wkpb	Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Wnt	Wet normering topinkomens
Wp2000	Wet Personenvervoer 2000
WPMN	Working Party on Manufactured Nanomaterials
WRM	Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
WROOV	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
WTI	Wettelijk Toetsinstrumentarium
WWI	Ministerie voor Wonen, Wijken en Integratie
Z.	
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer ernstige scheepvaartongevallen
ZOAB	Zeer Open Asfaltbeton

Rijksbegroting 2015

xii Infrastructuur en Milieu

Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

Vervaardiging parlementaire stukken

en begeleidingsproductieproces

Sdu Uitgevers

afdeling Dataverwerking

e-mail traffic@sdu.nl

Vormgeving omslag

Studio Dumbar

Uitgave

Ministerie van Financiën

www.rijksbegroting.nl

Sdu UITGEVERS

