



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Rijksjaarverslag 2014

## xii Infrastructuur en Milieu

---

Vergaderjaar 2014–2015

---

**34 200 XII**

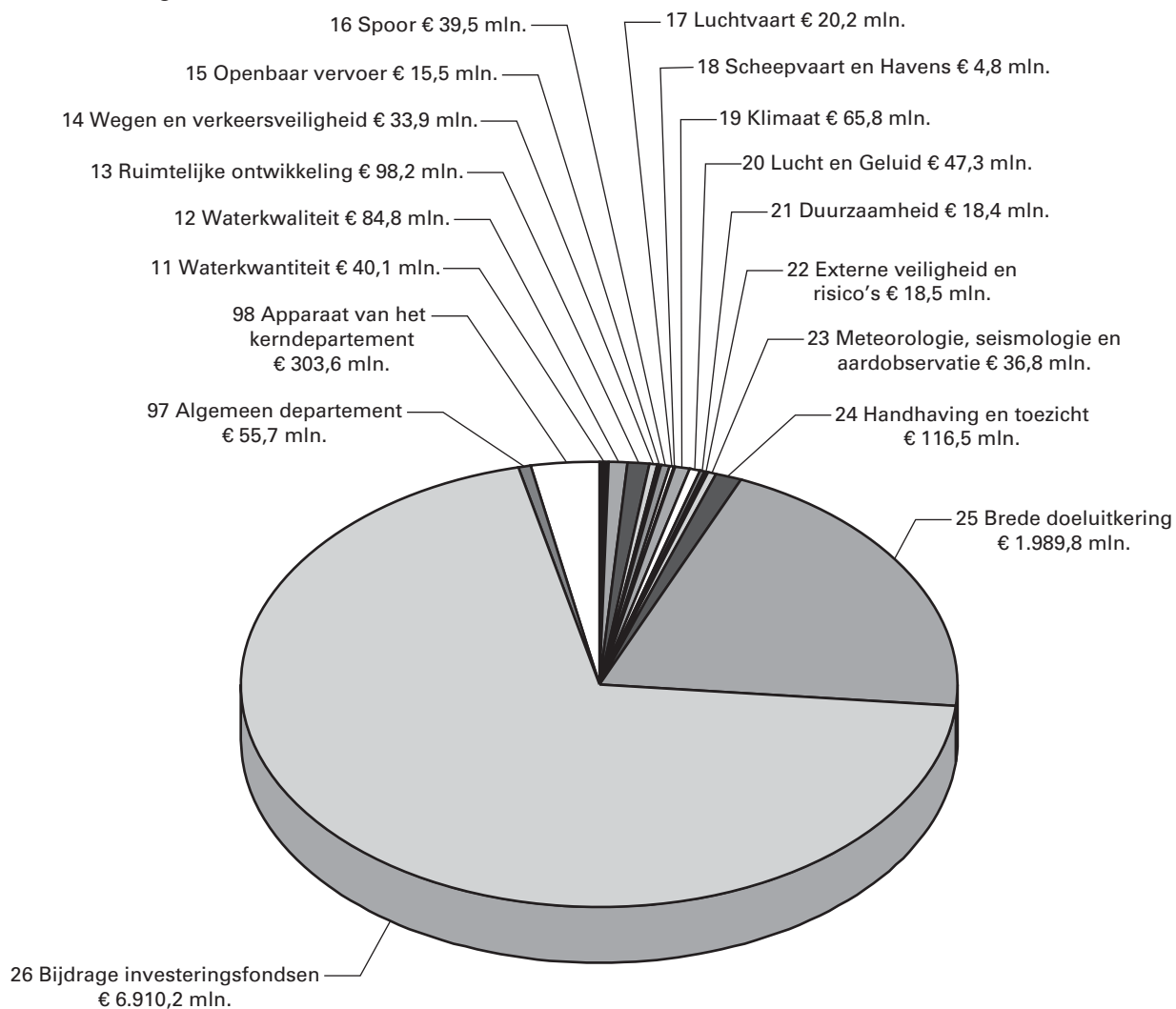
**Jaarverslag en slotwet Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu 2014**

**Nr. 1**

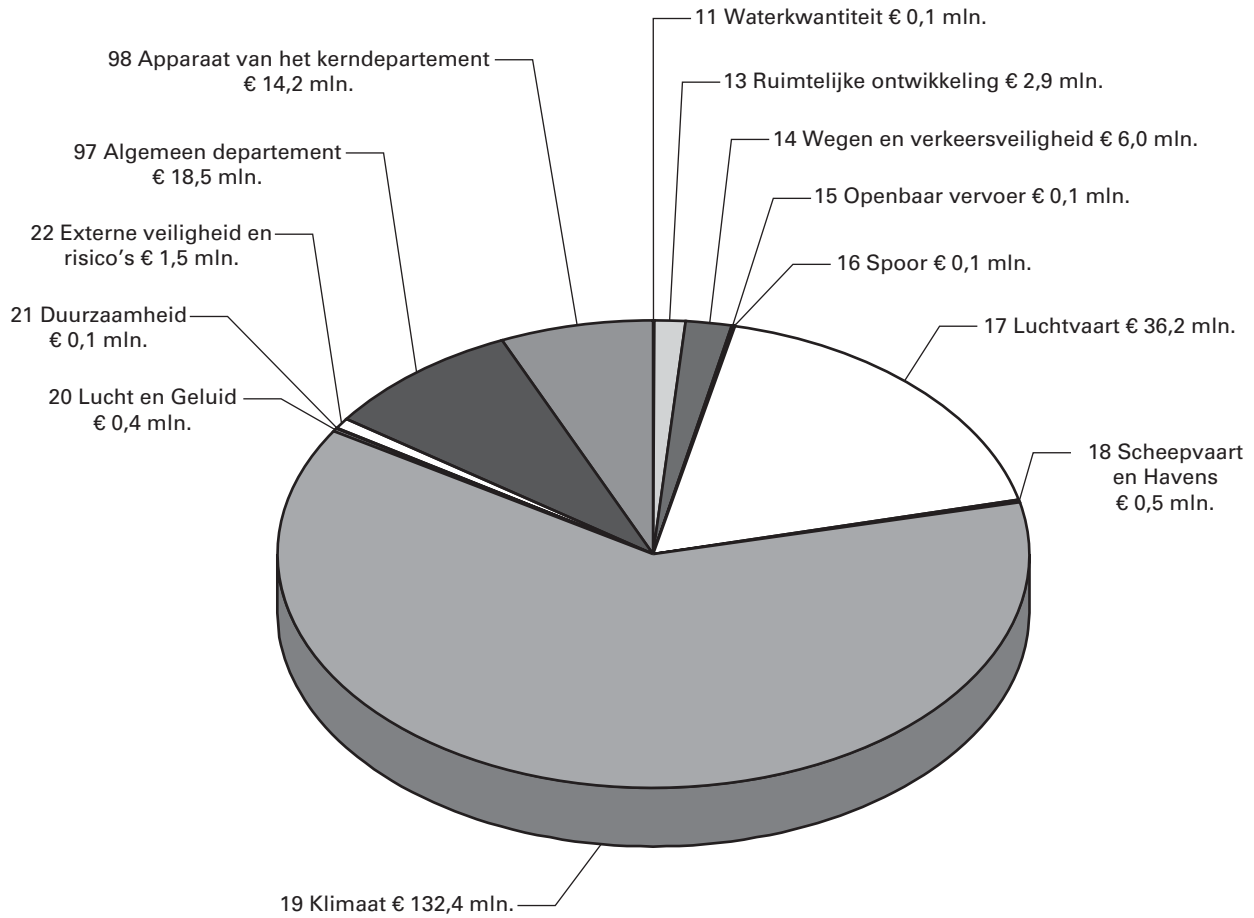
**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN  
MILIEU (XII)**

Aangeboden 20 mei 2015

**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2014 (in € 9.899,5 mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2014 (in € 215,0 mln.)**



## INHOUDSOPGAVE

	blz.
<b>A. Algemeen</b>	<b>5</b>
1. Aanbieding en dechargeverlening	5
2. Leeswijzer	7
<b>B. Beleidsverslag</b>	<b>10</b>
3. Beleidsprioriteiten	10
4. Beleidsartikelen	23
Artikel 11 Waterkwantiteit	23
Artikel 12 Waterkwaliteit	33
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling	38
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	50
Artikel 15 Openbaar Vervoer	57
Artikel 16 Spoor	61
Artikel 17 Luchtvaart	68
Artikel 18 Scheepvaart en havens	77
Artikel 19 Klimaat	85
Artikel 20 Lucht en geluid	94
Artikel 21 Duurzaamheid	101
Artikel 22 Externe Veiligheid en risico's	107
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	116
Artikel 24 Handhaving en toezicht	120
Artikel 25 Brede Doeluitkering (BDU)	128
Artikel 26 Bijdragen aan investeringsfondsen	130
5. Niet-beleidsartikelen	134
Artikel 97 Algemeen departement	134
Artikel 98 Apparaat Kerndepartement	136
Artikel 99 Nominaal en onvoorzien	138
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	139
<b>C. De jaarrekening</b>	<b>151</b>
7. Verantwoordingsstaten	151
7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2014 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu	151
7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2014 van de agentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu	152
7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2014	154
7.4 De balansen per 31 december 2014 van de agentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu	163
7.5 Topinkomens	197
<b>D. Bijlagen</b>	<b>200</b>
1. Toezichtrelaties en ZBO's/RWT	200
2. Afgerond evaluatie en overig onderzoek	212
3. Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)	221
4. Rapportage correspondentie	223
5. Afkortingenlijst	224

## **A. ALGEMEEN**

### **1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING**

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) over het jaar 2014 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2014 gevoerde financiële beheer.

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

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

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2014;
- b. het voorstel van de slotwetten over het jaar 2014 die met het onderhavige jaarverslag samenhangen;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2014 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2014 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2014, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2014 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

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

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

### **Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

*Op grond van artikel 64, tweede lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.*

### **Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

*Op grond van artikel 64, derde lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.*

## 2. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag 2014 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2014 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2014 inclusief de nota van wijziging 2014 (Kamerstukken II, 2013/14, [33 750 XII, nr. 11](#)).

Het Jaarverslag IenM 2014 bestaat uit de volgende onderdelen:

- A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- B. Het beleidsverslag 2014 van IenM: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2014 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringsparagraaf.
- C. De Jaarrekening 2014 van IenM: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenM en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen KNMI, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenM, de jaarverslagen van de agentschappen en de opgave van topinkomens.
- D. De bijlagen:
  - 1. het overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's)
  - 2. het overzicht van afgerond evaluatie en overig onderzoek
  - 3. het overzicht van de externe inhuur
  - 4. de rapportage correspondentie
  - 5. de afkortingenlijst

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

Met het Infrastructuurfonds wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructuurfonds ([Staatsblad 1993, nr 319](#)), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

Het Deltafonds kent zijn oorsprong in de Waterwet ([Staatsblad 2009, nr 107](#)). In de Waterwet is als doel van dit fonds opgenomen de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

De verantwoordingen van IenM zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl).

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van beleid». Hierin worden opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar toegelicht. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm. Aan de hand van deze norm wordt bepaald of een verschil wordt toegelicht. Naar aanleiding van de aanbeveling van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is de normering



aangepast, waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan € 5 miljoen ook worden toegelicht.

#### Norm bij te verklaren verschillen

Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 miljoen	> 50%
€ 4,5 – 22,5 miljoen	> 2,5 miljoen
€ 22,5 – 50 miljoen	> 10%
> € 50 miljoen	> € 5 miljoen

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties. Deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2014 geen of zeer geringe ontvangsten, uitgaven of verplichtingen zijn geraamd maar waar in 2013 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

Betreffende de niet-financiële informatie moet worden vermeld dat lenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

Groeiparaagraaf

#### Wat is nieuw in dit Jaarverslag

Het Jaarverslag 2014 is op de volgende punten gewijzigd ten opzichte van het vorige jaarverslag:

#### Bijdragen aan agentschappen

«Bijdragen aan agentschappen» is één van de financiële instrumenten waarin beleidsartikelen, in lijn met Verantwoord Begroten, moet worden ingedeeld. Met ingang van de ontwerpbegroting 2014 is deze reeks in de tabel «Budgettaire gevolgen van beleid» uitgesplitst naar de agentschappen die deze bijdrage ontvangen. Op deze manier wordt inzicht gegeven in welke agentschappen een bijdrage uit de beleidsartikelen van lenM krijgen.

#### Aanpassing artikel 21 Duurzaamheid

De benaming van de artikelonderdelen van artikel 21 Duurzaamheid is gewijzigd teneinde het artikel te doen aansluiten op ontwikkelingen in het werkveld.

#### Afronding conversie

Als gevolg van de vorming van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de structuur van de begroting 2013 ingrijpend veranderd. In deze begroting zijn in het verlengde hiervan de artikelen 1 tot en met 10 verwijderd. Hiermee is de conversie afgerond.

#### Eenvoudig Beter (Herziening Omgevingswet)

Gezien de grote financiële belangen is voor Eenvoudig Beter een apart artikelonderdeel gecreëerd onder artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling. Hierdoor zijn de uitgaven voor Eenvoudig Beter zichtbaar en navolgbaar.

**Aanscherping beleidsconclusies**

In beleidsconclusies van de artikelen wordt met ingang van dit jaarverslag specifiek ingegaan op de vraag of grote ombuigingen die het afgelopen jaar zijn doorgevoerd of voorbereid op schema liggen. Deze toelichting wordt minimaal gegeven voor maatregelen, waarvoor 2014 of 2015 is genoemd als «geplande inwerkingtreding» in het Rijksbreed wetgevingsoverzicht van VenJ. In het Jaarverslag 2014 is bij artikel 11 Waterkwantiteit onder het deel beleidsconclusies specifiek ingegaan op de invulling van de taakstelling uit het regeerakkoord 2010 op de middelen van het HWBP.

## **DEEL B. BELEIDSVERSLAG**

### **3. BELEIDSPRIORITEITEN**

#### **Inleiding**

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu staat voor een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. In 2014 heeft IenM volop gewerkt aan oplossingen voor de grote uitdagingen waar Nederland voor staat, zoals klimaatverandering, waterveiligheid, milieu, ruimtelijke inrichting en bereikbaarheid. In dit beleidsverslag worden de belangrijkste resultaten uit 2014 toegelicht.

#### **Ruimte en bereikbaarheid**

##### Omgevingswet

Het kabinet heeft in juni 2014 het wetsvoorstel Omgevingswet<sup>1</sup> ingediend bij de Tweede Kamer. De bestuurlijke koepels IPO, VNG en UvW hebben aangegeven vertrouwen te hebben in het wetsvoorstel. Op 18 februari heeft de Minister van IenM, mede namens de betrokken bewindspersonen, de Nota naar aanleiding van het verslag<sup>2</sup> aan de Tweede Kamer aangeboden.

De Tweede Kamer is bij indiening van het wetsvoorstel bij brief<sup>3</sup> geïnformeerd over de hoofdlijnen en de planning van de uitvoeringsregelgeving bij dit wetsvoorstel en de implementatie van de stelselherziening (de invoeringsbegeleiding en de digitalisering van de Omgevingswet). De uitwerking van het wetsvoorstel in algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) is in volle gang en loopt nog door tot eind 2015. In 2014 is tevens gestart met de voorbereidingen voor de invoeringswet- en regelgeving.

Vooruitlopend op de Omgevingswet doen overheden nu al ervaring op met de filosofie achter de Omgevingswet. Onder de noemer «Nu al Eenvoudig Beter» wordt met de Crisis- en herstelwet (Chw) mogelijk gemaakt dat, vooruitlopend op de Omgevingswet, gewerkt kan worden met het omgevingsplan. Van deze mogelijkheid wordt veelvuldig gebruik gemaakt. In totaal hebben zevenentwintig gemeenten zich aangemeld voor dit experiment. Begin 2015 hebben het kabinet en Bouwend Nederland de website [houdheteenvoudig.nl](http://houdheteenvoudig.nl) gelanceerd.

In 2014 zijn de 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> tranches Crisis en herstelwet (Chw) in werking getreden. Het ontwerpbesluit 9<sup>e</sup> tranche is na behandeling in de Tweede Kamer aan de Raad van State aangeboden. In 2014 is de mijlpaal van 100 experimenten bereikt. Op 1 november 2014 is de permanente Chw in werking getreden. De Chw wordt verlengd totdat deze opgaat in de Omgevingswet. Hiermee zijn een aantal quick wins ingeboekt, zoals de verruimde mogelijkheden voor vergunningvrije bouwwerken.

##### MIRT en Gebiedsagenda's

Het programma Vernieuwing MIRT maakt het MIRT klaar voor de toekomst. Om dit einddoel te bereiken worden acties ontplooid binnen drie pijlers: samenwerken, «brede blik» en maatwerk in besluitvorming.

---

<sup>1</sup> 33 962, nr. 2

<sup>2</sup> 33 962, nr. 12

<sup>3</sup> 33 118, nr. 16

Als concrete uitwerking van deze pijlers hebben onder andere de Bestuurlijk Overleggen MIRT (BO's MIRT) in 2014 in de regio plaatsgevonden. Hierdoor is het mogelijk om een actuele opgave die op de bestuurlijke tafel ligt te bezoeken en daarover met betrokken private en maatschappelijke partijen in gesprek te gaan. Bovendien waren de gesprekken meer strategisch van aard. Rijk en Regio hebben onder andere gesproken over de koppeling van de opgaven uit gebiedsagenda's met de nationale energieopgave en de gebiedsgerichte besluiten in het kader van het Deltaprogramma. Als direct resultaat van de BO's MIRT op locatie zijn bijvoorbeeld in de Zuidvleugel afspraken gemaakt tussen Rijk, Regio en het bedrijfsleven over het opstellen van een regionale energievisie en uitvoeringsstrategie. In Noord Nederland is een MIRT onderzoek ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen afgesproken, dat wordt opgezet door Rijk, Regio en kennisinstellingen. Zie voor een compleet overzicht van de uitkomsten van de BO's de brief van de Minister en Staatssecretaris van IenM van 17 november 2014<sup>4</sup>.

In de loop van 2014 is een aantal brede MIRT onderzoeken rond bereikbaarheidsopgaven gestart. Deze brede en gezamenlijke aanpak past als onderdeel van de Vernieuwing van het MIRT en Meer Bereiken, ook bij de werkwijze en ervaringen van Beter Benutten. De looptijd van deze MIRT onderzoeken is naar verwachting 2 jaar.

#### Structuurvisie Ondergrond

Het Ministerie van IenM en decentrale overheden hebben in het kader van het Programma STRONG (Structuurvisie Ondergrond) de (beleids)opgaven voor de ondergrond in beeld gebracht. Dit heeft in juni 2014 geresulteerd in het document «Probleemstelling STRONG – opgaven voor de ondergrond». De hierin beschreven opgaven vormen het vertrekpunt voor verdere uitwerkingen door Rijk en decentrale overheden. Het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de uit te voeren planMER via een Europese aanbesteding en het meer ruimte geven voor publieke participatie middels een formele zienswijze procedure betekenen dat de ontwerp Structuurvisie Ondergrond naar verwachting najaar 2015 naar de Tweede Kamer kan worden gezonden.

#### Beter Benutten

Het programma Beter Benutten beoogt de files op specifieke drukke trajecten met 20% te verminderen. Van de in totaal ruim 350 maatregelen was eind 2014 het merendeel gerealiseerd. De laatste tussenmeting (peildatum 1 oktober 2014) laat een effect zien van ca. 9%. Dit was bij de meting begin 2014 nog 4%. Hiermee is bijna de helft van de programma-doelstelling van 20% gehaald.

In maart 2014 zijn per regio bestuurlijke afspraken gemaakt maken over de invulling van het vervolg van Beter Benutten.

#### Wegen

##### *Wegenprojecten*

Eind 2013 is de rijksstructuurvisie Blankenburgverbinding vastgesteld en is de planuitwerking gestart. Het OTB staat gepland voor 2015. In het voorjaar van 2014 is de voorkeursvariant voor de Ring Utrecht vastgesteld en is de MKBA in het MIRT-overleg met de Kamer besproken. Het OTB zal naar verwachting in 2016 worden vastgesteld. Van de overige projecten

<sup>4</sup> 34 000 A, nr.14

zijn o.a. de voorkeurvariant A27 Houten-Hooipolder, het TB A27/A1, het TB Zuidelijke Ringweg Groningen en de OTB's Rijnlandroute (inclusief A4 en A44) en A4-Vlietland-N14 vastgesteld.

#### *Verkeersveiligheid*

Ongeveer 70 procent van de gemeenten heeft in 2014 een lokale aanpak veilig fietsen opgesteld of werkt hieraan. Uit fietsveiligheidsonderzoeken is gebleken dat oudere fietsers vaak niet op de hoogte zijn van de mogelijkheden zelf de kans op een fietsongeval te beperken. Samen met decentrale overheden werkt lenM aan maatregelen om oudere fietsers zich hier meer bewust van te maken. Het wetsvoorstel T-rijbewijs<sup>5</sup> is in 2014 door het parlement aangenomen en zal per 1 juli 2015 in werking treden.

#### *Innovatie Rijkswaterstaat*

RWS heeft in 2014 een Innovatieagenda samengesteld in samenwerking met marktpartijen, kennispartijen en andere overheden. Met deze agenda wordt een totaaloverzicht gegeven van wat RWS wil op gebied van innoveren en wat de innovatievragen van de (nabije) toekomst zijn. De Innovatieagenda komt hiermee tegemoet aan de vraag van marktpartijen die inzicht wilden in de innovatiebehoefte van RWS. De innovatieagenda wordt uitgevoerd in samenwerking met markt- en kennispartijen.

Successen zijn onder meer behaald op gebied van:

- duurzamer asfalt, stille voegovergangen en energiezuinige verlichting
- dijkversterkingsmaatregelen, waarbij «nature based solutions» worden toegepast door dijken met zand te versterken
- toepassen van effectiever en efficiënter zoet-zoutscheidingsstelsel voor schutsluizen.

De nieuwe innovatie-agenda van Rijkswaterstaat geeft de komende jaren een extra impuls aan deze en andere innovaties.

#### *Verkeersmanagement*

«Connecting Mobility», het uitvoeringsprogramma voor de routekaart Beter Geïnformeerd Op Weg, is in januari 2014 gestart. Hierin werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden samen aan de uitvoering van innovatieve mobiliteit. Prioriteit voor 2014 was het uitvoeren van enkele vooraanstaande «routeprojecten». Zo is gestart met de realisatie van de Innovatiecentrale Helmond en is de eerste fase van de Praktijkproef Amsterdam afgerond.

Door inspanningen van het programma Beter Benutten op het gebied van ITS kunnen reizigers sinds begin 2014 gebruik maken van vijf multimodale planners en vijf nieuwe reisinformatiediensten die actueel zijn en gericht op hun persoonlijke voorkeur. Zij ontvangen hiermee zowel voorafgaand als tijdens de reis real time reisinformatie, zoals de geldende maximum-snelheden, wegwerkzaamheden en incidenten. Om deze verbeterde diensten mogelijk te maken ontsluiten wegbeheerders de hiervoor benodigde publieke data. Op de A67 kunnen reizigers gebruik maken van persoonlijk rijstrookadvies en is door het project «Spookfiles» sinds het laatste kwartaal van 2014 een persoonlijk snelheidsadvies verkrijgbaar op de A58.

---

<sup>5</sup> 33 781

### Spoor

In 2014 is de Lange termijn spooragenda deel 2 (LTSA2)<sup>6</sup> uitgebracht en besproken met de Tweede Kamer. Een optimale deur-tot-deur reis is de kern van de ambitie uit LTSA2. Om dit te bereiken is een intensieve samenwerking tussen alle betrokken partijen in de OV-keten nodig. Deze samenwerking komt onder meer tot stand door de landsdelige en landelijke OV- en Sportafels die twee keer per jaar plaatsvinden.

Voor de deur-tot-deur reis is de kwaliteit van het gehele OV-netwerk bepalend. Het hoofdrailnet vormt de ruggengraat van die keten. ProRail en NS hebben voor de LTSA2 gezamenlijk een operationeel spoorconcept uitgewerkt, als basis voor een meerjarige verbeteraanpak. Deze verbeteraanpak, vastgelegd in «Beter en Meer», is een ontwikkelingsfilosofie: eerst gericht werken aan het voorkomen van negatieve uitschieters en de betrouwbaarheid verder verbeteren («Beter»), om daarna de frequenties te verhogen («Meer»).

Eind 2014 zijn de beheer- en vervoersconcessie aan respectievelijk ProRail en NS gegund. Hiermee is invulling gegeven aan een belangrijk deel van de vernieuwing van de sturing op ProRail en NS zoals in de LTSA2 is opgenomen. De concessies bieden de mogelijkheid om actief te sturen op de prestatieverbetering die noodzakelijk is voor de gehele spoorsector. De herijking van projecten en programma's aan de doelstellingen van de LTSA zal in 2015 worden afgerond.

### *Aanleg en beheer, onderhoud en vervanging*

In 2014 is gestart met de uitvoering van het Doorstroomstation Utrecht en is voortgegaan met de korte termijnmaatregelen OV SAAL. Daarnaast zijn richtinggevende besluiten genomen voor PHS-Amsterdam en Meteren-Boxtel, inclusief de inpassing Vught. ProRail heeft daarnaast gewerkt aan de belangrijke knooppuntstations Den Haag, Rotterdam, Utrecht CS, Breda, Arnhem, Spoortunnel Delft en de Knoop Zwolle. Andere relevante dossiers waarvoor richtinggevende besluiten zijn genomen zijn het project Bleizo, het Grensoverschrijdend project Heerlen-Aken, elektrificatie van de Maaslijn en Zwolle-Enschede.

### *Veiligheid*

De Staatssecretaris van IenM heeft in april 2014 de voorkeurbeslissing ERTMS<sup>7</sup> genomen. De ERTMS pilot op het baanvak Amsterdam-Utrecht is verlengd tot het eerste kwartaal 2015.

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), bedoeld om het aantal incidenten bij spoorwegovergangen verder te verminderen, is in 2014 gestart. Projecten voor de eerste tranche maatregelen zijn geselecteerd. Zie voor uitgebreide informatie het programmaplan LVO dat de Staatssecretaris van IenM op 12 juni 2014 aan de Tweede Kamer heeft aangeboden<sup>8</sup>.

### *HSL Zuid/Fyra V250*

Het kabinet heeft in september 2013 een standpunt ingenomen over het alternatief voorstel om de reiziger verbindingen tussen Nederland en België te bieden<sup>9</sup>. Als gevolg van dit alternatief worden in totaal (inter-

<sup>6</sup> 29 948, nr. 474

<sup>7</sup> 33 652, nr. 14

<sup>8</sup> 29 893, nr. 170

<sup>9</sup> 22 026, nr. 430

nationaal en nationaal) in het eindbeeld meer treinen gereden over de HSL-Zuid. Hiervoor worden echter minder hogesnelheidstreinen ingezet dan oorspronkelijk was voorzien. Londen, Lille en luchthaven Zaventem worden de komende jaren als bestemmingen toegevoegd. In april 2014 zijn de twee extra Thalys treinen gaan rijden naar Lille, via Brussel. In december 2014 is de frequentie van de IC Brussel verhoogd naar 16 keer per dag en rijdt de trein weer van en naar Amsterdam (in plaats van Den Haag). Deze trein stopt nu ook te Zaventem.

#### *OV-chipkaart*

Het Nationaal OV Beraad (NOVB) is eind 2013 van start gegaan en heeft reeds een aantal resultaten bereikt, zoals afspraken over incomplete transacties («vergeten uit te checken») en reizen op rekening voor blinden en slechtzienden. Het wetsvoorstel OV-Chipkaart is in september 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden<sup>10</sup>. Daarnaast werken de concessiehoudende vervoerders gezamenlijk aan de herpositionering en de herfinanciering van TLS die de OV-chipkaart uitgeeft. Alle betrokkenen hebben een intentieverklaring getekend over de governance en financiering van TLS in de toekomst. Daarmee gaan alle vervoerders deelnemen aan de coöperatie die eigenaar wordt van TLS.

#### Luchtvaart

De voorbereidingen om te komen tot luchthavenbesluiten voor de luchthavens Rotterdam, Eelde en Maastricht zijn gestart. De ontwerp-luchthavenbesluiten zullen naar verwachting in de loop van 2015 in procedure gebracht kunnen worden.

In 2014 zijn voorbereidingen getroffen voor de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) per 1 januari 2015. Er zijn onder andere verkiezingen voor bewonersvertegenwoordigers gehouden. De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en de Alderstafel werken sinds 1 januari 2015 als Omgevingsraad. Voor de overige civiele luchthavens worden Commissies Regionaal Overleg (CRO's) opgericht, waarbinnen overleg plaatsvindt tussen de luchtvaartsector en de directe omgeving over het gebruik van de luchthaven. Voor Eelde, Maastricht en Rotterdam zijn deze al in 2013 opgericht. De CRO voor Lelystad volgt nadat het Luchthavenbesluit is geslagen.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Shared Vision is in 2014 het wetsvoorstel exploitatie van de luchthaven Schiphol opgesteld en voor advies aan de Raad van State gezonden. Het wetsvoorstel zal in 2015 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Eind 2014 is, naar aanleiding van het Aldersadvies van 8 oktober 2013, het wetsvoorstel aan de Tweede Kamer gezonden waarmee het nieuwe normen- en handhavingstelsel wordt verankerd.

Op 22 oktober 2014 heeft overleg tussen de delegatieleiders van de partijen aan de Alderstafel plaatsgevonden, waarin de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector hebben gemeld dat zij er op dat moment in ontoereikende mate in slagen een substantiële bijdrage te leveren aan het oplossen van het knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan op Schiphol. In de periode daarna heeft aan de Alderstafel intensief overleg plaatsgevonden waarin gezamenlijk een oplossing is verkend die op draagvlak kan rekenen bij alle partijen aan de Alderstafel. Dit advies is

---

<sup>10</sup> 34 042, nr.3

29 januari 2015 aan de Tweede Kamer gezonden<sup>11</sup>. In 2015 zal het kabinet een reactie op dit advies formuleren, waarbij ook zal worden ingegaan op de gevolgen die dit advies heeft voor het traject en de precieze invulling van het reeds bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel, het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en de m.e.r.-procedure.

Internationaal zet Nederland in op mondiale maatregelen om de uitstoot van CO<sub>2</sub> terug te dringen en om het level playing field voor de luchtvaart te borgen. In EU-verband heeft in 2014 aanpassing van het ETS voor de luchtvaart plaatsgevonden. Dit heeft geresulteerd in een beperking van de geografische reikwijdte van het systeem. Voor de periode 2013 tot en met 2016 vallen alleen vluchten binnen Europa onder het systeem.

#### Maritiem Beleid

In 2014 is tussen de ministers van IenM en EZ, de vijf zeehavens van nationaal belang en het zeehavenbedrijfsleven een werkprogramma zeehavens 2014–2016<sup>12</sup> vastgesteld. Het werkprogramma heeft als doel de internationale concurrentiepositie te verstevigen door er gezamenlijk voor te zorgen 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. Dit werkprogramma is sindsdien in uitvoering.

In het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam zijn de eerste terminals op de Tweede Maasvlakte in 2014 getest.

De binnenvaart is goed aangesloten op het Beter Benutten proces. Met diverse partijen uit de sector is in 2014 gewerkt aan de voorbereiding van plannen voor het benutten van de binnenvaart aan het verminderen van de meest vertraagde ritten op de weg. Voor de zomer van 2015 wordt besluitvorming over deze plannen verwacht.

Op verschillende thema's wordt in CCR-verband (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) gewerkt aan modernisering van regelgeving en vermindering van regeldruk. Op het gebied van de technische eisen zijn de meest knellende bepalingen die in 2015 van kracht zouden worden, uitgesteld. Ze worden opnieuw bezien. In de CCR is verder regelgeving in voorbereiding die het gebruik van LNG als brandstof in de binnenvaart mogelijk maakt. De regels zullen naar verwachting in 2015 in werking kunnen treden. In 2014 is de EU-richtlijn «Clean power for transport» aangenomen, die de lidstaten verplicht een netwerk van LNG-bunkerstations in havens te realiseren. In de IMO (International Maritime Organization) is een principe-overeenkomst bereikt over de zogenoemde IGF Code, die uniforme veiligheidseisen stelt voor LNG als brandstof voor zeeschepen. Deze regels zullen op termijn dienen als uitgangspunt voor regulering van het gebruik van LNG in de binnenvaart.

#### Topsector Logistiek

Het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP) is verder uitgewerkt, onder meer in standaarden voor papierloos transport, zodat het logistieke bedrijfsleven de informatiestromen meer kan digitaliseren in elektronische transportopdrachten, vrachtbrieven en facturen.

---

<sup>11</sup> 29 665, nr. 210

<sup>12</sup> 29 862, nr. 25



Uit de actie kernnetwerk is de beslissing voortgekomen voor brede MIRT-onderzoeken van twee multi-modale goederencorridors: de A15-Betuweroute-Waal corridor vanuit Rotterdam («corridor Oost») en de corridor Rotterdam-Brabant-Limburg-Duitsland («corridor Zuid»). Deze brede MIRT-onderzoeken zijn in 2014 van start gegaan met de eerste fase.

Synchromodaal vervoer, onder andere via de «Cool Port Control Tower», is in 2014 meer ingeburgerd geraakt bij bedrijven, onder andere ingegeven door de langere aanvoeroute vanaf de Tweede Maasvlakte, het toenemende volume en het vermijden van files op de A15.

#### Transport Internationaal

lenM heeft in 2014 diverse internationale activiteiten op transportgebied ondernomen. Naast consolidatie van relaties met Turkije, Mexico, Nicaragua, Brazilië en Hong Kong hebben de Minister en Staatssecretaris bezoeken afgelegd aan respectievelijk Indonesië en Brazilië. Delegaties uit de haven- en transportsector sloten zich hierbij aan. Verder zijn hoogwaardige inkomende bezoeken vanuit Oman en Egypte door de bewindspersonen ontvangen.

Nederland ligt op drie corridors van het Europese kernnetwerk voor transport (TEN-T). Dit betekent dat investeringen hierin, van zowel overheden als private partijen, vaak een Europese meerwaarde hebben. Dit is in 2014 ook vanuit Brussel onderkend, door een bijdrage van ruim 90 miljoen euro aan subsidie voor projecten met Nederlandse (lead) partners, waaronder lenM.

De Europese transportagenda werd in 2014 gedomineerd door luchtvaart- en spoordossiers. Goede voortgang is geboekt met de technische onderdelen van het Vierde Spoorpakket. Het bereiken van overeenstemming over de zogenoemde «politieke pijler», die ziet op liberalisering en organisatie van de spoorsector, zal nog geruime tijd vergen. Door een bilateraal politiek geschil tussen lidstaten is besluitvorming over luchtvaartdossiers (passagiersrechten, *Single European Sky*) in 2014 geblokkeerd geraakt.

#### **Leefomgeving en milieu**

Op 10 maart 2014 is de brief Modernisering Milieubeleid<sup>13</sup> aan de Tweede Kamer gestuurd. Het kabinet maakt daarin duidelijk dat modernisering van werkwijze en aanpak essentieel is om te zorgen voor een beter milieu, gezondheid en duurzaamheid. Zoals de Staatssecretaris van lenM heeft toegelicht in de Tweede Kamer zijn *Zero waste*, beperking van de effecten van klimaatverandering en zorgen voor de meest veilige en gezonde leefomgeving van Europa, de belangrijkste doelen van de Modernisering Milieubeleid. Gezondheid en veiligheid worden als centraal thema gepositioneerd. Alle acties uit de brief zijn in uitvoering (o.a. afwegingskader Bewust omgaan met Veiligheid, afwegingskader Gezondheid, website Duurzaam Doen en projecten als Slimme en Gezonde Stad en Safety Deals).

---

<sup>13</sup> 28 663, nr.55

### Klimaat

Op 4 oktober 2013 is de Klimaatagenda «weerbaar, welvarend en groen»<sup>14</sup> aan de Tweede Kamer gestuurd. De Klimaatagenda biedt met name maatregelen voor sectoren die buiten het SER-energieakkoord vallen en zet een nieuwe stip op de horizon voor 2030.

Het kabinet heeft zich ingezet voor het op Europees niveau vastleggen van ambitieuze doelen voor CO<sub>2</sub>-reductie, hernieuwbare energie en energiebesparing. In de Europese Raad van oktober 2014 heeft de EU zich vastgelegd op de volgende doelen voor 2030: ten minste 40% CO<sub>2</sub>-reductie (t.o.v. 1990), 27% hernieuwbare energie en 27% energiebesparing (indicatief)<sup>15</sup>. Met het 40%-doel neemt de EU internationaal het voortouw in de aanloop naar «Parijs» waar in december 2015 een nieuw mondiaal klimaatakkoord moet worden bereikt. Begin december 2014 is in Lima de VN-Klimaatconferentie (COP20) gehouden. Nederland heeft zich daar onder meer ingezet voor brede participatie; voor een effectief mondiaal klimaatbeleid is een sterke rol voor steden, bedrijven en het maatschappelijk middenveld onmisbaar. In dat licht heeft lenM voorafgaand aan «Lima» een stakeholderbijeenkomst georganiseerd om de Nederlandse inzet mede vorm te geven<sup>16</sup>.

### Duurzame mobiliteit

De Nederlandse inzet in Europees verband voor de sector mobiliteit en transport is in de eerste plaats gericht op het nastreven van steeds scherpere CO<sub>2</sub>-emissienormen. Daarnaast kan nationaal beleid de introductie van alternatieve energiebronnen (zoals elektrisch en waterstof) in mobiliteit en transport ondersteunen, onder meer door te zorgen voor de benodigde tank- en oplaadinfrastructuur. In september 2014 heeft Staatssecretaris Mansveld het eerste openbare waterstoftankstation in Rhooen geopend. Op 21 november 2014 heeft zij in Groningen de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek ondertekend. Doel hiervan is om steden schoner en veiliger te maken door in 2025 zoveel mogelijk soorten vervoer op de weg te hebben die geen schadelijke stoffen uitstoten.

In juni 2014 is de duurzame brandstofvisie overhandigd aan Staatssecretaris Mansveld en de voorzitter van het SER-uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport, dhr. Van Geel. In deze visie worden diverse ontwikkelpaden beschreven waarmee de doelen uit het SER-Energieakkoord voor de sector mobiliteit behaald kunnen worden. Samen met de SER-partners wordt gewerkt aan een actieplan met daarin concrete afspraken en initiatieven voor de korte termijn om uiteindelijk de doelen voor de lange termijn te behalen.

### Ruimte voor duurzame energie

De Structuurvisie Windenergie op Land (SvWOL) is op 31 maart 2014 vastgesteld. In september is de pilot geluid voor een kennisplatform windenergie van het RIVM van start gegaan.

### Van Afval Naar Grondstof

Het programma Van Afval naar Grondstof heeft als hoofddoel het bevorderen van een circulaire economie. Het programma wordt uitgewerkt via acht operationele doelstellingen. De uitwerking van deze

<sup>14</sup> 32 813, nr.70

<sup>15</sup> Zie het verslag van de Europese Raad van 23 en 24 oktober 2014, Kamerstuk 21 501-20, nr. 922

<sup>16</sup> Zie 31 793, nrs. 93 en 112

doelstellingen is in januari 2014 aan de Tweede Kamer gezonden<sup>17</sup>. De daarin aangekondigde acties zijn opgestart. In maart 2015 is een eerste voortgangsrapportage aan de Kamer gestuurd.

Het kunststof ketenakkoord is een succes doordat meer dan 75 partijen uit bedrijfsleven, wetenschap, NGO's en overheden met elkaar samenwerken, gericht op concrete duurzame innovaties om de kunststofkringloop te sluiten. Het betreft innovaties in aanpak, in vormen van inzameling op land en op zee, recycling en duurzaam ontwerp van kunststof producten. Enkele specifieke Green Deals zijn ondertekend zoals die rond de havenontvangstvoorzieningen, de visserij en de stranden.

Met gemeenten wordt goed samengewerkt om te komen tot verhoging van de recycling van huishoudelijk afval. Zie voor meer informatie de brief van de Staatssecretaris van IenM van 1 december 2014<sup>18</sup>.

#### Veiligheid Leefomgeving

Op 18 december 2014 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de concrete beleidsvoornemens inzake de modernisering van omgevingsveiligheid<sup>19</sup>. In het bijbehorende Uitvoeringsprogramma 2015–2018 is ook de samenhang en afstemming met de Omgevingswet vastgelegd. De eerste aanzet om het beleid transparanter, eenvoudiger en robuuster te maken is daarmee gegeven. Om het besluitvormingsproces beter aan te laten sluiten op de praktijk van de ruimtelijke ordening wordt een alternatieve invulling van het groepsrisico onderzocht.

In 2014 is het landsdekkend stelsel van 29 Regionale Omgevingsdiensten (OD's; voorheen regionale uitvoeringsdiensten, RUD's) tot stand gekomen. De OD's voeren voor gemeenten en provincies de vergunningverlening, toezicht en handhaving ten aanzien van milieutaken uit. Het functioneren van de omgevingsdiensten wordt nauwlettend gevolgd en geëvalueerd. Het evaluatierapport zal medio 2015 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De Europese Commissie heeft in 2014 stappen gezet om de informatievereisten voor nanomaterialen te verduidelijken en is een effectenbeoordeling gestart naar mogelijke manieren om op Europees niveau inzichtelijk te maken waar nanomaterialen worden toegepast. Vanwege het gebrek aan voortgang op dit dossier en op het gebied van duidelijkheid over hormoonverstorende stoffen en de beoordeling van combinatie-effecten, heeft Nederland zich met 6 andere lidstaten aangesloten bij een Deens initiatief REACH-UP. Dit initiatief heeft tot doel om de Europese Commissie te stimuleren om conform afspraken voorstellen tot verbetering van de regelgeving inzake stoffen aan de lidstaten voor te leggen. Nederland heeft hierbij tevens aandacht gevraagd voor de kosten voor met name het MKB.

Het landelijk asbestvolgsysteem (LAVS) voorziet sinds 2014 alle betrokken ketenpartijen van de nodige informatie. De zogenoemde «dynamische koppeling» waarmee een deel van de informatie uit dit systeem zichtbaar wordt gemaakt op de Atlas Leefomgeving komt in de zomer van 2015 beschikbaar.

---

<sup>17</sup> 33 043, nr. 28

<sup>18</sup> 30 872, nr. 184

<sup>19</sup> 29 517, nr. 92

## **Waterbeleid**

### Waterveiligheid

In september 2014 heeft de deltacommissaris het voorstel neergelegd voor een nieuw waterveiligheidsbeleid gebaseerd op de overstromingskans-benadering. Het kabinet heeft dit voorstel overgenomen en vastgelegd in de tussentijdse herziening van het Nationaal Waterplan<sup>20</sup>. Het nieuwe beleid dient als grondslag voor de wijziging van de Waterwet, waarmee in het najaar van 2014 is gestart. Ook het wettelijk toetsinstrumentarium wordt gebaseerd op het nieuwe beleid.

Het programma Ruimte voor de Rivier is ook in 2014 in volle vaart doorgegaan. Door het programma is het beoogde veiligheidsniveau langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de Maas op vier plekken gerealiseerd. Daarbij is ook de ruimtelijke kwaliteit versterkt. De laatste aanbestedingen zijn afgerond. Het programma Maaswerken is in 2014 voortgezet. Twee locaties van het Grensmaasproject, te weten Borgharen en Aan de Maas, zijn afgerond. Daarnaast is cluster D van de prioritaire sluitstukkademaatregelen Roer en Overmaas afgerond.

Het tweede Hoogwaterbescheringsprogramma (HWBP-2) is in 2014 volop voortgezet. Het laatste onderdeel van de kustversterking Noordzeekust (Zwakke schakels) is vrijwel gereed: de Hondsbossche en Pettemer zeewering. Daarmee is de gehele versterking van de Noordzeekust afgerond. Voor de Markermeerdijken is de aanbesteding via een innovatieve marktbenadering gestart. In 2014 is ook een onderzoek uitgevoerd naar een nieuw rekeninstrumentarium voor dijken op veen. Conclusie is dat met dit nieuwe instrumentarium een aanzienlijke kostenbesparing kan worden gerealiseerd doordat dijken op veen sterker blijken te zijn dan eerder was aangenomen. De dijkversterking kan daardoor minder zwaar en daarmee goedkoper worden uitgevoerd. In 2015 wordt een besluit genomen of daadwerkelijk gebruik zal worden gemaakt van deze methode.

### Zoetwater

In de deltabeslissing Zoetwater staan concrete maatregelen, alsook de aanpak van het voorzieningenniveau. Door middel van een herziening van het Nationaal Waterplan 1 zijn de deltabeslissingen verankerd in beleid.

### Waterkwaliteit

In 2014 heeft lenM de uitvoering van de inrichtingsmaatregelen in het hoofdwatersysteem voortgezet, conform de toezeggingen in de stroomgebiedbeheerplannen van 2009. Daarnaast zijn ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2016–2021 opgesteld voor de stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde. Deze zijn eind 2014 in de inspraak gegaan en liggen tot en met 22 juni 2015 ter inzage als bijlagen van het 2e Nationaal Waterplan. Verder is de structurele financiering van de inrichtingsmaatregelen in het hoofdwatersysteem van 2016 tot en met 2027 geborgd.

### Water Internationaal (topsector Water)

De Minister van lenM heeft in 2014 diverse internationale activiteiten op watergebied ondernomen. In 2014 zijn de relaties met de 7 Deltalanden (Vietnam, Indonesië, Egypte, Myanmar, Bangladesh, Colombia en Mozambique) geconsolideerd, waarbij de Minister bezoeken heeft

<sup>20</sup> 31 710, nr. 34

afgelegd aan Myanmar, Egypte en Indonesië. Delegaties uit de watersector sloten zich hierbij aan, waarbij het Kernteam Export en Promotie van de Topsector Water een actieve en ondersteunende rol vervulde. Verder zijn hoogwaardige inkomende bezoeken vanuit Vietnam, Egypte, Myanmar, Indonesië en Bangladesh door de Minister ontvangen, waarbij directe betrokkenheid was van het Nederlandse bedrijfsleven. De Minister opende in september de Deltaconferentie te Rotterdam waarbij 1.300 buitenlandse deelnemers aanwezig waren. Voorts nam de Minister deel aan Verenigde Naties (UNSGAB) sessies op het gebied van water, en voerde zij gesprekken met de Wereldbank over de internationale water-inzet.

Dankzij het Partners voor Water programma hebben uitvoerders de afgelopen jaren met en voor de sector vele activiteiten kunnen uitvoeren die bijdragen aan de internationale positionering van de Nederlandse watersector. In 2014 is besloten de samenwerking tussen IenM, BZ en EZ ten aanzien van internationale wateractiviteiten te intensiveren. Het programma Partners voor Water is een belangrijk uitvoeringsprogramma voor deze samenwerking. De voorbereidingen voor een vervolgprogramma, na het aflopen van het huidige programma in 2015, zijn opgestart.

#### **Beheersing frauderisico's**

Een groot deel van de aanleg en het beheer en onderhoud van infrastructuur besteedt IenM/Rijkswaterstaat uit aan de markt. Hierbij doen zich mogelijke risico's voor op omkoping, fraude, marktverdeling of prijsafspraken. Om deze risico's af te dekken wordt met interne procedures de onafhankelijkheid van derden en scheiding van verantwoordelijkheden geborgd. RWS heeft onder meer een Gedragscode Publiek Opdrachtgeverschap ontwikkeld en een centraal meldpunt ingesteld waar opdrachtnemers met eventuele klachten terecht kunnen.

Realisatie beleidsdoorlichtingen									
Artikel	Realisatie							Geheel artikel?	Vindplaats
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
11 Waterkwantiteit							x	Ja	
12 Waterkwaliteit				x				Ja	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-1.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-1.html</a>
13 Ruimtelijke ontwikkeling							x	Ja	
14 Wegen en verkeersveiligheid: leefomgeving			x					Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-3.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-3.html</a>
15 Openbaar vervoer							x	Ja	
16 Spoor: railveiligheid			x					Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-106.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-106.html</a>
17 Luchtvaart									
18 Scheepvaart en havens: zeehavens					x			Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-2.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-2.html</a>
19 Klimaat: sloopregeling, vrachtautozonnering			x					Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-188.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-188.html</a>
20 Geluid en lucht: verzu-ringsbeleid			x					Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28663-54.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28663-54.html</a>
21 Duurzaamheid							x	Ja	
22 Externe veiligheid en risico's: besluit externe veiligheid inrichtingen							x	Nee	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-4.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-4.html</a>
23 Meteorologie, Seismo-logie en aardobservatie									
24 Handhaving en toezicht									

#### Toelichting op de tabel

De herstructurering van de artikelindeling heeft er bij de meeste artikelen toe geleid dat het artikel gedeeltelijk is doorgeleefd; het overige deel staat geprogrammeerd voor een doorlichting in de komende jaren. Bij beleidsartikel 20 worden de onderdelen geluid en lucht separaat doorgeleefd.

Link naar de meerjarenplanning uit de meest recente begroting:

<http://www.rijksbegroting.nl/beleidsevaluaties/evaluaties-en-beleidsdoorlichtingen/2015/planning-beleidsdoorlichtingen/xii-infrastructuur-milieu>

In dit jaarverslag is een bijlage «afgerond evaluatie-en overig onderzoek» opgenomen.

#### **Garanties**

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 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. Er is in 2014 geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

#### **Invulling aangescherpte garantiekader**

In de kabinetsreactie 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 kabinetsreactie – het verplichtingenplafond verlaagd naar € 15 miljoen bij 1e supplettoire wet 2014 IenM. In 2014 is een beleidsdoorlichting uitgevoerd op artikel 13.

Overzicht verstrekte garanties (bedragen in € 1.000)							
Artikel en naam	Omschrijving	Uitstaande garanties 2013	Verleende garanties 2014	Vervallen garanties 2014	Uitstaande garanties 2014	Garantie- plafond 2014	Totaal plafond
13 Ruimtelijke ontwikkeling	Regeling Borgstelling MKB	515	0	39	476	0	15.000
	<b>Totaal</b>	<b>515</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>476</b>	<b>0</b>	<b>15.000</b>

#### 4. BELEIDSARTIKELLEN

##### Artikel 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.

Rol en verantwoordelijkheden

##### **(Doen) uitvoeren**

Vanuit de Begroting hoofdstuk XII artikel 26.02 wordt een bijdrage gedaan aan het Deltafonds. Vanuit het Deltafonds worden maatregelen en voorzieningen op het gebied van waterveiligheid (artikel 1) en zoetwatervoorziening (artikel 2) 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 rivierengebied 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 en onderhoud (waterveiligheid en waterkwantiteit).

##### **Regisseren**

De Minister van IenM 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 en innovatie:

- Waterkwantiteit. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen waterverdeling en daarvoor het hoofdwatersysteem zo te beheren 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.
- Innovatie. Het beleid op 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.

Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid door 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.

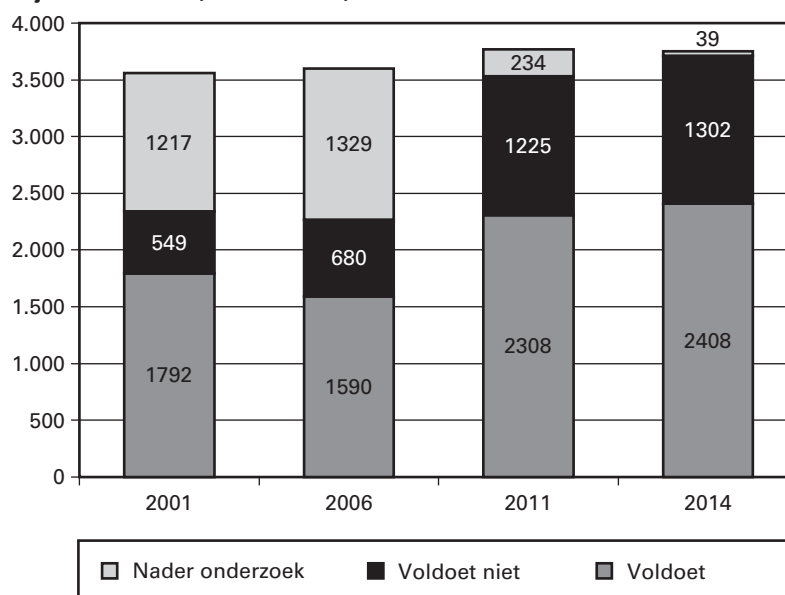
Tot slot is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht).

#### *Indicatoren en kengetallen*

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor waterkwantiteit opgenomen. 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 en 2011.

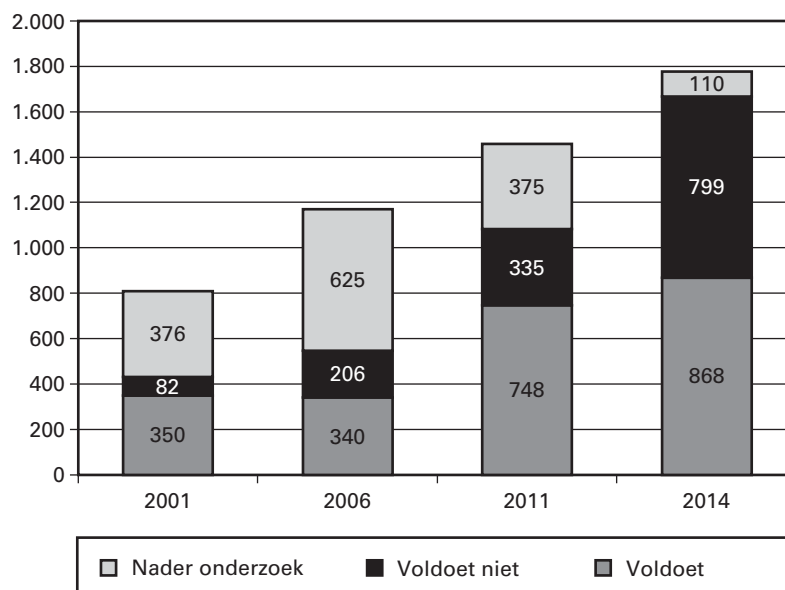
Conform de Waterwet wordt periodiek getoetst of de primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Deze toetsing wordt door de beheerder uitgevoerd volgens het door de Minister vastgestelde wettelijk toetsinstrumentarium. In 2017 start de volgende toetsronde. Over de resultaten van deze toetsing wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer. Zie voor meer informatie hierover onder Beleidswijzigingen. 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).

**Dijken en duinen (in kilometers)**



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

**Kunstwerken (aangemerkt als primaire waterkering in aantallen)**



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

Ongeveer zestig procent 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 zeventig procent van ons BNP verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II, 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.

		Norm	Realisatie	Realisatie	Realisatie
Indicator	Eenheid		2012 <sup>1</sup>	2013	2014
Beschikbaarheid streefpeilen voor Noordzeekanaal/ Amsterdam-Rijnkanaal, IJsselmeer en Haringvliet	%	90%	n.v.t.	100%	100%

<sup>1</sup> Deze indicator wordt gebruikt vanaf 2013. Hierdoor zijn geen oudere realisaties beschikbaar.

De norm is dat negentig procent 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 2014 de gehele periode binnen de marge.

#### Beleidsconclusies

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

De Deltacommissaris heeft in 2014 nieuwe normen voorgesteld voor de waterkeringen. Naast een basisbeschermingsniveau voor iedere Nederlander, wordt er gekeken naar extra bescherming voor plekken waar veel slachtoffers vallen of veel schade ontstaan. Het voorstel voor de nieuwe normen is door het kabinet overgenomen en vastgelegd in de tussentijdse wijziging van het Nationaal Waterplan 2009–2015. De normen zullen de komende twee jaar ook wettelijke verankerd worden.

Per 1 januari 2014 is een extra doelmatigheidskorting van € 50 mln op waterveiligheid in werking getreden als gevolg van de laatste wijziging van de Waterwet. Deze loopt op tot € 100 mln structureel vanaf 2015. Samen met de eerder in werking getreden korting van € 81 mln op de begroting van lenM tengevolge van de «Spoedwet € 100 mln» is de totale bezuiniging op waterveiligheid op de begroting van lenM vanaf 2015 structureel € 181 mln. Deze bezuiniging maakt deel uit van een totaalpakket aan maatregelen gericht op het vergroten van de doelmatigheid in het waterbeheer, resulterend in een doelmatigheidswinst die tot 2020 geleidelijk oploopt tot jaarlijks € 750 mln ten opzichte van 2010. Van deze doelmatigheidswinst wordt 200 miljoen euro in het watersysteem gebruikt om de rijksuitgaven op het gebied van waterveiligheid te verminderen zoals afgesproken is in het regeerakkoord. Afspraken hierover zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water (2011). Over de voortgang wordt jaarlijks gerapporteerd in «Water in Beeld». Belangrijk onderdeel van het Bestuursakkoord Water zijn de afspraken om te komen tot een beheersbaar en structureel gefinancierd programma voor de versterking van de primaire waterkeringen (het vernieuwde Hoogwaterbeschermingsprogramma). Kernelementen zijn de cofinanciering van de aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen in beheer bij de waterschappen door rijk en waterschappen gezamenlijk en de verbetering van de programmering en toetsing. Dit vernieuwde Hoogwaterbeschermingsprogramma is per 1 januari 2014 formeel van start gegaan.

In 2014 is, conform de toezegging aan de Tweede Kamer, de beleidsdoorlichting van Artikel 11, Waterkwantiteit, van de begroting van lenM opgeleverd. De uitkomsten en beleidsreactie zijn op 19 december 2014 (Kamerstukken II, 2014/15, [32 861](#), nr. 6) aan de Tweede Kamer aangeboden. In de beleidsdoorlichting wordt geconstateerd dat de voortgang goed wordt gemonitord, onder andere via «Water in Beeld», maar dat in mindere mate de doeltreffendheid wordt geëvalueerd. Naar voren komt dat er vrijwel geen evaluatieonderzoeken naar de doelmatigheid van het beleid in de periode 2008–2013 beschikbaar zijn. Conclusies trekken over de doelmatigheid van het beleid is daarom niet mogelijk. Wel wordt geconcludeerd dat de aandacht voor doelmatigheid in de geëvalueerde periode is toegenomen.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
11	Waterkwantiteit		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>37.457</b>	<b>40.756</b>	<b>34.814</b>	<b>5.942</b> 1)
<b>Uitgaven</b>		<b>41.021</b>	<b>40.075</b>	<b>39.731</b>	<b>344</b>
<b>11.01</b>	<b>Algemeen waterbeleid</b>	<b>35.591</b>	<b>34.016</b>	<b>34.564</b>	<b>- 548</b>
11.01.01	Opdrachten	1.812	1.527	2.436	- 909
11.01.02	Subsidies	12.259	11.809	10.712	1.097
	– <i>Partners voor Water (HGIS)</i>	<i>11.615</i>	<i>11.788</i>	<i>10.500</i>	<i>1.288</i>
	– <i>Overige subsidies</i>	<i>644</i>	<i>21</i>	<i>212</i>	<i>- 191</i> 2)
11.01.03	Bijdrage aan agentschappen	20.993	19.908	19.416	492
	– <i>waarvan bijdrage aan KNMI</i>	<i>728</i>	<i>558</i>	<i>473</i>	<i>85</i>
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	<i>20.265</i>	<i>19.350</i>	<i>18.943</i>	<i>407</i>
11.01.04	Bijdrage aan medeoverheden	527	772	2.000	- 1.228 3)
<b>11.02</b>	<b>Waterveiligheid</b>	<b>3.338</b>	<b>3.225</b>	<b>2.860</b>	<b>365</b>
11.02.01	Opdrachten	3.338	3.225	2.860	365
<b>11.03</b>	<b>Grote oppervlaktewateren</b>	<b>2.092</b>	<b>2.834</b>	<b>2.307</b>	<b>527</b>
11.03.01	Opdrachten	2.092	2.834	1.992	842
11.03.05	Bijdrage aan internationale organisaties		0	315	- 315 4)
<b>Ontvangsten</b>		<b>78</b>	<b>73</b>	<b>30</b>	<b>43</b> 5)

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

De hogere verplichtingen worden op dit artikel veroorzaakt door het programma Partners voor Water (HGIS). Het niet gerealiseerde verplichtingenbudget uit 2013 is in 2014 opgevraagd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken (HGIS) voor de uitvoering van het programma Partners voor Water 2014 en is in 2014 aan de begroting van het Ministerie van IenM toegevoegd.

### 11.01 Algemeen waterbeleid

#### 11.01.01 Opdrachten

Het in mei 2011 getekende Bestuursakkoord Water (Kamerstukken II, 2010/11, [27 625, nr. 204](#)) was in 2014 in uitvoering. Over de tussenevaluatie van het Bestuursakkoord Water, inclusief de monitoring van de financiële doelmatigheid, is aan de Tweede Kamer gerapporteerd in «Water in Beeld» (Kamerstukken II, 2013/14, [27 625 nr. 317](#)). Daarbij zijn ook de tussenresultaten van het inmiddels opgeleverde eindrapport van de Visitatiecommissie Waterketen betrokken.

In 2014 is het ontwerp Nationaal Waterplan (NWP) 2016–2021 opgesteld, dat op 23 december 2014 de inspraak is ingegaan. Onderdeel van het NWP zijn de beleidsmatige verankering van de Deltabeslissingen in de partiële herziening van het eerste NWP in 2014, de waterkwaliteit, het Noordzeebeleid, de verbinding van water en ruimte, de financiering en de geactualiseerde plannen en maatregelen voor waterkwaliteit, overstromingsrisico's en het mariene milieu. Om te komen tot een toekomstig duurzame financiering van het waterbeheer is in 2014 een beleidsonderzoek gestart.

Sinds 2012 is het «waterloket» onderdeel van het Omgevingsloket Online (OLO). Daarin kunnen burgers en bedrijven online watervergunningen

aanvragen of een melding doen. In 2014 is versie 2.10 afgerond en in gebruik genomen.

Ook in 2014 is door de Helpdesk Water gewerkt aan het up-to-date houden van de informatie op de website van de Helpdesk. Daarbij is technische ondersteuning verleend aan het Omgevingsloket.

Voor de uitvoering van de Human Capital Agenda zijn in 2014 weer stappen gezet. Ten aanzien van het vergroten van instroom en het versterken van het imago van de watersector is de pilot studiebeurzen Topsector Water voortgezet en verbreed. Voor de periode 2013–2015 zijn vijf beurzen uitgereikt aan studenten met een watermanagement of waterbouwopleiding van de TU Delft. Voor de periode 2014–2016 is inmiddels een achttal beurzen uitgereikt, respectievelijk zes voor de TU Delft en twee voor de Universiteit Twente. Naar verwachting zal lenM ook nog drie beurzen op hbo-niveau verstrekken. Tevens wordt het waterbewustzijn onder scholieren vergroot, om in de toekomst de instroom naar de arbeidsmarkt te borgen. Er wordt hierbij samengewerkt met scholen waarbij onder andere projecten worden opgezet en uitgevoerd om de belangstelling van scholieren te vergroten. Zo wordt gewerkt met de site «Ons Water», gericht op vergroten van het bewustzijn en met sites als [watereducatie.nl](http://watereducatie.nl) en [waterwonderen.nl](http://waterwonderen.nl) voor de arbeidsmarkt en educatieperspectief. Ook zijn evenementen georganiseerd als het Wereld Water College (november 2014), de Geoweek (april 2014) en is samen met het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) het lespakket waterveiligheid ontwikkeld dat nu wordt getest in drie pilotgebieden. Verder zijn contacten gelegd met het Nationaal Regieorgaan Praktijkgericht Onderzoek SIA en zijn samen met de Unie van Waterschappen voorbereidingen getroffen om regionale focuspunten, waarin overheid, bedrijfsleven en onderwijs samenwerken, op te starten. Naar verwachting zal dit in 2015 resulteren in drie pilots.

#### **11.01.02 Subsidies**

##### *HGIS Partners voor Water*

Voor de internationale water activiteiten gericht op het combineren van het leveren van een bijdrage aan de mondiale waterproblematiek en het bevorderen van de export van de Nederlandse Watersector, werkt lenM nauw samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en Economische Zaken. In 2014 is besloten om deze samenwerking te intensiveren. Het programma Partners voor Water is een belangrijk uitvoeringsprogramma voor deze samenwerking. Het programma Partners voor Water loopt tot en met 2015. De voorbereidingen voor de start van een vervolg van dit uitvoeringsprogramma zijn gestart om een soepele overgang van Partners voor Water 3 naar het nieuwe uitvoeringsprogramma mogelijk te maken.

##### *Kenniscoaches RIONED (ad 2)*

De lagere realisatie op dit artikelonderdeel betreft de overboeking van de middelen bestemd voor Stichting Riolerings Nederland (RIONED) inzake het project kenniscoaches naar artikel 12.01.02. De regie en aansturing van deze subsidietoekenning vindt plaats vanaf artikel 12.01.02 en om deze reden naar dat artikel overgeboekt.

In het Bestuursakkoord Water (BAW) is afgesproken in de regio samen te werken bij de uitvoering van de beheertaken van het stedelijk watersysteem en de waterketen. Kenniscoaches kunnen dit proces faciliteren. Het programma Kenniscoaches is in december 2011 gestart en wordt uitgevoerd door stichting RIONED en financieel ondersteund door het

Ministerie van IenM. Er zijn vijftien kenniscoaches aangesteld en getraind in het coachen van het bevorderen van samenwerking in de waterketen. Voorts heeft het programma Kenniscoaches in 2014 bijgedragen aan tal van bijeenkomsten die in het kader van samenwerken in de waterketen zijn georganiseerd. Het programma loopt tot en met december 2016.

#### **11.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op de beleidsondersteunende en beleidsadviserende activiteiten (BOA) in 2014. Hiervoor wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren ook de bijdragen aan de uitwerking van de deelprogramma's in het kader van het Deltaprogramma, zoals de deelprogramma's veiligheid, zoetwater, rivieren en kust.

In 2014 zijn aan het KNMI diverse onderzoeken en analyses gevraagd omtrent neerslagpatronen, het gedrag van extreme stormen, verbeterde windmodellen, het weer in de toekomst en risicoanalyses ten aanzien van het samenvallen van extreme weersituaties. 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 Bijdrage aan medeoverheden (ad 3)**

##### *Subsidieregeling compensatie kwijtschelding waterschappen*

Er zijn door IenM afspraken gemaakt met het Ministerie van SZW over compensaties in relatie tot de kinderopvang voor de waterschappen. Die afspraak behelst het laten meelopen van deze compensaties met de geldstroom van IenM richting de waterschappen. Daartoe zijn budgetten van SZW overgeboekt naar IenM.

De lagere realisatie betreft de subsidieregeling met betrekking tot de kinderopvang, waarvoor minder aanvragen zijn ontvangen dan begroot. In 2014 hebben in dit kader twee waterschappen een subsidie aangevraagd en toegekend gekregen (voor de duur van de subsidieregeling tot en met 2017). Het betreft het waterschap Scheldestromen en het waterschap Hollands Noorderkwartier. Ook is aan waterschap Aa en Maas een subsidie verleend voor de periode 2014 tot en met 2017 op basis van een subsidieverzoek uit 2013. De niet gebruikte middelen zijn teruggeboekt naar het Ministerie van SZW.

##### *Bijdrage secretariaat commissie BBV*

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) van BZK is een commissie BBV ingesteld. Deze commissie draagt zorg voor een eenduidige uitvoering en toepassing van het besluit, en voor een visie ten aanzien van rechtmatigheid in de controleverklaring van gemeenten, gemeenschappelijke regelingen, waterschappen en provincies. Sinds 2014 draagt het Ministerie van IenM de helft bij vanwege de betrokkenheid van de commissie met de waterschappen. De bijdrage bedraagt € 29.000 per jaar, lopend tot en met 2019.

## **11.02 Waterveiligheid**

### **11.02.01 Opdrachten**

In 2014 is in een samenwerkingsverband tussen Rijk en decentrale overheden uitvoering gegeven aan het vervolmaken van de overstroomingsrisicobeheerplannen voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde.

Op basis van de derde ronde toetsing op veiligheid is ook in 2014 gewerkt aan de programmering van de verbetermaatregelen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Daarnaast is in 2014 gewerkt aan de voorbereiding van de vierde Toetsronde Primaire Waterkeringen (start in 2017).

In 2014 is tevens gewerkt aan de actualisatie van het wettelijk toetsinstrumentarium, te weten de Hydraulische Randvoorwaarden en het Voorschrift Toetsen op Veiligheid. Op basis van technische ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht wordt het toetsinstrumentarium geactualiseerd. De nieuwe normering speelt ook hierbij een grote rol. Hiervoor zijn opdrachten gegeven voor onderzoek, kwaliteitsborging en het organiseren van kennisuitwisseling. In 2014 is het besluit genomen om de oplevering van het instrumentarium te faseren en daarmee een deel versneld eind 2015 op te kunnen leveren.

Voor het realiseren van de mijlpaal Deltabeslissing zijn in 2014 diverse opdrachten via RWS aan Deltares en verschillende marktpartijen verstrekt.

## **11.03 Grote oppervlaktewateren**

### **11.03.01 Opdrachten**

In 2014 is gewerkt aan het opstellen van een samenwerkingsagenda voor het beheer van de Waddenzee. Medio 2014 is het Plan van Aanpak «Verbetering beheer Waddenzee» aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2013/14, [29 684](#), nr. 112). Maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water zijn verder in uitvoering gebracht. De voorkeursstrategie van het onderdeel Wadden van het Deltaprogramma is in 2014 vastgesteld en is de uitvoeringsfase ingegaan.

De Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee, de haalbaarheidsstudie en de routekaart voor windenergie op zee zijn op 26 september 2014 aan de Eerste en Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk II, 2014/15, [33 561](#), nr. 11). De Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee is vastgesteld. Daarmee zijn de windenergiegebieden Hollandse Kust en de gebieden ten noorden van de Waddeneilanden aangewezen. Tevens is het ontwerp Nationaal Waterplan 2016–2021 met als bijlage de ontwerp Beleidsnota Noordzee 2016–2021 op 12 december 2014 aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2014/15, [31 710](#), nr. 35). De Noordzee 2050 Gebiedsagenda die op 28 juli 2014 is aangeboden, heeft een plaats gekregen binnen de ontwerp Beleidsnota Noordzee 2016–2021. Met de Noordzeelanden is de samenwerking versterkt binnen het proces dat heeft geleid tot het vaststellen van de Europese richtlijn voor maritieme planning, die in september 2014 van kracht is geworden. Het Noordzeeloket is in 2014 aangepast aan de Rijkshuisstijl.

De ontwerp rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (VZM) is op 10 oktober 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2014/15, **33 531, nr. 2**). Hierin is een ontwikkelperspectief opgenomen dat zicht biedt op terugkeer van getij op de Grevelingen en een weer zout VZM. Omdat er nog inspanning nodig is voor de dekking van de hiermee gemoeide kosten, is hieraan de randvoorwaarde verbonden dat er eind 2015 een robuust financieel plan moet liggen. Regio en Rijk zijn hiertoe een gezamenlijk programma Gebiedsontwikkeling 2e fase gestart.

Uit de evaluatie van de Watertoets is gebleken dat de watertoets een nuttig instrument is om vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder bij ruimtelijke ordeningsprocessen te borgen. Om het functioneren van de Watertoets in de praktijk op bepaalde punten te versterken (bijvoorbeeld strategische planvorming), is in 2014 een visie en actieprogramma opgesteld en uitgevoerd met als onderdeel praktijkgerichte regionale leergemeenschappen. In 2014 is voorts bestuurlijke overeenstemming bereikt over de borging van de watertoets in de Omgevingswet.

#### **11.03.05 Bijdrage aan internationale organisaties (ad 4)**

Bij 2<sup>de</sup> suppletoire wet is het jaarlijkse DGRW aandeel in de kosten van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) budget overgeboekt naar het uitvoerende onderdeel van RWS (Zee en Delta).

#### **Ontvangsten (ad 5)**

Het verschil betreft vorderingen uit voorgaande jaren in het kader van «Tijdelijke regeling eenmalige uitkering stedelijke synergieprojecten kaderrichtlijn water». Daarnaast is in 2014 een hoger bedrag ontvangen van de EU voor de afrekening van het waterkwaliteitproject ScaldWIN.

Extracomptabele verwijzingen

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds	670.562
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds	151.020
<b>Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds</b>	<b>821.582</b>
waarvan	
1.01 Grote projecten waterveiligheid	700.046
1.02 Overige aanlegprojecten waterveiligheid	115.248
1.03 Studiekosten	6.288



**Extracomptabele verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	3.577
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	1.049
<b>Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds</b>	<b>4.626</b>
waarvan	
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	1.435
2.03 Studiekosten	3.191

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

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	174.535
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	
<b>Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds</b>	<b>174.535</b>
waarvan	
3.01 Watermanagement	11.530
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	163.005

## Artikel 12 Waterkwaliteit

### Algemene doelstelling

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

### Rol en Verantwoordelijkheden

#### **(Doen) uitvoeren**

Maatregelen op het gebied van waterkwaliteit worden verantwoord op dit artikel. De rol «(doen) uitvoeren» heeft betrekking op taken binnen het volgende onderdeel:

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

In 2014 is uitwerking gegeven aan het amendement-Jacobi (Kamerstukken II, 2013/14, [33 503, nr. 8](#)) om met ingang van 1 januari 2015 de uitgaven op het gebied van waterkwaliteit, ook wanneer deze uitgaven geen relatie hebben met waterveiligheid en zoetwatervoorziening, te verantwoorden op het Deltafonds. Voor de resterende opgave waterkwaliteit vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water voor de tweede en derde planperiode tot en met 2027, waarvoor aanvullend circa € 474 miljoen benodigd was, zijn middelen vrijgemaakt ten behoeve van het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijksbesluitvorming.

#### **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 bovenstrooms 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 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, conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in 3 planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen.<sup>21</sup>
- 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 Strategie (KRM).<sup>22</sup>
- Ten aanzien van de KRW en Kaderrichtlijn Mariene Strategie 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.

<sup>21</sup> Zie <http://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/kaderrichtlijn-water>

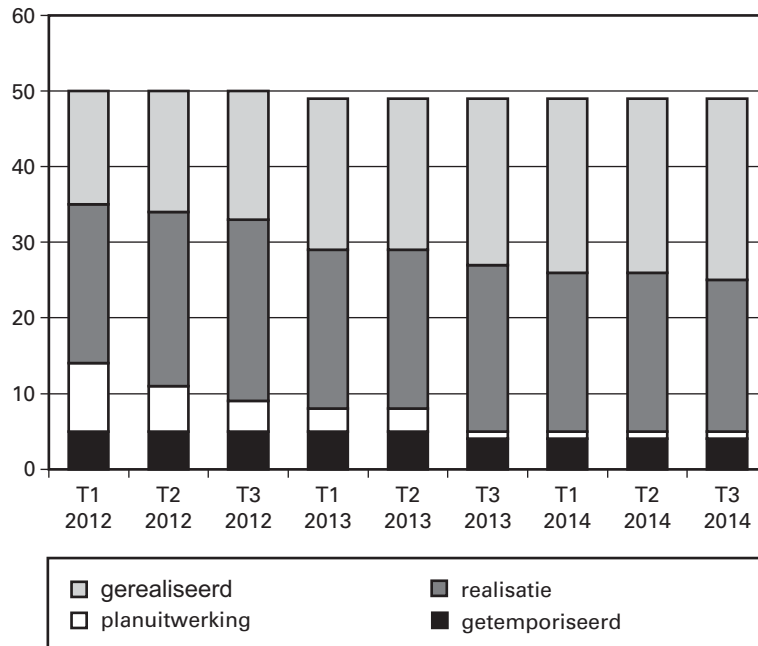
<sup>22</sup> [www.noordzeeloket.nl/krm/home](http://www.noordzeeloket.nl/krm/home)

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 waterkwaliteit opgenomen. In productartikel 3 van het Deltafonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen. In het rapport «Water in Beeld»<sup>23</sup> zijn de overige indicatoren weergegeven en is op 20 mei 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2013/14, 27 625, nr. 317).

#### Aantal KRW projecten per projectfase



Bron: Programmabureau Verkenning en Planuitwerking (PVP), Uitvoering Kader Richtlijn Water (KRW), T3 2014

#### Toelichting

De indicator hierboven geeft informatie over de stand van zaken van de uitvoering van de KRW-maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit. Het geeft een meerjarig inzicht in de voortgang van de maatregelen van de betreffende projecten. De beleidsinspanningen van de Minister van IenM op dit artikel richten zich op de regie en realisatie van deze projecten. In het figuur is te zien dat de programma's voortvarend worden aangepakt en de voortgang van maatregelen in voorbereiding via realisatie naar gereedheid volgens plan verloopt. De projecten Inrichting IJssel en natuurvriendelijke oevers Vreugderijkerwaard zijn administratief samengevoegd. Hierdoor zijn er nu nog 49 KRW projecten, in plaats van 50.

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

<sup>23</sup> Water in Beeld, Voortgangsrapportage Nationaal Waterplan en Bestuursakkoord Water over het jaar 2013

de vier stroomgebieden wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd via «Water in Beeld» (laatste publicatie: Kamerstukken II, 2013/14, [27 625, nr. 317](#)). Ook presenteert PBL de tussenresultaten in het Milieucompendium. De ecologische en chemische kwaliteit is een gevolg van de genomen inrichtingsmaatregelen en het beleid voor nutriënten en chemische stoffen. Specifiek voor de rijkswateren geldt dat daarbij de belasting van bovenstroomse landen ook een rol speelt.

#### Beleidsconclusies

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

In de brief van d.d. 20 juni 2013 inzake waterkwaliteit (Kamerstukken II, 2012/13, [27 625, nr. 292](#)) is aangegeven wat de ambities van IenM zijn op dit gebied. In de brief van d.d. 11 juni 2014 is de voortgang inzake de waterkwaliteit geschetst (Kamerstukken II, 2013/14, [27 625, nr. 318](#)). In deze brief is aangegeven dat de uitvoering goed op schema ligt en de kwaliteit van het oppervlaktewater verbetert.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
12	Waterkwaliteit		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>70.389</b>	<b>85.651</b>	<b>83.393</b>	<b>2.258</b>
<b>Uitgaven</b>		<b>78.565</b>	<b>84.827</b>	<b>85.558</b>	<b>- 731</b>
<b>12.01</b>	<b>Waterkwaliteit</b>	<b>78.565</b>	<b>84.827</b>	<b>85.558</b>	<b>- 731</b>
12.01.01	Opdrachten	4.729	3.978	3.815	163
12.01.02	Subsidies	94	277	36	241 1)
12.01.03	Bijdrage aan agentschappen	65.861	78.946	78.944	2
	– waarvan bijdrage aan RWS	65.861	78.946	78.944	2
	* Verbeterprogramma Waterkwaliteit rijkswateren	52.791	67.970	67.968	2
	* Natuurcompensatie Perkpolder	7.325	7.372	7.372	0
	* Natuurlijker Markermeer/IJ'meer	4.485	3.153	3.153	0
	* Verruiming vaargeul Westerschelde	1.260	451	451	0
12.01.04	Bijdrage aan medeoverheden	6.557	– 0	1.453	– 1.453 2)
12.01.05	Bijdrage aan internationale organisaties	1.324	1.626	1.310	316
<b>Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting op de financiële instrumenten

#### 12.01 Waterkwaliteit

##### 12.01.01 Opdrachten

##### *Kaderrichtlijn Water*

Jaarlijks wordt de Kamer met de «Water in Beeld» geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van maatregelen uit de stroomgebiedbeheersplannen van 2009.

##### *Kaderrichtlijn Mariene strategie*

De Europese Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. In 2013 en 2014 is op basis van de Mariene Strategie Deel I, in samenwerking met het Ministerie van EZ, een aantal

stappen in de implementatie voorbereid. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maakte hier onderdeel van uit. Vervolgens heeft in 2014 besluitvorming plaatsgevonden over Mariene Strategie Deel II, het KRM-monitoringsprogramma. Daarnaast heeft een beleidsverkenning plaats gevonden naar de betekenis van kunstmatige harde substraten (zoals wrakken) en beleidsontwikkeling op het gebied van onderwatergeluid. Uitbestedingen hebben plaatsgevonden voor het opstellen van een concept-monitoringprogramma, de uitwerking daartoe van indicatoren en kennisontwikkeling op het gebied van zwerfvuil en onderwatergeluid.

#### **12.01.02 Subsidies (ad 1)**

Medio 2014 zijn twee niet eerder in de begroting voorziene subsidies verstrekt waarop betalingen zijn verricht. Het betreft de subsidie inzake Kenniscoaches aan Stichting RIONED en de subsidie aan de coöperatie Gastvrij Randmeren ten behoeve van een pilot inzake maaien van waterplanten op de Randmeren.

Binnen het onderzoeksprogramma Kennis voor Klimaat is een subsidie verstrekt aan een consortium onder leiding van Deltares voor het thema zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. In 2014 is dit onderzoek afgerond.

#### **12.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

Maatregelen in het hoofdwatersysteem op het gebied van waterkwaliteit die niet verbonden zijn aan waterkwantiteit en waterveiligheid, zijn als servicepakket waterkwaliteit van RWS verantwoord op dit artikel.

##### *Verbeterprogramma waterkwaliteit Rijkswateren*

Het KRW pakket betreft 300 maatregelen die zijn onderverdeeld over 49 projecten, waaronder de realisatie van natuurvriendelijke oevers, nevengeulen, vispassages en waterbodemsaneringen. De projecten Inrichting IJssel en natuurvriendelijke oevers Vreugderijkerwaard zijn administratief samengevoegd, waardoor het totaal aantal projecten van 50 naar 49 is gegaan. Op het project Oevergeul Bovenrijn na, zijn alle projecten in realisatie of al gerealiseerd. Het project Oevergeul Bovenrijn kent een KRW doelstelling en een waterveiligheidsdoelstelling. De locatie van dit project, vlak voor het splitsingspunt van de Boven-Rijn in de Waal en het Pannerdensch Kanaal, zorgt ervoor dat het maken van een vergunbaar ontwerp complex is. De KRW doelstelling van het project (1,0 km nevengeul) zal uiterlijk 2015 gerealiseerd worden via omwisseling met het Ruimte voor de Rivier project bij Lent. Daarmee ligt de uitvoering van het KRW pakket als geheel goed op schema.

##### *Natuurcompensatie Perkpolder*

Het project Natuurcompensatie Perkpolder maakt onderdeel uit van het wettelijk verplichte natuurcompensatieprogramma voor de tweede verdieping van de Westerschelde. De realisatie is in 2013 gestart. De oplevering van het project is voorzien in 2015.

##### *Verruiming vaargeul Westerschelde*

In 2014 is aan de hand van de door het project ingewonnen monitoringsgegevens gewerkt aan het tweede voortgangsrapport over de eventuele effecten van de derde verruiming. Dit rapport zal begin 2015 worden opgeleverd. Tevens zijn in 2014 uit hoofde van het verdrag Ontwikkelingschets Schelde-estuarium 2010 (OS2010), samen met het Vlaams Gewest,

werkzaamheden aan de geulwandverdediging in het Gat van Ossenissee uitgevoerd, bestaande uit het aanvullen van de erosiekuil aan de teen van de geulwandverdediging met onderhoudsspecie. De uitvoering daarvan is in november 2014 afgerond en de ontwikkeling van het aangebrachte zandpakket zal in 2015 worden geëvalueerd op basis van aanvullende monitoring.

#### *Natuurlijker Markermeer / IJmeer*

In 2014 zijn de meeste proefprojecten van het onderzoeksprogramma Natuurlijk(er) Markermeer / IJmeer (NMIJ) afgerond. De monitoringsresultaten van de projecten zijn verwerkt in een aantal rapportages. De eindrapportage moet nog plaatsvinden en zal vorm krijgen van een toegankelijk kennissysteem. Eind 2015 zal het onderzoeksprogramma NMIJ klaar zijn en het kennissysteem volledig operationeel.

#### **12.01.04 Bijdrage aan medeoverheden (ad 2)**

In het kader van de Regeling voor Stedelijke synergieprojecten zijn in 2014 per saldo geen uitgaven gedaan. Het toekennen van subsidies hebben vertragingen opgelopen in de uitvoering van de onderliggende projecten.

#### **12.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties**

In het OSPAR<sup>24</sup>-verdrag zijn afspraken vastgelegd voor de internationale samenwerking en afstemming over vraagstukken op gebied van mariene milieu, ecologie en biodiversiteit in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee. Voor OSPAR is jaarlijks contributie verschuldigd.

UNESCO wordt ondersteund door twee Memoranda of Understanding (MOU's). Het gaat om ondersteuning van het grondwaterinstituut «IGRAC» en om capacity building door UNESCO-IHE. De bijdrage aan «IGRAC» bedroeg in 2014 € 0,5 miljoen en de bijdrage aan UNESCO-IHE bedroeg € 0,3 miljoen in 2014.

#### Extracomptabele verwijzingen

#### **Extracomptabele verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	3.577
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	1.049
<b>Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds</b>	<b>4.626</b>
waarvan	
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	1.435
2.03 Studiekosten	3.191

<sup>24</sup> <http://www.ospar.org/welcome.asp?menu=0>

## Artikel 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.

### Rol en Verantwoordelijkheden

#### Regisseren

Het Rijksbeleid 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 ruimtelijke 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 goede afstemming met andere overheden en maatschappelijke partners kan de rijksrol 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. Het Rijk start in 2014 in samenwerking met medeoverheden, bedrijfsleven en wetenschap met de realisatie van de uitvoeringsagenda voor de nationale geo-informatiestructuur, GIDEON 2.
- De duurzame kwaliteit van de ruimtelijke inrichting en doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- Het ontwikkelen van nationale ruimtelijke visies, zoals de SVIR en een Visie op de ruimtelijke kansen voor duurzame energieopwekking-, -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 (nationale) ruimtelijke projecten, verstedelijking, infrastructuur en (openbaar) vervoer op een zodanige wijze dat het afgestemde investeringsbeslissingen tussen Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg-MIRT ondersteunt.
- De stelselherziening van het omgevingsrecht.


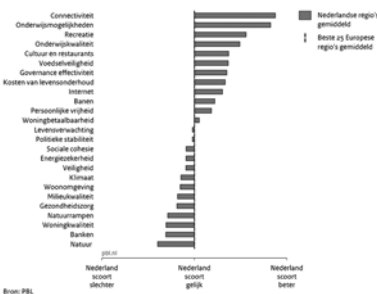

#### Indicatoren en kengetallen

De monitor Infrastructuur en Ruimte meet de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen ten aanzien van de 13 nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), afgezet tegen de gestelde ambities. Na de in 2012 uitgevoerde nulmeting heeft het PBL in 2014 de eerste Monitor Infrastructuur en Ruimte uitgebracht. Daarin wordt op verzoek van de Tweede Kamer behalve aan de 13 nationale belangen ook aandacht besteed aan enkele van de losgelaten doelen van de Nota Ruimte. Op basis hiervan wordt verantwoording afgelegd aan de Tweede Kamer en kunnen eventuele aanpassingen in het beleid worden gedaan.

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

<sup>25</sup> <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40>



Nationaal belang SVIR	Doel SVIR	Voorlopige kengetallen Monitor Infrastructuur en Ruimte	Nulmeting 2012/vervolgmeting 2014
	Vestigingsklimaat	Fysiek vestigingsklimaat	<p>Quality of Living</p>  <p>Quality of Living Index Lager Hoger Geen gegevens</p> <p>Quality of Living indicators, 2013</p>  <p>Bron: PBL</p>
Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoor- ziening en de energie- transitie	<p>Realisering netwerk SEV-III</p> <p>Transitie duurzame energie Doelstelling windenergie</p>	<p>Toename netlengte hoogspanningslijnen met spanning 220 kV en hoger</p> <p>Verbruik hernieuwbare energie Opgesteld vermogen windenergie op land en op zee</p>	<p>2.800 (2008), 2.890 (2012) De toename van het aantal woningen in zones langs hoogspanningsleidingen waar beperkingen gelden (indicatieve vrijwaringszones) is tussen 2000 en 2012 ongeveer 8.500 woningen 4,2% (2011), 4,5% (2013)</p> <p>2237 MW (2010) 2433 MW op land (2012) 228 MW op zee (2012) Windturbines, 2013</p>  <p>Bron: Windenergie-Nieuws</p>
Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen	Buisleidingen in gereserveerde stroken	Toename rode ontwikke- lingen buisleiding- stroken	<p>Netlengte 18.406 km (2008), Aantal woningen binnen gereserveerde buisleidingstroken 251(2000), 250 (2012)</p>

Nationaal belang SVIR	Doel SVIR	Voorlopige kengetallen Monitor Infrastructuur en Ruimte	Nulmeting 2012/vervolgmeting 2014
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, <a href="http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40">http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40</a> Aandeel ladderplichtige bestemmingsplannen waarbij de Ladder volledig is toegepast 8% (nulmeting 2013)

Bron: De kengetallen zijn afkomstig uit de Monitor Infrastructuur en Ruimte ([www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte)). De nulmeting heeft in 2012 plaatsgevonden. De eerste vervolgmeting is in 2014 beschikbaar gekomen.

Kengetallen Geo-informatie						
	Basiswaarde	Oude streefwaarde	Realisatie 2012	Nieuwe streefwaarde	Te behalen in jaar	Realisatie 2014
1 Gebruik Nationaal GeoRegister	Index: 100	>100	75	Gebruik relevante overheidsbestanden 100%	2014	>95%
2 Implementatie Inspire	Inspire-monitor indicatoren	Beter dan 2012	99%	Volledig Inspire Compliant	2016	99%
3 Basisregistraties						
BAG gebruik	100%	>50%	85%	>90%	2014	>90%
BRT gebruik	100%	>75%	100%	100%	n.v.t.	100%
BGT opbouw registratie	100%	>70%	>60%	100%	2016	>75%
BRK gebruik	100%	100%	100%	100%	n.v.t.	100%
BRO opbouw registratie	100%	>50%	<25%	>90%	2015	<35%

#### Afkortingen

BAG: Basisregistratie Adressen en Gebouwen

BRT: Basisregistratie Topografie

BGT: Basisregistratie Grootschalige Topografie

BRK: Basisregistratie Kadaster

BRO: Basisregistratie Ondergrond

#### Toelichting op Kengetallen Geo-informatie:

1. Het Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK) Loket<sup>26</sup> is de vindplaats voor alle Geo-informatie die vrij beschikbaar is gesteld.
2. Het NGR bevat eind 2014 7625 beschrijvingen van datasets en services. Het is volop in gebruik als nationaal informatieknoppunt voor INSPIRE en levert ca. 200 beschrijvingen van INSPIRE services aan het Europees INSPIRE-portaal. In 2015 zijn aanpassingen nodig om te voldoen aan gewijzigde wettelijk verplichte technische voorwaarden en de gebruiksvriendelijkheid te verbeteren.
3. Compliant zijn met INSPIRE betekent:

Voldoen aan de technische richtlijnen. Eind 2014 is Nederland volledig compliant.

<sup>26</sup> <https://www.pdok.nl>

En alle gegevens moeten beschreven zijn in het Nationaal Georegister en beschikbaar worden gesteld via de INSPIRE-knooppunten. Eind 2014 voldoen de aangemerkte dataproviders zo goed als volledig, circa 99 procent. Er wordt extra aandacht aan gemeenten besteed voor hun bestanden.

4. De BAG is volledig operationeel. Het gebruik is goed, dat wordt ook in de evaluatie van de Wet BAG gesteld, maar kan nog verder worden verbeterd.

#### Beleidsconclusie

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

De Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) verkeert in een belangrijke fase van opbouw. Per 2016 dient de Basisregistratie Topografie (BRT) operationeel te zijn. De opbouw verloopt volgens plan. De realisatie van de Basisregistratie Ondergrond (BRO) blijft achter op de planning. Door een verbeterde projectaanpak en een verhoogde inzet verwacht lenM deze trend in 2015 positief om te kunnen buigen.

In 2014 is, conform de toezegging aan de Tweede Kamer, de beleidsdoorlichting van artikel 13, van de begroting van lenM opgeleverd. De uitkomsten en beleidsreactie zijn op 19 december 2014 (Kamerstukken II, 2014/15, [32 861, nr. 6](#)) aan de Tweede Kamer aangeboden. In de beleidsdoorlichting wordt geconstateerd dat de nauwkeurigheid waarmee uitspraken kunnen worden gedaan over de doeltreffendheid van het ruimtelijk beleid en de daaraan gerelateerde begrotingsgelden afhangt van het beschikbare bronnenmateriaal en van de mate waarin bij de formulering van het beleid al rekening is gehouden met evaluatie op doeltreffendheid en doelmatigheid. Het rapport geeft tevens aan dat de uitgevoerde evaluaties en de aard van het beleid (kwantitatieve) uitspraken over de doelmatigheid van het beleidsterrein niet mogelijk maken. Wel is het mogelijk om per onderdeel de plausibiliteit aan te geven van de doelmatigheid van de bijbehorende uitgaven.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
13	Ruimtelijke ontwikkeling		Realisatie	Begroting	Vershil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>			<b>35.851</b>	<b>101.410</b>	<b>136.319</b>
					<b>- 34.909</b>
<b>Uitgaven</b>			<b>112.483</b>	<b>98.154</b>	<b>105.979</b>
					<b>- 7.825</b>
<b>13.01</b>	<b>Ruimtelijk instrumentarium</b>		<b>12.920</b>	<b>7.728</b>	<b>10.756</b>
13.01.01	Opdrachten		5.651	4.469	7.770
13.01.02	Subsidies		4.868	1.770	1.386
13.01.03	Bijdrage aan agentschappen		1.948	1.451	1.200
	– waarvan bijdrage aan RWS		1.948	1.451	1.200
13.01.04	Bijdrage aan medeoverheden		453	38	400
<b>13.02</b>	<b>Geo-informatie</b>		<b>36.184</b>	<b>42.613</b>	<b>39.131</b>
13.02.01	Opdrachten		2.554	2.676	2.590
13.02.02	Subsidies		5 060	11.494	0
13.02.06	Bijdrage aan ZBO en RWT		28.570	28.443	36.541
					<b>- 8.098</b>

13	Ruimtelijke ontwikkeling		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
	– Basisregistraties		28 570	28.443	36.541 – 8.098
<b>13.03</b>	<b>Gebiedsontwikkeling</b>		<b>16.345</b>	<b>13.603</b>	<b>11.083</b> <b>2.520</b>
13.03.01	Opdrachten		5.341	1.733	217 1.516 6)
13.03.02	Subsidies		48	194	60 134 7)
13.03.03	Bijdrage aan agentschappen		86	0	0 0
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>		<i>86</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
13.03.04	Bijdrage aan medeoverheden		10.870	11.676	10.806 870
	– <i>Bufferzones</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
	– <i>Projecten BIRK</i>		<i>4.823</i>	<i>11.676</i>	<i>5.278</i> 6.398
	– <i>Projecten Nota Ruimte</i>		<i>6.047</i>	<i>0</i>	<i>5.528</i> – 5.528
	– <i>Projecten Bestaand Rotterdams Gebied</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>13.04</b>	<b>Ruimtegebruik bodem</b>		<b>42.609</b>	<b>28.438</b>	<b>33.321</b> <b>– 4.883</b>
13.04.01	Opdrachten		2.756	1.846	3.856 – 2.010 8)
13.04.02	Subsidies		22.047	19.447	16.538 2.909 9)
	– <i>Bedrijvenregeling</i>		<i>6.912</i>	<i>6.924</i>	<i>6.400</i> 524
	– <i>Overige subsidies</i>		<i>15.135</i>	<i>12.523</i>	<i>10.138</i> 2.385
13.04.03	Bijdrage aan agentschappen		7.938	6.862	7.066 – 204
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>		<i>7.938</i>	<i>6.862</i>	<i>7.066</i> – 204
13.04.04	Bijdrage aan medeoverheden		1.500	283	4.261 – 3.978 10)
	– <i>Meerjarenprogramma Bodem</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.981</i> – 1.981
	– <i>Programma Gebiedsgericht instrumentarium</i>		<i>1.500</i>	<i>283</i>	<i>2.280</i> – 1.997
13.04.07	Bekostiging		8.368	0	1.600 – 1.600 11)
	– <i>Uitvoering klimaatadaptie</i>		<i>8.368</i>	<i>0</i>	<i>1.600</i> – 1.600
<b>13.05</b>	<b>Eenvoudig Beter</b>		<b>4.425</b>	<b>5.772</b>	<b>11.688</b> <b>– 5.916</b>
13.05.01	Opdrachten		2.357	3.700	11.376 – 7.676 12)
13.05.03	Bijdrage aan agentschappen		2.068	2.072	312 1.760 13)
	– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>		<i>2.068</i>	<i>2.072</i>	<i>312</i> 1.760
	<b>Ontvangsten</b>		<b>6.938</b>	<b>2.901</b>	<b>934</b> <b>1.967</b> 14)

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

Het verschil in de verplichtingenrealisatie wordt door een aantal verschillende ontwikkelingen in 2014 verklaard. Allereerst is in 2014 geen beroep gedaan op de garantieregeling bodemsaneringskredieten midden- en kleinbedrijf. Hierdoor is het beschikbare verplichtingenbudget van € 15 miljoen niet gerealiseerd. Ten tweede was er een verlaging van het budget met € 2 miljoen in verband met de overheveling van middelen naar het Ministerie van BZK (Provincie- en Gemeentefonds) ten behoeve van knelpunten bodemsaneringsprojecten. Ten derde is het budget met € 1,6 miljoen verlaagd als gevolg van de overheveling van middelen naar het Ministerie van BZK (BES-fonds) ten behoeve van het op orde brengen van de basisvoorzieningen in Caribisch Nederland. Als laatste zijn circa € 3 miljoen verplichtingen niet besteed vanwege de vertraagde aanbesteding OLO-3, het nieuwe ICT systeem ten behoeve van de uitvoering van de komende Omgevingswet.

### 13.01 Ruimtelijke Instrumentarium

#### 13.01.01 Opdrachten (ad 2)

De lagere realisatie is veroorzaakt door een overboeking naar artikel 97. Bij de suppletoire begrotingen 2014 zijn als onderdeel van de opdrachten ruimtelijk instrumentarium de jaarlijks benodigde middelen voor de ICT uitvoering van Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) overgeboekt naar artikel 97 ten behoeve van de betreffende uitvoerende organisatie DCI.

#### *Uitvoering SVIR*

De financiële middelen zijn in 2014 met name ingezet ten behoeve van het monitoren van de realisatie SVIR, en de uitvoering van de beleidsdoorlichting. Hiertoe behoorden 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 vak kennis. In 2014 is de eerste vervolgmeting van de Monitor Infrastructuur en Ruimte verschenen en aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2013/2014, [32 660, nr. 60](#)). De uitkomsten van de evaluatie van de Ladder voor Duurzame verstedelijking zijn in 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden. In 2014 is het BARRO (Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening) uitgebreid met twee in de SVIR aangekondigde onderwerpen. Het betrof nieuwe hoofdstukken voor de grondreservering van de parallelle Kaagbaan te Schiphol en voor de vrijwaring van buisleidingenstroken. Er zijn in 2014 verkenningen uitgevoerd naar de beleidsopgaven rond Smart Cities, naar het versterken van het vestigingsklimaat in Nederland en het tegengaan van krimp en leegstand. Na evaluatie van de pilots rond de centralisatie van kennis samen met het IPO, zijn in 2014 vervolgacties uitgevoerd gericht op het komen tot een gezamenlijke vraagarticulatie.

#### *Ontwerp en GEO-analyse*

De beschikbare middelen zijn in 2014 besteed aan onder meer het samenwerkingsproject «Lage Landen», activiteiten in het kader van Atelier Stad/Smart Cities en activiteiten omtrent Atelier Making Projects (AMP).

#### *Digitalisering ruimtelijk instrumentarium*

In 2014 is gewerkt aan de doorontwikkeling van Omgevingsloket Online (OLO en Ruimtelijkeplannen.nl) als onderdeel van de digitalisering van het omgevingsrecht. Deze voorzieningen moeten worden aangepast ten behoeve van de digitale ondersteuning van de omgevingswet.

#### *Ruimtelijke adaptatie*

Het deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma heeft de afgelopen jaren verkend hoe ruimtelijke maatregelen kunnen bijdragen aan het beperken van de gevolgen van overstroming, een hevige regenbui, langdurige droogte en extreme hitte. Dit heeft in september 2014 geleid tot de deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie en tot het bestuursakkoord Deltaprogramma. Bovendien tekenden ruim honderd partijen, samen goed voor meer dan 10.000 organisaties, op het Festival Ruimtelijke Adaptatie op 9 oktober 2014 de algemene intentieverklaring ruimtelijke adaptatie.

### **13.01.02 Subsidies**

#### *Klimaatbuffers*

Het programma klimaatbuffers ondersteunt de realisatie van 20 natuurprojecten, die de effecten van klimaatverandering tegengaan. De verplichtingen hiervoor zijn in het verleden reeds aangegaan. De projecten waren in 2014 nog deels in uitvoering. In 2014 is het programma met een symposium voor alle geïnteresseerden afgesloten.

#### *Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp (AAARO)*

Het budget voor de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp (AAARO) is grotendeels als meerjarige 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. In 2014 zijn de daartoe toegezegde middelen beschikbaar gesteld.

#### **13.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan het agentschap RWS ten behoeve van het beheer van het OLO-2 systeem, dat in het kader van de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) nodig is ter ondersteuning van de uitvoering van het huidige omgevingsloket.

#### **13.01.04 Bijdrage aan medeoverheden (ad 3)**

Het Innovatieprogramma Mooi Nederland stimuleert vanaf begin 2009 verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In dit kader kregen 58 Voorbeeldprojecten medefinanciering uit de Innovatieregeling Mooi Nederland. Naar aanleiding van de motie Wiegman is ook geld van het innovatieprogramma beschikbaar gesteld voor «Voorbeeldgebieden Investeren in het landschap». In 2014 is zowel in het pilot gebied Groene Woud, Ooijpolder-Groesbeek en Amstelland hard gewerkt aan de uitvoering van de projecten. Er zijn in 2014 voortgangsrapportages van de gebieden ontvangen. Op basis daarvan is bij een aantal projecten de looptijd aangepast vanwege een langzamer dan voorziene realisatie en bijgevolg is daardoor ook minder uitgekeerd.

#### **13.02.01 Opdrachten**

De structurele middelen zijn in 2014 besteed aan exploitatie, beheer en onderhoud van de voorzieningen voortkomend uit Europese verplichtingen, waaronder de implementatie van de Europese richtlijn Inspire, gericht op ontsluiting en harmonisatie van ruimtelijke gegevens.

#### **13.02.02 Subsidies basisregistraties (ad 4)**

Bij suppletoire begrotingen is in 2014 vanuit het budget voor de basisregistraties € 11,5 miljoen overgeboekt, omdat het geen bijdrage maar een subsidie betrof voor de opstartkosten, die gemaakt moeten worden voor uitvoering van de Basisregistratie Grootchalige Topografie.

Tot 2016 vindt de transitie plaats van de oude Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) naar de nieuwe Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Gezamenlijke werkzaamheden werden ook in 2014 gecoördineerd en uitgevoerd door de stichtingen Landelijk Samenwerkingsverband GBKN en het Samenwerkingsverband BGT. De vergoedingen voor de transitiekosten (opbouw en dubbele exploitatie) zijn in de vorm van subsidies aan beide partijen verstrekt.

#### **13.02.06 Bijdragen aan ZBO/RWT (ad 5)**

Betreft de structurele bijdrage aan het Kadaster met betrekking tot het beheren en onderhouden van een aantal basisregistraties. Dit betreft 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.

Het verschil van ca. € 8 miljoen wordt naast de elders al genoemde overboekingen vanuit het budget van basisregistraties, naar het subsidie-budget van de basisregistraties (ca. € 11,5 miljoen), verklaard uit een bij eerste suppletoire begroting 2014 ontvangen bijdrage van € 3 miljoen van het Ministerie van BZK aan de basisregistratie Kadaster.

### **13.03 Gebiedsontwikkeling**

#### **13.03.01 Opdrachten (ad 6)**

Aan het opdrachtenbudget gebiedsontwikkeling is bij eerste suppletoire wet 2014 per saldo circa € 1 miljoen toegevoegd. De belangrijkste toevoeging betrof € 1,4 miljoen vanuit artikel 13.04 als compensatie voor de in 2013 gedane uitgaven met betrekking tot de schadevergoeding rondom de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Daarnaast is voor ca. € 0,3 miljoen meer dan gebudgetteerd uitgegeven aan opdrachten in het kader van de vernieuwing MIRT.

In 2014 is het programma Vernieuwing MIRT gestart. Dit programma maakt het MIRT klaar voor de toekomst. In het MIRT verschuift het accent van projecten naar opgaven, van onderhandeling naar dialoog en van een focus op de inzet van financiële middelen naar een bredere inzet van instrumenten. Op 17 november 2014 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (Kamerstukken II, 2014/2015, [34 000 A, nr. 15](#)).

#### **13.03.02 Subsidies (ad 7)**

Deze subsidieverlening betreft de jaarlijkse subsidie aan het RegieCollege Waddengebied (RCW).

Op het subsidiebudget met betrekking tot de gebiedsontwikkeling is een subsidie aan het windpark Wieringermeer (€ 60.000) verstrekt. Dit betreft een vertraagde betaling op de subsidie 2012 aan het toenmalige Regionaal College Waddengebied.

#### **13.03.04 Bijdrage aan medeoverheden**

Het nog beschikbare NSP budget (Nieuwe Sleutel Projecten) is in 2014 ingezet ter ondersteuning van de twee resterende projecten (Breda en Arnhem) met betrekking tot de (her)ontwikkeling van deze HSL stations en omgeving. Het nog beschikbare BIRK budget is in 2014 ingezet voor de projecten Sittard Geleen en Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS).

### **13.04 Ruimtegebruik bodem**

#### **13.04.01 Opdrachten (ad 8)**

De onderbesteding heeft meerdere oorzaken. Allereerst betreft het een overboeking van € 556.000 naar artikel 21 ten behoeve van uitvoering bodem- en drinkwatertaken door RIVM en RVO. Ten tweede is er circa € 1 miljoen overgeboekt naar het financieel instrument subsidies ten behoeve van de aan de Commissie m.e.r. verstrekte aanvullende reguliere subsidie en ter dekking van de betaling van de 1<sup>e</sup> tranche van het meerjarige verstrekte overbruggingskrediet. Als laatste hebben de vertraging in de uitvoering van het deelproject STRONG (Structuurvisie Ondergrond) en



de lagere uitgaven voor juridische producten met betrekking tot bodemonderzoeken geleid tot onderbesteding in 2014. Een gedeelte van deze onderbesteding (€ 286.000) is overgeheveld naar het financiële instrument bijdrage aan medeoverheden en aangewend voor de betaling van de BTW bij de bouw van de waterzuiveringsinstallatie in Bonaire.

Het beleidsonderbouwend onderzoek betrof in 2014 onder meer onderzoek ten behoeve van de Structuurvisie Ondergrond, de fundamentele herziening van de Wet bodembescherming, de Visitatiecommissie Waterketen en de ruimtelijke kansen voor duurzame energieopwekking, -opslag en transport.

#### **13.04.02 Subsidies (ad 9)**

De overschrijding op de overige subsidies is met name veroorzaakt door subsidies aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie m.e.r.). Een aanvullende subsidie is verstrekt ten behoeve van extra werkzaamheden die door de commissie in de eerste helft van 2014 zijn uitgevoerd. Daarnaast is de 1<sup>e</sup> tranche (€ 2 miljoen) betaald van het verstrekte vierjarige overbruggingskrediet.

##### *Bedrijvenregeling*

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, zijn ook in 2014 subsidies verleend in het kader van de bedrijvenregeling.

##### *NS bodem*

Deze jaarlijkse subsidie aan de Stichting Bodemsanering NS wordt op basis van het convenant Bodemsanering NS-percelen (d.d. 21 december 1995) gegeven en loopt tot 2016.

##### *Programma Commissie voor de milieueffectrapportage*

Omdat de Wet tarieven Cie m.e.r. pas op 1 juli 2014 in werking is getreden en het bevoegd gezag sindsdien een vergoeding betaalt voor een advies van de Cie m.e.r. zijn de exploitatiekosten van het eerste halfjaar nog ten laste gekomen van de rijksoverheid. Om de financiële continuïteit van de, bij wet ingestelde Cie m.e.r., niet in gevaar te brengen, heeft het Rijk voor de jaren 2014 tot en met 2017 een overbruggingsbudget van € 2 miljoen per jaar ter beschikking gesteld.

##### *Incidentele subsidies*

In 2014 is een subsidie verleend aan de Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem in het kader van het programma 2010–2014. Tevens is er in 2014 een subsidie verleend aan Staatsbosbeheer ten behoeve van bodemsanering Staatsbos. Ten slotte is er in 2014 een subsidie verleend voor het Beheer van het Landelijk Grondwater Register.

#### **13.04.03 Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft de bekostiging in 2014 van de uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond. Concreet gaat het hierbij om het verrichten van uitvoerende wettelijke taken door RWS. Voorts worden de andere overheden op het gebied van milieueffectrapportage ondersteund door de helpdesk InfoMil.



#### **13.04.04 Bijdrage aan medeoverheden (ad 10)**

##### *Meerjarenprogramma bodem*

De lagere realisatie is veroorzaakt door de overboeking van bodemsaneringsmiddelen naar het Ministerie van BZK (Provincie- en Gemeentefonds) voor bodemsaneringsknelpunten. In 2014 zijn in dit verband subsidies verstrekt voor de aanpak van de verontreiniging rondom het terrein van Joh. Enschedé te Haarlem en het terrein van het voormalige bedrijf Thermphos te Vlissingen. Daarnaast is aan Zuid-Holland een subsidie verstrekt voor de voorbereiding van de verdere aanpak van de verontreiniging van het EMK terrein te Krimpen aan den IJssel.

##### *Programma Gebiedsgericht Instrumentarium*

De lagere realisatie is veroorzaakt door overboeking van middelen naar het Ministerie van BZK (BES-fonds) ten behoeve van het op orde brengen van de basisvoorzieningen in Caribisch Nederland.

##### *Programma drink- en afvalwatervoorziening op Caribisch Nederland*

###### *Afvalwatervoorziening Bonaire*

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) op Bonaire is sinds mei 2014 operationeel. Met hulp van lenM zijn in 2014 ook een aantal huisaansluitingen op de RWZI gerealiseerd.

###### *Drinkwatervoorziening Saba*

In 2014 is gestart met de voorbereiding van het vergroten van de zoetwatervoorraad op Saba. Hiertoe werden in Winwardside en in Sint John's extra waterbergingen gerealiseerd.

#### **13.04.07 Bekostiging (ad 11)**

De vaststelling van de subsidie aan de Stichting Kennis voor Klimaat heeft niet meer in 2014 kunnen plaatsvinden. Hierdoor heeft de eerder in 2014 geplande eindbetaling niet plaatsgevonden. Eindbetaling staat nu geprogrammeerd voor 2015.

#### **13.04.08 Garanties**

##### *MKB krediet*

Het betreft de mogelijkheid voor ondernemers in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor een bankkrediet, een borgstelling te krijgen voor een gedeelte van het benodigde budget voor een vrijwillige bodemsanering. lenM sluit aan bij de garantieregeling van EZ. Er is in 2014 geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid.

#### **13.05 Eenvoudig Beter**

##### **13.05.01 Opdrachten (ad 12)**

De onderschrijding van het budget betreft onder andere de overhevelingen naar de bijdrage aan agentschappen ten behoeve van de inzet van RWS (circa € 0,9 miljoen) en het budget voor de externe inhuur naar artikel 98 (€ 1,8 miljoen). Daarnaast is als gevolg van vertragingen van lopende opdrachten het budget niet volledig uitgeput (€ 0,6 miljoen). Voor OLO-3 is in 2014 € 2,5 miljoen overgeboekt naar RWS en DCI voor reguliere uitvoering. Daarnaast heeft er een kasschuif met 2015 van € 2

miljoen plaatsgevonden ten behoeve van betalingen van BIRK-projecten in 2014.

Binnen de interdepartementale programmadirectie Eenvoudig Beter (EB) wordt gewerkt aan de stelselherziening van het omgevingsrecht en de implementatie van de Crisis- en herstelwet (Chw). De financiële middelen zijn ingezet voor het aanpassen van de Omgevingswet (Ow) naar aanleiding van het advies van de Raad van State. In juni 2014 is het wetsvoorstel Omgevingswet ingediend bij de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2013/14, [33 962, nr. 2](#)). In het laatste kwartaal is gewerkt aan de nota naar aanleiding van verslag van de Tweede Kamer. Verder is in 2014 gestart met de uitwerking van het wetsvoorstel in vier AMvB's. Daarnaast zijn de middelen ingezet voor het omgevingsmanagement, de implementatie van de Chw en Nu al Eenvoudig Beter. Via Nu al Eenvoudig Beter en de Chw kunnen gemeenten bijvoorbeeld starten met het opstellen van omgevingsplannen, vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet.

### **13.05.03 Bijdrage aan agentschappen (ad 13)**

Dit betreft de agentschapbijdrage voor de capaciteitsinzet RWS voor de implementatie van de Omgevingswet (Ow), de Crisis- en herstelwet (Chw) en de bouw van het OLO-3 systeem. Bij eerste en tweede suppletoire wet 2014 zijn de benodigde budgetten ter grootte van circa € 1,7 miljoen vanuit de respectievelijke programmamiddelen op 13.05.01 naar dit artikelonderdeel overgeheveld.

### **Ontvangsten (ad 14)**

Er is € 0,4 miljoen meer ontvangen doordat bij de eindafrekening van een aantal projecten Mooi Nederland en Klimaatbuffers in voorgaande jaren hogere voorschotten waren verleend dan er kosten zijn gemaakt. Daarnaast is er elk jaar sprake van niet gebudgetteerde ontvangsten met betrekking tot het kostenverhaal Bodem (circa € 0,3 miljoen). Tevens zijn er meer ontvangsten als gevolg van de vaststelling van de subsidie 2013 aan de Stichting Bureau Commissie voor de m.e.r. (€ 0,6 miljoen).

## Artikel 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 Openbaar vervoer 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, 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 procent op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten

(zie ook artikelen 15 Openbaar vervoer 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 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 het infrastructuur, voertuigen en het 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 overtreeders 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 ILT 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.

Indicator: acceptabele reistijd								
	Basis- waarde 2001	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Streef- waarde 2020
percentage trajecten waar de streefwaarde wordt gehaald. <sup>1)</sup>	86%	84%	83%	88%	92%	94%	93% <sup>2)</sup>	100%

Bron: Rijkswaterstaat/WVL, 2015

#### *Toelichting*

Ad 1) 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. De percentages zijn gebaseerd op gegevens van 186 trajecten. Voor 80 onvoldoende bemeten trajecten wordt verondersteld dat het traject voldoet aan de streefwaarde. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

Ad 2) De automobilititeit op hoofdwegen is in 2014 met 2% gestegen door de aantrekkende economische situatie in Nederland, met name in het laatste kwartaal, waardoor de files met 5% zijn toegenomen. Hierdoor is het percentage trajecten waar de streefwaarde voor reistijden wordt gehaald met 1% afgenomen t.o.v. 2013.

Indicator: lokale luchtkwaliteit NO <sub>2</sub>									
	Basis- waarde peildatum	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012	Waarde 2013	Waarde 2014	Streef- waarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO <sub>2</sub> <sup>1)</sup>									0 knelpunten langs rijks- wegen 2015
Geluids-knelpunten langs hoofdwegen <sup>2)</sup>									0 knelpunten langs rijks- wegen 2023
	12.000	12.000	12.000	7.500	7.500	7.000	zie ad 2	zie ad 2	

Bron: Rijkswaterstaat, 2015

#### Toelichting

Ad 1) Voor lokale luchtkwaliteit geldt dat uiterlijk per 1 januari 2015 op alle locaties langs rijkswegen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> gehaald moet worden. Tussentijdse waarden zijn niet vastgesteld. Voor PM10 wordt op alle locaties langs rijkswegen, na volledig gebruik van de wettelijke beginselen van blootstelling en toepasbaarheid, aan de grenswaarde voldaan die geldt vanaf 11 juni 2011.

Ad 2) Het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJP) is in 2011 van start gegaan. Het MJP is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij geluidsknelpunten (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.

Het totale aantal knelpunten wordt voor de begroting herijkt op basis van de nieuw beschikbaar landelijke onderzoek dat gedetailleerder is dan de eerder beschikbare informatie. In 2014 is de sanering van circa 50 geluidsknelpunten boven de 65dB formeel afgehandeld in aanlegprojecten. Daarnaast zijn -in het kader van de PreNoMo-sanering- vooruitlopend op formele afhandeling van de sanering, in 2014 maatregelen opgeleverd voor het beperken van de geluidsbelasting van circa 75 geluidsknelpunten boven de 65dB en zijn uitgaven gedaan voor de nog lopende realisatie van maatregelen ten bate van circa 500 geluidsknelpunten boven de 65dB.

Indicator: ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers									
	Basis- waarde 2002	2009	2010	2011	2012	2013	Streef- waarde 2014	Realisatie 2014	Doel- stelling 2020
aantal verkeersdoden	1.066	720	640	661	650	570	650		500
ernstig verkeersgewonden	16.100	18.600	19.200	20.100	19.200	18.800			10.600

Bron: Rijkswaterstaat/WVL, 2014

#### *Toelichting*

De gegevens over 2014 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De cijfers omtrent het aantal verkeersdoden komen in mei beschikbaar en het aantal verkeersgewonden in december. Deze cijfers zullen apart worden aangeboden aan de Tweede Kamer.

#### Beleidsconclusies

De uitvoering van het beleid is volgens plan verlopen. De in de begroting voorgenomen inspanningen om knelpunten te saneren op het gebied van luchtkwaliteit (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is conform verwachtingen verlopen. Ditzelfde geldt voor de resultaten van de beleidsinspanningen op het gebied van duurzame mobiliteit en om de bereikbaarheid en veiligheid te bevorderen en de kosten te beperken, door middel van verbetering van de reisinformatie en verkeersmanagement. Daarnaast is in toenemende mate aandacht besteed aan de ontwikkelingen met betrekking tot de zelf rijdende auto. Vooruitlopend op het opstellen van regionale saneringsplannen, heeft de geluidsanering in 2014 plaatsgevonden binnen een aantal tracébesluiten

De uitvoering van het lopende programma Beter Benutten is in volle gang en een deel van de maatregelen is al gereed. Over de voortgang van de uitvoering van de gebiedsprogramma's wordt u geïnformeerd in het kader van het MIRT proces.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Rijk, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties richt zich op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden met focus op de risicogroepen ouderen, fietsers, notoire overtreeders en beginnende bestuurders. Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)						
14	Wegen en verkeersveiligheid		Realisatie	Begroting	Verschil	
		2012	2013	2014	2014	
Verplichtingen			31.318	26.712	28.575	– 1.863
Uitgaven			32.729	33.866	33.119	747
14.01	Netwerk		11.884	15.581	14.029	1.552
14.01.01	Opdrachten		8.332	11.494	11.364	130
14.01.02	Subsidies		1.229	1.412	105	1.307
14.01.03	Bijdrage aan agentschappen		2.323	2.675	2.560	115
	– waarvan bijdrage aan RWS		2.323	2.675	2.560	115
14.02	Veiligheid		20.845	18.285	19.090	– 805
14.02.01	Opdrachten		7.054	5.541	5.506	35
14.02.02	Subsidies		13.121	12.107	13.208	– 1.101
14.02.03	Bijdrage aan agentschappen		670	637	376	261
	– waarvan bijdrage aan RWS		670	637	376	261
Ontvangsten			5.236	4.253	6.782	– 2.529

Toelichting op de financiële instrumenten

### 14.01 Netwerk

#### 14.01.01 Opdrachten

Op het opdrachtenbudget Wegvervoer is minder uitgegeven, deze lagere uitgaven zijn voornamelijk toe te schrijven aan minder verzoeken tot wijziging van geluidproductieplafonds en het later realiseren van de landelijke saneerplannen. Daarnaast komt dit door lagere kosten voor de Landsadvocaat, minder uitgaven voor Lean and Green Personal mobility en doordat het besluit van de Economische commissie voor de invoering van European Register of Roadtransport Undertakings 2 is vertraagd. Dit verklaart tevens de lagere realisatie op het verplichtingenbudget. De uitgaven in het kader van het kennisplatform tunnelveiligheid en duurzame mobiliteit zijn uitgeput, mede omdat de uitgaven voor het nieuwe project «de zelfrijdende auto» ten laste van dit budget zijn gebracht.

Ook in 2014 is voortvarend gewerkt aan de verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid op en rond wegen. Uitgaven worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. Daarnaast zijn uitgaven verricht voor de inhuur landsadvocaat, A2 zitting Raad van State, beroepsprocedure Tracébesluit, A2 s-Hertogenbosch-Eindhoven en advies ingewonnen ten behoeve van de invoering van de Tolwet bij de Blankenburgverbinding en Via15.

De uitgaven voor Beter Benutten laten een lichte overschrijding zien (€ 0,35 miljoen). Deze is mede het gevolg van de gehanteerde overprogrammering. De overschrijding is gecompenseerd door meevallers vanwege lagere uitgaven op de aan Bureau Sanering Verkeerslawaaï opgedragen werkzaamheden als gevolg van minder aanvragen in 2014 voor procedures met betrekking tot de uitvoering van SWUNG.

Daarnaast komt dit door lagere kosten voor de Landsadvocaat, minder uitgaven voor Lean and Green Personal mobility en doordat het besluit van de Economische commissie voor de invoering van European Register of Roadtransport Undertakings 2 is vertraagd.

#### **14.01.02 Subsidies (ad 1)**

Het budget is verhoogd i.v.m. het onderbrengen van de subsidie Fietzersbond onder het programma Beter Benutten, voor de eindafrekening Papierloos transport en voor een bijdrage voor de communicatie-campagne flex-reiziger (Hopper). Door het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) is een aanvraag tot subsidie vaststelling voor de subsidie Het Nieuwe Rijden eerder ingediend dan bij de subsidieverstrekking is voorzien. Dit leidt ook tot hogere uitgaven.

#### **14.01.03 Bijdragen aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van Beleids ondersteuning 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. Uitgaven zijn verricht in verband met de invoering van het trekkerbijbewijs (RDW), vergoedingen commissie rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad, 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 is ondermeer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

#### **14.02.02 Subsidies**

Er zijn subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN), ANBO, Fietzersbond, Team Alert en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Uitvoering is gegeven aan het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel.

Daarnaast is er aan het CBR een vergoeding verstrekt voor de onderzoeken naar de rijvaardigheid alsmede de geestelijke en lichamelijke geschiktheid die zij uitvoeren. De kosten komen ingevolge de Regeling maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) voor rekening van het Rijk.

Het CBR heeft tijdelijk het opleggen van het alcoholslotprogramma aangehouden in aanloop naar de uitspraak door de afdeling bestuursrecht van de Raad van State over het alcoholslotprogramma. Het CBR is gecompenseerd voor het wegvallen van inkomsten en de inzet van tijdelijke extra juridische capaciteit.



### 14.02.03 Bijdrage aan agentschappen (ad 2)

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van Beleidsondersteuning en advies. Het budget is aangepast vanwege een groter dan verwachte inzet van Rijkswaterstaat voor Verkeersveiligheids-onderzoeken. Dit heeft geleid tot een hogere agentschapsbijdrage aan RWS.

Extracomptabele verwijzingen

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

2014

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	2.436.443
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	132.430

<b>Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds</b>	<b>2.568.873</b>
--	------------------

waarvan	
12.01 Verkeersmanagement	21.589
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	665.071
12.03 Aanleg	873.067
12.04 GIV/PPS	601.189
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	407.957
12.07 Investeringsruimte	

## Artikel 15 Openbaar vervoer

### Algemene Doelstelling

Reizigers veilig, betrouwbaar en snel vervoeren gericht op gemak en eenvoud door een optimaal openbaar vervoer netwerk. De verantwoordelijkheid van de Minister inzake spoor wordt toegelicht in 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). 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 ervoor te zorgen dat zij optimaal hun rol kunnen vervullen (denk daarbij aan het stimuleren van fietsgebruik, het landelijk fietsdiefstalregister en de nationale database voor reisinformatie voor het openbaar vervoer);
- Het monitoren van sociale veiligheid door het ministerie. De uitvoering vindt plaats door decentrale overheden en OV-bedrijven voor het stad- 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 verlenen van concessies voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel). De decentrale overheden verlenen concessies aan het regionaal openbaar vervoer (onder andere bus, tram, metro, gedecentraliseerde treindiensten, boot en CVV). Marktpartijen verrichten het vervoer en zijn concessienemers;
- Het opstellen van wet- en regelgeving voor het taxivervoer over de vakbekwaamheid, tarieven en de toegang tot de markt ter verbetering van de kwaliteit van het taxivervoer. De meeste busregelgeving wordt in EU en internationaal verband voorbereid en vastgelegd in internationale verdragen, welke worden ingepast in nationale regelgeving;
- Het beschikbaar stellen van brongegevens voor reisinformatie aan afnemers en waar nodig optreden als regisseur;
- De implementatie van de OV-Chipkaart en de invulling van de permanente structuur voor de governance daarvan.

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 IenM nagegaan of gebruik gemaakt kan gaan worden van geanonimiseerde OV-Chipkaartdata. Hierover wordt overleg met de OV-sector gevoerd.

Het beschikbaar krijgen van OV-Chipkaartdata is sinds de zomer 2014 een onderwerp binnen het NOVB. Er is nu een informatiebehoeftematrix beschikbaar. Privacy is een heel belangrijk aspect dat speelt bij het beschikbaar stellen van gegevens. Conform de planning zullen overheden en vervoerders voor de zomer conceptafspraken maken en voorleggen aan het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP). De verwachting is dat eind 2015 meer gegevens beschikbaar zullen komen.

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Openbaar vervoer opgenomen.

Kengetal Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Algemeen oordeel	7,0	7,2	7,2	7,2	7,2	7,4	7,4	7,5
Informatie en veiligheid	7,3	7,5	7,5	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6
Rijcomfort	7,0	7,2	7,2	7,2	7,3	7,4	7,5	7,5
Tijd en doorstroming	6,0	6,2	6,5	6,5	6,6	6,8	6,8	6,9
Prijs	6,3	6,5	6,3	6,3	5,9	6,2	6,3	6,4

Bron: CROW/KpVV – Klantenbarometer 2014

#### Toelichting

De OV Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het regionaal openbaar vervoer. Het is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het stads- en streekvervoer. Het onderzoek wordt jaarlijks gehouden in de periode van eind oktober tot begin december. De gebruikers van bus, tram, metro, regionale trein en boot zijn in 2014 iets meer tevreden over hun ov-ritten dan in 2013. Zij waarderen het stads- en streekvervoer met een 7.5.

Kengetal Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer										
– Reizigers <sup>1)</sup>	7,6	7,8	7,8	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	7,9	8
– Personeel <sup>2)</sup>	6,5	6,3	nb	6,3	nb	6,5	nb	6,9	nb	7
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %										
– Reizigers <sup>3)</sup>	25	25	23	23	24	23	nb	15	15	16
– Personeel <sup>4)</sup>	56	65	nb	69	nb	64	nb	60	nb	60

Bron: CROW-KpVV Personeelsmonitor stads en streekvervoer 2014 en CROW-KpVV OV-Klantenbarometer 2014

Toelichting: rapportages staan op [www.crow.nl](http://www.crow.nl)

#### 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 toelichting wordt verwezen naar de uitgave Sociale Veiligheid van OV-reizigers in het stads- en streekvervoer 16.

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.

#### Beleidsconclusies

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

In 2014 is een beleidsdoorlichting voor artikel 15 uitgevoerd. Inzake doeltreffendheid zijn er op landelijk niveau geen harde conclusies te trekken vanwege het gegeven dat doeltreffendheid op regionale schaal wordt bepaald. Toch is er ten aanzien van doeltreffendheid waargenomen dat:

- Het gebruik van het stads- en streekvervoer redelijk stabiel is gebleven in de periode vanaf 2000.
- De klanttevredenheid van reizigers die gebruik maken van het stad- en streekvervoer een licht positieve trend laat zien.

Voor wat betreft doelmatigheid geldt dat in de beleidsdoorlichting een redelijk goed beeld ontstaan is van de kosten die zijn gemaakt en de (reizigers-)opbrengsten die daar tegenover staan. Het is echter op rijksniveau en op decentraal niveau methodisch niet mogelijk gebleken een direct verband te leggen tussen de effecten en kosten van het rijksbeleid.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
15	Openbaar vervoer		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
	<b>Verplichtingen</b>		<b>3.018</b>	<b>15.322</b>	<b>5.734</b>
	<b>Uitgaven</b>		<b>8.200</b>	<b>15.528</b>	<b>7.531</b>
<b>15.01</b>	<b>Openbaar vervoer</b>		<b>8.200</b>	<b>15.528</b>	<b>7.531</b>
15.01.01	Opdrachten		5.406	13.778	5.252
15.01.02	Subsidies		1.799	736	1.284
15.01.03	Bijdrage aan agentschappen		995	1.014	995
	– waarvan bijdrage aan RWS		995	1.014	995
	<b>Ontvangsten</b>		<b>10</b>	<b>123</b>	<b>0</b>

#### Verplichtingen (ad 1)

De hogere verplichtingen worden met name veroorzaakt door een bijdrage (€ 9,0 miljoen) in het kader van een regeling met Eigen Veerdienst Terschelling over veerverbinding met Terschelling.

#### Toelichting op de financiële instrumenten

#### 15.01 Openbaar vervoer

#### 15.01.01 Opdrachten (ad 2)

Opdrachten betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-Chipkaart, de implementatie van de Boord Computer Taxi en de ontwikkeling en bouw van de Nationale Databank

Openbaar Vervoergegevens. Daarnaast wordt uit deze middelen bijgedragen aan het OV-Loket, de concessie Waddenveren, het stimuleren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV-Chipkaart), het fietsbeleid en het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor informatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer. De hogere uitgaven worden met name veroorzaakt door een bijdrage (€ 9,0 miljoen) in het kader van een regeling met Eigen Veerdienst Terschelling over veerverbinding met Terschelling.

#### 15.01.02 Subsidies

De navolgende subsidies zijn verstrekt:

- ROVER (OV-loket 2013–2015)
- ROVER (Beleidsondersteuning 2014)
- Koninklijk Nederlands Vervoer (Landelijk Klachtenmeldpunt Taxi 2014)
- Stichting de Geschillen Commissie (ICommissie Taxivervoer 2013 en 2014)
- Kennisplatform CROW (OV-Klantenbarometer 2013 en 2014)

De middelen voor de Fietzersbond zijn overgeheveld naar artikel 14 en daar gerealiseerd.

#### 15.01.03 Bijdragen aan agentschappen

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

Extracomptabele verwijzingen

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

		2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds		162.164
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds		1.210
<b>Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds</b>		<b>163.374</b>
waarvan		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	149.178
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen	9.334
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	4.862

## Artikel 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

#### **(Doen) Uitvoeren**

De Minister is verantwoordelijk voor aanleg en beheer van de spoorweginfrastructuur. Om hier invulling aan te geven wordt ProRail als uitvoerder ingeschakeld. De rol «uitvoeren» heeft betrekking op:

- Verkenningen en planuitwerkingen;
- Aanleg van projecten;
- Beheer waaronder: inframanagement, verkeersleiding en capaciteitsmanagement.

De Minister is ook verantwoordelijk voor het aanbod van reizigersvervoer op het hoofdrailnet. Invulling gebeurt door een concessie te verlenen aan vervoerder NS

#### **Regisseren**

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. De verantwoordelijkheid van lenM heeft betrekking op de volgende onderdelen:

- Het uitwerken van de «Lange Termijn Spooragenda». Onderdeel hiervan vormt het vormgeven van het nieuwe sturingsarrangement waarmee lenM in de toekomst haar regierol op het spoor gaat invullen. Dit zal ondermeer zijn weerslag krijgen in de nieuwe beheer- en vervoerconcessie vanaf 2015. Het zorg dragen voor de vormgeving van en implementatie van de internationale regelgeving en het opstellen van regels en kaders voor het vervoer per spoor. Daarbij gaat het onder andere om de capaciteitsverdeling op het spoor. Marktpartijen verrichten het vervoer;
- Het realiseren van een betrouwbare, duurzame en veilige spoorweginfrastructuur door eisen te stellen aan het hoofdspoorwegnet en de rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van betrokkenen helder te omschrijven in de spoorwegwetgeving;
- Het aansturen van het beheer van en vervoer over spoor via concessies. Tot 1 januari 2015 heeft ProRail de beheerconcessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Per 1 januari 2015 wordt een nieuwe beheerconcessie verleend. Het vervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd in de vervoerconcessie die is verleend aan de Nederlandse Spoorwegen, die tot 1 januari 2015 loopt. Per 1 januari 2015 wordt tot de verlening van een nieuwe concessie overgegaan. Met ingang van 2015 wordt ook de Hogesnelheidslijn (HSL) onder de hoofdrailnet-concessie gebracht;
- Het zorgen voor veilige aanleg, beheer en gebruik van lokale spoorwegen (met name tram en metro), het eenduidig regelen van de verantwoordelijkheden en het opheffen van technische belemmeringen door de wet lokaal spoor (in werking vanaf 1 januari 2014).
- Het opstellen van kaders voor het goederenvervoer per spoor, knooppunten met andere modaliteiten en achterlandverbindingen. Samen met overheden en infrastructuurbeheerders werkt het ministerie 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 corridors naar Frankrijk en naar Italië worden eind 2013 operationeel, de corridor naar Polen/Tsjechië in 2015;

- De railmap European Railway Traffic Management System (ERTMS), een algemene veiligheidsaanpak, het plan van aanpak voor snelheidsverhoging op het spoor en daaropvolgend de uitvoering ervan.

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

Indicator: Punctualiteit Hoofdrailnet (HRN)								
	Basis- waarde 2003	2009	2010	2011	2012	2013	Grens- waarde Vervoerplan 2014 <sup>2</sup>	Realisatie 2014 <sup>3</sup>
Indicator: 3 minuten punctualiteit HRN <sup>1</sup>	83,1%	86,6%	86,5%	89,6%	88,5%	n.v.t.	n.v.t.	89,70%
Indicator: 5 minuten punctualiteit HRN <sup>1</sup>		92,8%	92,5%	94,7%	94,2%	93,6%	93,0%	94,9%
Reizigerspunctualiteit				91,5%	91,5%	90,0%	90,5%	92,3%
Klantoordeel op tijd rijden (% dat een 7 of hoger geeft)				51,0%	48,9%	46,8%	53,0%	49,9%

Bron: NS/Jaarverantwoording over de vervoerconcessie 2014

#### *Toelichting:*

Ad 1) Met het oog op de internationale vergelijkbaarheid is er sinds 2013 geen prestatie-afspraken meer op basis van de norm van 3 minuten, maar op basis van de norm van 5 minuten. De 3 minuten punctualiteit wordt nog wel gemeten, maar niet meer voorzien van een grenswaarde.

Ad 2) Vooraf gemaakte prestatie-afspraken.

Ad 3) Daadwerkelijk geleverde prestaties; als deze lager zijn dan de grenswaarden, wordt er een boete opgelegd.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/nieuws/2015/02/12/mansveld-boetes-voor-ns-en-prorail.html>

# Indicator Spoorveiligheid (naar risicodrager)

			Beoordelingsjaar 2014 <sup>1)</sup>	2013	2012	verbe- tering in 2013 t.o.v. 2012?	
Nr.	Risico-drager	Omschrijving indicator	NRV	MWA 2014	MWA 2013 <sup>2)</sup>	MWA 2012	
1.1	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerstreinkm's	6,57	....	4,22	6,57	ja
1.2	Reiziger	FWSI onder reizigers / jaar / mld reizigerskm's	0,05	....	0,03	0,05	ja
2	Personeel	FWSI onder spoorpersoneel / jaar / mld treinkm's	2,25	....	3,37	2,25	neen
3.1	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / mld treinkm's	97,05	....	85,22	97,05	ja
3.2	Overweggebruiker	FWSI onder overweggebruikers / jaar / ((mld treinkm's*aantal overwegen)/ lijnkm's)	108,7	....	100,3	108,7	ja
4	Onbevoegden	FWSI onder onbevoegden op het spoor / jaar / mld treinkm's	7,99	....	7,92	7,99	ja
5	Anderen	FWSI onder «anderen (derden)» / jaar / mld treinkm's	7,21	....	5,74	7,21	ja
6	Overall	Totaal FWSI / jaar / mld treinkm's	129	....	110	129	ja

Bron: ILT Jaarverslag 2013 van de Nationale Veiligheidsinstantie Spoor (NSA), Kamerstukken II, 2014/15, 29 893, nr. 178

Gebruikte afkortingen 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)

## Toelichting:

Ad 1) De gegevens voor kolom «MWA 2014» waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De gegevens komen uiterlijk september 2015 beschikbaar en zullen dan separaat aan de Tweede Kamer worden verzonden.

Ad 2) Hierboven staan de indicatoren voor railveiligheid. Dit betreft de ontwikkeling van de verschillende veiligheidsdoelstellingen voor de diverse risicodragers conform de Europese systematiek, zoals die ook wordt toegepast in de 3<sup>e</sup> kadernota railveiligheid. Risicodragers zijn actoren met verschillende rollen die binnen het spoorstelsel veiligheidsrisico's lopen. In bovenstaande tabel is voor de belangrijkste acht railveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2013 en eind 2012 was op basis van meerjarige voortschrijdende gewogen gemiddelden («Moving Weighted Average»). Voor de ontwikkelingen rondom deze railveiligheidsindicatoren geldt het beleid van de 3<sup>e</sup> kadernota railveiligheid, namelijk dat we de railveiligheid op alle fronten, dus bij elk van deze acht veiligheidsindicatoren, continu willen verbeteren. Zoals in bovenstaande tabel te zien, is dat in 2013 bij 7 van de 8 gelukt, maar bij 1 niet.



Kengetal aantal treimbewegingen per week op A15-tracé van Betuwelijn						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Betuweroute <sup>1</sup>	220	400	450	460	440	500
Oldenzaal grens <sup>2</sup>	80	70	60	60	70	60
Zevenaar grens <sup>2</sup>	340	380	480	490	490	540
Venlo grens <sup>2</sup>	230	250	230	220	240	190
Maastricht grens <sup>2</sup>	30	30	20	20	30	30
Roosendaal grens <sup>2</sup>	120	120	120	110	110	110

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

*Toelichting:*

Ad 1) De treimbewegingen in bovenstaande tabel zijn afgerond op tientallen en inclusief losse locomotieven. Het aantal hiervan verschilt per jaar, maar is ongeveer 5% van de treimbewegingen op het A15-tracé van de Betuwe-route.

Over de redenen voor de stijging van 13,6% het volgende (kwartaalrapportage ProRail over het 4<sup>e</sup> kwartaal 2014):

«De positieve trend van de ontwikkeling van de volumes op de Betuwe-route heeft te maken met:

1. herstellende marktomstandigheden;
2. de concurrentiepositie van het railgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten en havens;
3. het toenemende marktaandeel van de Betuweroute
4. minder grote buitendienststellingen».

Ad 2) De treimbewegingen in bovenstaande tabel zijn afgerond op tientallen.

Kengetal sociale veiligheid NS							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Klantoordeel veiligheid reizigers (1)	77,5%	78,0%	78,3%	79,1%	78,3%	79,5%	80,2%

Bron: Nederlandse Spoorwegen

*Toelichting:*

Ad 1) In het Vervoerplan<sup>28</sup> van NS wordt voor sociale veiligheid, net als voor diverse andere zorggebieden, het klantoordeel gebruikt. Het klantoordeel veiligheid geeft een percentage en niet een cijfer. Het klantoordeel is het gewogen gemiddelde van de klantoordelen overdag en 's avonds in de trein en overdag en 's avonds op stations.

**Beleidsconclusies**

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

<sup>28</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/29984/blg-103345?resultIndex=9&sorttype=1&sortorder=4>

In 2014 kwam 92% van de reizigers op tijd aan. Dit is een stijging ten opzichte van 2013 (90%) en ruim boven de grenswaarde uit het vervoerplan 2014. Toch blijkt uit het klantoordeel op tijd rijden dat reizigers ontevreden waren over de stiptheid van treinen.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
16	Spoor		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>			<b>10.051</b>	<b>8.453</b>	<b>5.348</b>
<b>Uitgaven</b>			<b>60.350</b>	<b>39.471</b>	<b>24.424</b>
<b>16.01</b>	<b>Spoor</b>		<b>60.350</b>	<b>39.471</b>	<b>24.424</b>
16.01.01	Opdrachten		17.651	16.687	2.888
16.01.02	Subsidies		42.493	22.710	21.365
	– Subsidies Bijzondere Spoordiensten		32.491	12.805	12.189
	– Subsidie bodemsanering NS percelen		9.076	9.076	9.076
	– Overige subsidies		926	829	100
16.01.03	Bijdrage aan agentschappen		137	74	74
	– waarvan bijdrage aan KNMI		74	74	74
	– waarvan bijdrage aan RWS		63	0	0
16.01.05	Bijdragen aan internationale organisaties		69	0	97
<b>Ontvangsten</b>			<b>0</b>	<b>149</b>	<b>0</b>

Toelichting op de financiële instrumenten

#### Verplichtingen (ad 1)

De hogere verplichtingen worden met name veroorzaakt door hogere uitgaven (€ 2,5 miljoen) voor extra ondersteuning parlementaire enquête Fyra, nieuwe concessies en de Lange Termijn Spoor Agenda en door een éénmalige subsidie (€ 0,8 miljoen) voor de OV-begeleiderskaart.

#### 16.01 Spoor

#### 16.01.01 Opdrachten (ad 2)

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, de Lange Termijn Spoor Agenda en de parlementaire enquête Fyra. 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. De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt door reeds verplichte uitgaven (€ 11,3 miljoen) voor de ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht (deel NS) welke worden begroot op het Infrastructuurfonds en verantwoord op Hoofdstuk XII en door hogere uitgaven (€ 2,5 miljoen) voor extra ondersteuning parlementaire enquête Fyra, nieuwe concessies en de Lange Termijn Spoor Agenda.

### 16.01.02 Subsidies (ad 3)

De hogere uitgaven worden veroorzaakt door een éénmalige subsidie (€ 0,8 miljoen) voor de OV-begeleiderskaart. De volgende subsidies zijn in 2014 verstrekt:

- Subsidies bijzondere spoordiensten: betreffen subsidies voor lijnen die na de gunning van het hoofdrailnet in 2005 aan het hoofdrailnet zijn toegevoegd. Betreft daarnaast 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.
- Subsidie bodemsanering NS-percelen: sinds 1996 dragen het Ministerie van IenM (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.
- Overige subsidies: Deze uitgaven hebben voornamelijk betrekking op een eenmalige subsidie aan NS voor de OV-begeleiderskaart, alsmede een subsidie voor Rover.

### 16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties (ad 4)

Er zijn geen uitgaven gedaan aan internationale organisaties. Het begrote budget betrof een betaling aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) die voor 2014 was geraamd maar door vertraging in 2015 tot betaling zal komen.

### Ontvangsten (ad 5)

De ontvangsten betreffen een incidentele meevaller als gevolg van de lagere vaststelling van de subsidie in het kader van de Tijdelijke subsidie-regeling upgrade ERTMS.

Extracomptabele verwijzingen

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

2014

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	2.123.255
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	117.966
<b>Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds</b>	<b>2.241.221</b>
waarvan	
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.304.521
13.03 Aanleg	784.844
13.04 GIV/PPS	135.279
13.07 Rente en aflossing	16.577
13.08 Investeringsruimte	

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL en 17.07 ERTMS van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL en 17.07 ERTMS van het Infrastructuurfonds	4.547
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL en 17.07 ERTMS van het Infrastructuurfonds	751
<b>Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL en 17.07 ERTMS van het Infrastructuurfonds</b>	<b>5.298</b>
waarvan	
17.02 Betuweroute	1.709
17.03 HSL	751
17.07 ERTMS	2.838

## Artikel 17 Luchtvaart

### Algemene beleidsdoelstelling

Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de mainports 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 ook 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 andere;
- 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 in de luchthavengebieden de innovatie en de transitie naar een duurzame luchtvaart bevorderd. IenM zorgt voor de regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, veiligheid, milieu en security, houdt toezicht en handhaaft de regelgeving om de publieke belangen te waarborgen. 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 met betrekking tot mainportbeleid en voor een permanente verbetering van de veiligheid middels introductie van veiligheidsmanagement;
- Voorts geeft IenM invulling aan de wettelijke 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.

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 luchthavencapaciteit Schiphol							
	Basis- waarde 2009	2010	2011	2012	2013	Gereali- seerd 2014	Streef- waarde 2020
Gerealiseerde vliegtuigbewegingen tov plafond 510.000	390.000 76%	386.000 76%	420.000 82%	423.000 83%	426.000 83,5%	438.300 85,90%	510.000 100%

Bron streefwaarde: Luchtvaartnota april 2009

Bron realisatie: Schiphol Amsterdam Airport, januari 2015

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken. Met het oog op de netwerkqualiteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainportgebonden verkeer. In 2012 is het convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol» tussen Schiphol en het Rijk bijgesteld. De afspraak is nu de inspanning er op te richten al bij het bereiken van 90 procent van de 510.000 vliegtuigbewegingen 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 (tbv 70.000 extra luchthavencapaciteit)				
	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2014	Streefwaarde 2015	Streefwaarde 2020
Luchthaven capaciteit Eindhoven		25.000		
	0	(10.000)	10.000	25.000
Luchthaven capaciteit Lelystad	0	0	25.000	45.000

Bron Eindhoven: Luchthaven besluit Eindhoven 2014 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2013/14, [31 936, nr. 187](#))

Bron Lelystad: Ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad (Kamerstukken II, vergaderjaar 2013/14 [31 936 nr. C](#))

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 netwerkqualiteit 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 2020. In 2014 is met het nemen/vaststellen van het luchthavenbesluit de wettelijke basis gelegd voor 25.000 extra vliegtuigbewegingen. In 2015 wordt de eerste tranche, op basis van de verleende vergunning medeburgergebruik voor 10.000 extra vliegtuigbewegingen, geëvalueerd. Indien aan alle voorwaarden is voldaan zal met ingang van 1 januari 2016 een vergunning burgermedegebruik kunnen worden verleend voor de volledige ruimte van 25.000 extra vliegtuigbewegingen.

Voor Lelystad zijn in 2014 alle voorbereidingen getroffen om voorjaar 2015 een luchthavenbesluit te kunnen nemen voor 45.000 vliegbewegingen. Het aantal vliegtuigbewegingen wijkt daarmee af van de streefwaarde 2015 zoals opgenomen in de begroting 2014, omdat thans voorzien wordt vergunning te verlenen voor de volledige ruimte van 45.000 extra vliegbewegingen.

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

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Streefwaarde 2014 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	
Parijs (CDG)	3	3	
Frankfurt (FRA)	2	2	
Gatwick	4	4	
Schiphol	8	8	< LHR, FRA, CDG
Zürich	5	5	
München	6	6	
Brussel	9	9	
Madrid	7	7	

Bron: SEO, jaarlijkse Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2014

Om te kunnen vaststellen of Schiphol een concurrerend kostenniveau heeft, vindt er jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. De resultaten van de benchmark van 2014 laten zien dat Schiphol medio 2014 net als het jaar ervoor goedkoper is dan zeven andere Europese luchthavens. Het streven is om de huidige positie van Schiphol in de rangorde van kostenniveau onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden.

**Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol**

Periode	2012	2013	2014	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal ( $L_{den}$ )	62,71	62,45	62,55	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur ( $L_{night}$ )	52,47	52,09	52,14	54,44 dB(A)

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol van de ILT 2014

Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit 2004

**Toelichting**

Op Schiphol is ook in 2014 aan de grenswaarden voor het Totale Volume Geluid (TVG) voldaan. Het TVG is de totale hoeveelheid geluid die door alle vliegtuigen gezamenlijk in een jaar mag worden geproduceerd. 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.

**Kengetal TRG score Schiphol**

Op Schiphol is ook in 2014 aan de grenswaarde voor het Totale Risico Gewicht (TRG) voldaan. Het TRG is het resultaat van een vermenigvuldiging van het maximale startgewicht van een vliegtuig met de ongevalskans per vliegtuigbeweging. De TRG-waarde 2014 bedraagt 7,101 ton. In het luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd dat het TRG van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar niet meer dan 9,724 ton mag bedragen. Het gebruiksjaar 2014 loopt van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2014 nog een TRG-ruimte van 2,623 ton beschikbaar was.

**Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met vnl. geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven**

Luchthaven	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Amsterdam	245	250	258	246	253	263	271	266	261	264
Frankfurt	279	285	288	291	284	283	288	301	286	286
London Heathrow	181	188	181	177	171	165	174	176	176	179
Parijs Charles de Gaulle	239	249	260	273	272	271	268	256	258	278
Brussel	132	131	158	190	183	188	200	190	181	192

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat, januari 2015

**Toelichting**

Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol is in 2014 licht gestegen. De toename is het grootst vanaf Parijs Charles de Gaulle en Brussel.

Op Schiphol stijgt het aantal vliegtuigbewegingen in 2014 met 3%. Op de drie grote luchthavens is sprake van een daling (Frankfurt en Parijs CdG) of slechts een geringe stijging (Londen Heathrow). De groei van het aantal vliegtuigbewegingen is op Brussel het hoogst.

Opvallend is ook de sterke stijging van het aantal passagiers op Brussel. De stijging van het aantal passagiers op Schiphol in 2014 (4,6%) is groter dan op Frankfurt, London Heathrow en Parijs Charles de Gaulle.

Op alle luchthavens is er in 2014 een positieve ontwikkeling voor wat betreft het vrachtvolume. De stijging is het sterkst op Schiphol (6,7%)

**Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, aantal passagiers en vrachttonnage per luchthaven**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Vliegbewegingen (x 1.000)</b>										
Amsterdam	405	423	436	428	391	386	420	423	426	438
Frankfurt	482	482	485	480	458	458	481	476	466	463
London Heathrow	472	471	476	473	460	449	476	471	470	471
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518	492	507	491	472	465
Brussel	231	232	241	236	212	205	214	206	199	214
<b>Passagiers (in mln)</b>										
Amsterdam	44	46	48	47	44	45	50	51	53	55
Frankfurt	52	53	54	53	51	53	56	57	58	59
London Heathrow	68	67	68	67	66	66	69	70	72	73
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58	58	61	61	62	64
Brussel	16	17	18	19	17	17	19	19	19	22
<b>Vracht (x 1.000 ton)</b>										
Amsterdam	1.450	1.527	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531	1.633
Frankfurt	1.864	2.031	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016	2.051
London Heathrow	1.306	1.306	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423	1.499
Parijs Charles de Gaulle	1.767	1.884	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876	1.896
Brussel	700	706	762	659	449	476	475	459	430	454

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2015

De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende buitenlandse luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Skyteam (Air France KLM en alliantiepartners) vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken.

Uit het onderzoek blijkt dat het netwerk van Schiphol in 2014 sterker groeit dan dat van de concurrerende Europese luchthavens. Het netwerk van Skyteam heeft zich op Schiphol sinds 2004 op alle fronten aanzienlijk sterker ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. De connectiviteit is in 2014 op Schiphol nagenoeg gelijk aan die op Parijs Charles de Gaulle.



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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
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	0,7	0,6	0,5
Gerealiseerd	2,5	1,4	0,9	0,8	0,9	1,0	1,2	1,4	0,9	2,0	1,1	0,63	0,54	0,61

Bron: Performance review Body, Performance monitoring Dashboard

**Toelichting**

De in bovenstaande tabel opgenomen reeks is de gemiddelde jaarlijkse vertraging per vlucht (in minuten) die aan Air Traffic Management in het Europese luchtruim wordt toegerekend.

De 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 vervolgens op een jaargemiddelde is overgegaan. Voorts zijn vanaf 2012 de gegevens ontleend aan het Performance Monitoring Dashboard van de performance Review Body, een adviseur van de Europese Commissie ter zake van prestatiesturing. 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.

**Kengetal: Gemiddelde ATFM 1ATFM staat voor «Air traffic flow management»- vertraging per vlucht in het NL luchtruim en op Schiphol (in minuten)**

	2010	2011	2012	2013	2014
Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht	2,80	1,00	1,00	1,00	1,00
Gerealiseerd	0,94	0,90	0,78	0,68	0,94

Bron: Luchtverkeersleiding Nederland

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde en-route ATFM-vertraging (Air Traffic Flow Management) per controlled flight in het Nederlandse luchtruim en de gemiddelde ATFM- vertraging op Schiphol tezamen. In de tabel is de gemiddelde vertraging per vlucht in het Nederlandse luchtruim als gevolg van regulaties van het verkeer door LVNL aangegeven. Deze gemiddelde vertraging betreft zowel de vertragingen in de en route als in de terminal verkeersbegeleiding. Dit in tegenstelling tot de Eurocontrolgegevens in de voorgaande tabel, die betrekking hebben op het en route verkeer. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht. Het merendeel van deze vertragingen wordt veroorzaakt door weersomstandigheden die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase onder 1 kilometer hoogte (slecht zicht, wind, sneeuw en aanverwante oorzaken als beperkt aantal vliegtoegestelplaatsen).

**Beleidsconclusies**

Het op artikel 17 uitgevoerde beleid en de resultaten waren in 2014 conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen opgetreden en er was geen noodzaak tot bijstelling. In 2014 zijn belangrijke stappen gezet in de voorbereiding van de besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding op Lelystad Airport. De totstandkoming van het luchthavenbesluit Lelystad Airport laat enige vertraging zien ten opzichte van de verwachting ten tijde van de vastge-

stelde begroting 2014. Het luchthavenbesluit wordt in het voorjaar van 2015 vastgesteld.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
17	Luchtvaart		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>27.313</b>	<b>17.542</b>	<b>20.183</b>	<b>- 2.641</b> 1)
<b>Uitgaven</b>		<b>21.796</b>	<b>20.201</b>	<b>34.291</b>	<b>- 14.090</b>
	<b>Luchtvaart</b>	<b>21.796</b>	<b>20.201</b>	<b>34.291</b>	<b>- 14.090</b>
17.01.01	Opdrachten	17.536	6.727	21.750	- 15.023
	– Opdrachten GIS	10.604	1.598	15.530	- 13.932
	– Overige opdrachten	6.932	5.129	6.220	- 1.091
17.01.02	Subsidies	2.862	2.284	1.290	994
17.01.03	Bijdrage aan agentschappen	64	10.071	10.071	0
	– waarvan bijdrage aan RWS	48	10.048	10.048	0
	– bestemd voor Caribisch Nederland	0	10.000	10.000	0
	– waarvan bijdrage aan KNMI	16	23	23	0
17.01.05	Bijdrage aan internationale organisaties	1.334	1.119	1.180	- 61
<b>Ontvangsten</b>		<b>38.863</b>	<b>38.168</b>	<b>44.851</b>	<b>- 6.683</b> 4)

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

De lagere verplichtingenrealisatie is voornamelijk het gevolg van minder benodigd verplichtingenbudget voor de opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS). Doel van het project GIS is het verminderen van de geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie van woningen. Ook wordt de behandeling en uitbetaling van schadeclaims en aankopen van woningen in de geluids- en sloopzones uit het LIB (Luchthaven Indelingsbesluit) uitgevoerd. In 2014 was minder verplichtingenruimte benodigd doordat een rechtszaak in het voordeel van RWS is beslecht, zie ook de toelichting ad 2.

### 17.01 Luchtvaart

#### 17.01.01 Opdrachten

##### Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS) (ad 2)

De derde fase van het geluidsisolatieprogramma is in 2012 afgerond. De beleidsevaluatie GIS is in 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden. (Kamerstukken II, 2013/2014, 26 959, nr. 140) De resultaten van de beleidsevaluatie GIS worden betrokken bij de brede beleidsdoorlichting luchtvaart in 2017. Doel van het project GIS is het verminderen van de geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie van woningen. Ook wordt de behandeling en uitbetaling van schadeclaims en aankopen van woningen in de geluids- en sloopzones uit het LIB (Luchthaven Indelingsbesluit) uitgevoerd. In 2014 is een rechtszaak bij de Raad van State over claims, waarvan de uitkomst van invloed was op 350 andere claims betreffende het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol 2008 (LVB 2008), in het voordeel van RWS beslecht. Hierdoor hoefde de reservering in de begroting niet te worden aangesproken.

## *Overige opdrachten*

### *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 2014 is het Luchthavenbesluit Eindhoven genomen en is het ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad aan de Tweede Kamer aangeboden.

### *Evalueren Normen en handhavingssstelsel*

De ontwikkeling van Schiphol tot 2020 vindt plaats binnen de aan de Alderstafel afgesproken kaders. In 2013 heeft de Alderstafel Schiphol op basis van de evaluatie van het experiment met het Nieuwe Normen en Handhavingssstelsel (Kamerstukken II, 2013/2014, [29 665, nr. 190](#)) het advies uitgebracht om het Nieuwe Normen en Handhavingssstelsel conform het experiment vorm te geven. Het kabinet heeft in 2013 in lijn met dit advies besloten het nieuwe stelsel in nieuwe wetgeving te verankeren. In de eerste helft van 2014 is aan de hand van het Aldersadvies d.d. 8 oktober 2013 het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart opgesteld. Met dit wetsvoorstel is de basis van het nieuwe normen- en handhavingssstelsel Schiphol in de Wet luchtvaart vastgelegd. De Raad van State heeft geadviseerd over het voorstel. Het wetsvoorstel en het nader rapport naar aanleiding van het advies van de Raad van State zijn eind 2014 aan de Tweede Kamer gezonden ten behoeve van de parlementaire behandeling.

### *Beleidsonderzoek vliegveiligheid*

De uitgaven aan onderzoek en evaluatie zijn gerealiseerd in het kader van de uitvoering van de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015.

### *Verminderen risico op vogelaanvaringen*

In 2014 is gewerkt aan het uitvoeren van de maatregelen uit het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol uit 2012. De effecten van onderwerking oogstresten en de andere sporen van de viersporen aanpak zijn geëvalueerd en de resultaten zijn aan de Tweede Kamer verzonden (Kamerstukken II, 2014/15, [28 286, nr. 778](#)).

### *Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking*

Aan de hand van de Beleidsagenda Luchtruimvisie werken Rijk en luchtverkeersdienstverleners aan het realiseren van een goede luchtzijdige bereikbaarheid van de Nederlandse luchthavens. Het Rijk en de luchtverkeersdienstverleners hebben afspraken gemaakt om de civiel-militaire co-locatie voor het lager luchtruim op Schiphol Oost in 2017 te realiseren.

### *Luchthavens Caribisch Nederland*

In 2014 is een vervolg gegeven aan de voorbereidingen voor de uitvoering van de masterplannen van de luchthavens op Bonaire, Saba en Sint Eustatius. Zo zijn de documenten, die noodzakelijk zijn voor de aanbesteding van de werkzaamheden, in het eerste kwartaal gereed gekomen. Direct daarna is door Rijkswaterstaat gestart met de aanbesteding van de werkzaamheden conform de uniforme Europese aanbestedingsvoorschriften. Op 8 april 2014 is de aankondiging van een opdracht gepubliceerd. Er zijn zowel in Nederland als op de eilanden diverse inlichtingenbijeenkomsten georganiseerd voor geïnteresseerde partijen. De aanbesteding is succesvol verlopen en heeft geresulteerd in een positief

gunningadvies. In november 2014 is een opdracht voor de uitvoering van de werkzaamheden gegeven. De daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal voornamelijk in 2015 plaatsvinden.

#### **17.01.02 Subsidies**

##### *CROS en overige commissies regionaal overleg*

IenM 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 en heeft als doel om hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. In 2014 zijn voorbereidingen getroffen voor de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) per 1 januari 2015 waaronder wijziging van de Regeling CROS. Deze wijziging maakt het mogelijk dat de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en de Alderstafel per 1 januari 2015 als Omgevingsraad zijn gaan werken. Daarnaast zijn subsidies verstrekt aan overige commissies regionaal overleg.

##### *Versneld onderwerken graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen (ad 3)*

In 2014 is subsidie verstrekt voor het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. De betreffende agrarische ondernemers ontvingen hiervoor een vergoeding per hectare versneld ondergewerkte graanakker. De vergoeding is gebaseerd op de inkomstenderving in verband met het onderwerken van het stro, extra kosten die de boeren moesten maken en een medewerking-vergoeding. Hiervoor heeft bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014 een ophoging van het subsidiebudget plaats gevonden.

##### *Stichting Knowledge & Development Center (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. IenM draagt financieel bij aan het KDC.

##### *Luchthaven Twente*

De Tweede Kamer is in mei 2013 per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 2012/13, [31 936, nr. 141](#)) over de bijdrage voor de Luchthaven Twente die maximaal € 4,6 miljoen (netto contante waarde 2014) zou bedragen. Op 17 juli 2014 is de Kamer per brief geïnformeerd over het staken van de inspanningen van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel om te komen tot een commerciële burgerluchthaven (Kamerstukken II, 2013/2014, [Aanhangsel nr. 2578](#)). In 2014 zijn derhalve geen subsidies verstrekt voor de ontwikkeling van Luchthaven Twente.

#### **17.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

Aan Rijkswaterstaat (RWS) inzake Caribisch Nederland en aan KNMI voor beleidsonderzoek is budget verstrekt als agentschapsbijdrage.

#### **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) is in 2014 een bedrag uitgegeven van € 1,119 miljoen, waarvan € 0,961 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

#### **Ontvangsten (ad 4)**

Door een lager aantal vliegbewegingen zijn minder heffingsaanslagen opgelegd hetgeen tot gevolg heeft gehad dat minder ontvangsten in het kader van de Geluidsisolatie Schiphol zijn gerealiseerd dan in de begroting was geraamd.

## Artikel 18 Scheepvaart en havens

### Algemene Doelstelling

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

### Rollen en Verantwoordelijkheden

#### **(Doen) uitvoeren**

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen.

Vanuit de Begroting hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Infrastructuurfonds. Via het Infrastructuurfonds (artikel 15, 17 en 18) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in 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.

RWS voert als beheerder het beheer en onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer en 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 & Markt (ACM) als de 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 internationaal (bijvoorbeeld in internationale gremia als de Europese Raad van transportministers) en regionaal voor deze normen, ook omdat een internationaal level playing field goed is voor de Nederlandse concurrentiepositie. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van International Maritime Organisation (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 (European Maritime Safety Agency (EMSA) en andere organisaties;
- Daarnaast wordt mede uit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd;
- IenM 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;

- 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 ILT 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 kengetallen opgenomen

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

Bron: Rijkswaterstaat 2015

#### *Toelichting*

Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen dat binnen de normtijd de sluis passeert nagestreefd (streefwaarde).

De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarden (70 procent in plaats van 85 procent). Dit speelt al langere tijd en wordt (naast geplande onderhoudsmaatregelen) voornamelijk veroorzaakt door gebrek aan capaciteit op de corridors tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluizen op die corridors lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren wel (ruim)voldoende.

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest-Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)														
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8	47,2	47,9	47,5	47,2
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0	36,3	37,0	36,6	36,2
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8	10,9	10,9	10,9	11,0

Bron: 2001–2010: Nationale Havenraad, 2011–2014: IenM

#### *Toelichting*

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

**Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van schepen > 100 GT en pontons > 1.000 GT**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag										
<i>Aantallen</i>										
Handelsvaart	570	574	566	640	688	725	770	800	822	808
Zeesleepvaart	164	174	212	222	222	249	263	247	260	258
Waterbouw	151	148	139	118	121	120	127	169	168	167
<b>Totaal</b>	<b>885</b>	<b>896</b>	<b>917</b>	<b>980</b>	<b>1.031</b>	<b>1.094</b>	<b>1.160</b>	<b>1.216</b>	<b>1.250</b>	<b>1.233</b>
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>										
Handelsvaart	4.932	5.031	5.114	5.980	6.313	6.075	6.886	6.740	7.045	6.978
Zeesleepvaart	178	181	243	264	237	310	307	362	347	360
Waterbouw	498	509	477	375	441	450	494	531	533	537
<b>Totaal</b>	<b>5.608</b>	<b>5.721</b>	<b>5.834</b>	<b>6.619</b>	<b>6.991</b>	<b>6.835</b>	<b>7.687</b>	<b>7.633</b>	<b>7.925</b>	<b>7.875</b>
van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlandse eigendom of beheer										
<i>Aantallen</i>										
Handelsvaart	375	434	462	395	410	433	422	408	403	403
Zeesleepvaart	329	284	332	358	406	459	456	477	498	519
Waterbouw	37	39	45	52	66	63	55	55	52	52
<b>Totaal</b>	<b>741</b>	<b>757</b>	<b>839</b>	<b>805</b>	<b>882</b>	<b>955</b>	<b>933</b>	<b>940</b>	<b>953</b>	<b>974</b>
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>										
Handelsvaart	4.692	5.566	6.278	4.542	5.057	5.259	5.232	5.072	5.517	5.987
Zeesleepvaart	2.704	2.782	1.903	1.423	1.217	1.011	1.298	1.640	1.612	1.643
Waterbouw	99	102	122	184	225	251	210	264	248	285
<b>Totaal</b>	<b>7.495</b>	<b>8.450</b>	<b>8.303</b>	<b>6.149</b>	<b>6.499</b>	<b>6.521</b>	<b>6.740</b>	<b>6.976</b>	<b>7.377</b>	<b>7.915</b>

Bron: Zeeschepen onder Nederlandse vlag: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2015. Zeeschepen onder buitenlandse vlag: cijfers 2005 Ecorys (december 2008); cijfers van 2006–2009 Policy Research Corporation (april 2010); cijfers 2010–2014 Inspectie Leefomgeving en Transport, 2015. 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**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)											
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 ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren											
Aantal significante scheepsongevallen	117	96	123	150	127	121	164	159	161	136	
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	9	
Aantal gewonden	29	49	54	30	51	56	45	63	58	27	

Bron: RWS 2014

De gegevens over 2014 komen in mei beschikbaar en zullen dan worden aangeboden aan de Tweede Kamer.

*Toelichting*

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 geeft van het aantal ernstige scheepvaartongevallen (ESOs) 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.

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

De 2 ZESO's in 2013 betroffen de aanvaring tussen het guardschip Maria en het vissersschip TX68, waarbij drie doden zijn gevallen en de stranding van een recreatievaartuig als gevolg waarvan het schip verloren is gegaan. De ESO's betroffen voorvallen met visserij (2 grondingen, 2 brand), recreatievaart (1 brand, 2 lek raken, 2 grondingen) en koopvaardij (3 verlies lading/sleep). Verder was er 1 aanvaring tussen een vissersschip en een recreatievaartuig.

**Beleidsconclusies**

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

## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)						
18	Scheepvaart en Havens		Realisatie	Begroting	Verschil	
		2012	2013	2014	2014	2014
Verplichtingen			5.077	18.793	4.963	13.830 1)
Uitgaven			5.361	4.801	5.303	- 502
18.01	Scheepvaart en havens		5.361	4.801	5.303	- 502
18.01.01	Opdrachten		2.317	1.956	2.302	- 346
18.01.02	Subsidies		467	543	340	203 2)
18.01.03	Bijdrage aan agentschappen		1.705	1.404	1.705	- 301
	- waarvan bijdrage aan RWS		1.705	1.404	1.705	- 301
18.01.05	Bijdragen aan internationale organisaties		872	898	956	- 58
Ontvangsten			97	465	0	465 3)

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

Bij Najaarsnota is € 15 miljoen verplichtingenruimte overgeheveld van het Infrafonds artikel 12 Beter Benutten naar HXII artikel 15 Openbaar Vervoer voor de in 2015 op te starten activiteiten voor de Topsector Logistiek. De scope van het programma is inmiddels nader uitgewerkt. Vervolgens is er vanuit het zwaartepuntprincipe eind 2014 gekozen om deze middelen bij Slotwet over te hevelen naar artikel 18 Scheepvaart en Havens.

### 18.01 Scheepvaart en havens

#### 18.01.01 Opdrachten

- In samenwerking tussen rijksoverheid en marktpartijen is een rijksbrede maritieme strategie opgesteld. Doel daarvan is om in nauwe samenwerking tussen rijksoverheid en actoren in het maritieme cluster een duurzame internationale maritieme toppositie van Nederland te bewerkstelligen en behouden. Deze strategie is in januari 2015 aan de Tweede Kamer gezonden.
- Met het oog op de concurrentiepositie van de maritieme cluster is de maritieme monitor 2014 opgesteld. Deze geeft informatie over de economische ontwikkelingen van de maritieme sectoren.
- Het Werkprogramma zeehavens met acties om de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens te versterken is op 25 juni 2014 getekend door de Nederlandse havenbedrijven, het havenbedrijfsleven en de ministers van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu.
- Er is een intentieverklaring getekend met de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba over de haveninfrastructuur en nautische veiligheid.
- In het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam zijn de laatste infrastructurele projecten horend bij fase 1 van het deelproject Landaanwinning afgerond, evenals een aantal projecten van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied.
- Onder andere via Bureau Voorlichting Binnenvaart Maatwerk, Schuttevaer en Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) is in 2014 gewerkt aan de voorbereiding van plannen voor het beter benutten van de potentie van de binnenvaart als instrument om een bijdrage te leveren aan het verminderen van de meest vertraagde ritten op de weg. Daarvoor zijn in 2014 met regio's bereikbaarheidsverklaringen gesloten

- met afspraken over doelstellingen (10% vermindering meest vertraagde ritten over de weg). In maart 2015 wordt de besluitvorming over deze plannen verwacht.
- Nederland speelt een actieve rol in de Europese initiatieven ter vergroening van de binnenvaart. De herziening van de Europese emissie-eisen voor scheepsmotoren is gestart. De Europese richtlijn «Clean power for transport» is aangenomen.
  - In CCR-verband is gewerkt aan regelgeving voor het gebruik van LNG als brandstof in de binnenvaart.
  - In CCR-verband zijn ook belangrijke stappen gezet ter verkleining van het tekort aan bemanningsleden en verdere professionalisering, o.a. door wederzijdse erkenning van diploma's met scholen in Tjechië en Roemenië.
  - In de IMO werd mede op initiatief van Nederland een actieplan opgesteld dat administratieve lasten van maritieme regelgeving moet verminderen. Ter implementatie van het Verdrag van Nairobi over wrakopruiming is het wetsvoorstel bestrijding maritieme ongevallen (Wbmo) naar de Tweede Kamer gestuurd. Het Verdrag biedt een juridische basis voor wrakopruiming buiten de territoriale zee en verruimt de verhaalsmogelijkheden. In juni 2014 werd de ministeriële Verklaring van Athene aangenomen, over de Europese maritieme strategie tot 2020. Hierin worden Europese acties m.b.t. verbetering van milieu, veiligheid en level playing field in de zeevaart benoemd.
  - Nederland heeft in de IMO en de EU actief bijgedragen aan totstandkoming van regelgeving met betrekking tot veiligheid en milieuvriendelijkheid van de zeevaart. Daarbij werd o.a. mondiale regelgeving vastgesteld voor LNG als brandstof voor zeeschepen, werd een verplichting met betrekking tot het juist aanleveren van gewichten van zeecontainers aangenomen, en werd gewerkt aan maatregelen die CO<sub>2</sub> reductie in de zeevaart op een veilige manier moeten bevorderen.
  - In 2014 trad de nieuwe Wet zeevarenden in werking, waarmee IMO-regels voor opleiding en training van zeevarenden werden geïmplementeerd. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verbetering van veiligheid op zee en arbeidsomstandigheden van zeevarenden

#### **18.01.02 Subsidies (ad 2)**

De verhoging wordt veroorzaakt door twee factoren. De eerste betreft de subsidieregeling Innovatie Duurzame Binnenvaart waarbij in totaal € 0,160 miljoen is verstrekt aan duurzame projecten in de Binnenvaart. Hiervoor zijn middelen uit het opdrachtenbudget overgeboekt naar het subsidiebudget. Daarnaast is een rijksbijdrage van € 0,045 miljoen aan Waterrecreatie Nederland ten behoeve van het ontwikkelen van de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (totstandkoming van een nieuw BRTN-kader 2015–2020) verstrekt.

Ten behoeve van een grotere instroom in het nautisch onderwijs voor voldoende aanbod van zeevarenden is de Tijdelijke subsidieregeling kennismakingsstages scheepvaart in 2014 verlengd met drie jaar in de periode 2015–2017.

#### **18.01.03 Bijdragen aan agentschappen**

In het kader van het BeleidsOndersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de

agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. In totaal doet de directie maritiem een beroep op 14,1 fte van RWS voor deze taken, voornamelijk voor taken op het terrein van de binnenvaart. Dit betreft de bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de capaciteitsinzet in het kader van Beleidsondersteuning en advies.

#### 18.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties

In 2014 zijn conform verdragsverplichtingen de contributies betaald aan de International Maritime Organization (IMO) en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

#### Ontvangsten (ad 3)

De hogere ontvangsten zijn het gevolg van terugbetalingen op subsidies uit de subsidieregeling Maritieme Innovatie en de tijdelijke subsidieregeling Innovatie Binnenvaart door RVO/AgNL, die volgen uit een aantal vastgestelde subsidies uit voorgaande jaren.

Extracomptabele verwijzingen

#### Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegen van het Infrastructuurfonds	846.121
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegen van het Infrastructuurfonds	48.344
<b>Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegen van het Infrastructuurfonds</b>	<b>894.465</b>
waarvan	
15.01 Verkeersmanagement	13.986
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	363.939
15.03 Aanleg	269.264
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	247.276
15.07 Investeringsruimte	

#### Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds	677
Andere ontvangsten van artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds	2.316
<b>Totale uitgaven op artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds</b>	<b>2.993</b>
waarvan	
17.06 PMR	2.993

**Extracomptabele verwijziging naar artikel 18.03 Intermodaal vervoer van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.03 Intermodaal vervoer van het Infrastructuurfonds	1.437
Andere ontvangsten van artikel 18.03 Intermodaal vervoer van het Infrastructuurfonds	
<b>Totale uitgaven op artikel 18.03 Intermodaal vervoer van het Infrastructuurfonds</b>	<b>1.437</b>
waarvan	
18.03 Intermodaal vervoer	1.437

## Artikel 19 Klimaat

### Algemene doelstelling

Klimaatverandering door menselijk handelen tegen gaan. Door uitstoot van CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot biedt bovendien economische kansen, waaronder lagere energiekosten.

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.

### Rol en verantwoordelijkheden

#### Regisseren

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

- Het door Nederland nakomen van de in UNFCCC<sup>29</sup> en EU-verband gemaakte afspraken over het reduceren van emissies van CO<sub>2</sub> en overige broeikasgassen en voor het emissiehandelssysteem waaronder het toewijzen en het doen veilen van CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissierechten. Ook de registratie van biobrandstoffen en de rapportage hierover ter controle van de duurzaamheid en de CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-emissies, op brandstofkwaliteit, op productie en inzet van duurzame biobrandstoffen, op de mondiale uitfasering van ozonlaagafbrekende stoffen en van gefluoreerde broeikasgassen en op de handel in CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

<sup>29</sup> United Nations Framework Convention on Climate Change.

- kassen, wordt onder andere door middel van financiële stimulering (MIA<sup>30</sup>/Vamil<sup>31</sup> 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.
  - De jaardoelstelling voor hernieuwbare energie in de vervoersector door middel van een verplichting voor degenen die biobrandstoffen op de markt brengen en het verbreden van de toepassing van hernieuwbare energie naar de luchtvaart en binnenvaart.

### Financiering

De Minister van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Clean Development Mechanism (CDM), één van de zogenoemde flexibele mechanismen van het Kyoto Protocol. De flexibele instrumenten bieden de mogelijkheid om emissiereducties (CER's) ten behoeve van de nationale reductiedoelstelling in een ander land te behalen. Hoofddoelstelling van CDM is om zoveel mogelijk CER's aan te kopen als nodig om de Nederlandse verplichtingen onder het Kyoto Protocol na te kunnen komen.

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).

### Kengetallen en indicatoren

Verwachte realisatie non ETS doelstelling 2020 (kengetal)				
	Verantwoordelijk ministerie	Raming begroting 2014 (Mton)	Aangepast nav NEV 2014 (Mton)	Verwachte realisatie (Mton)
CO <sub>2</sub> industrie en energie	EZ	8,5	8	10,7
CO <sub>2</sub> verkeer en vervoer	IenM	33,8	34	35,5
CO <sub>2</sub> gebouwde omgeving	BZK	25,1	25	22,5
CO <sub>2</sub> land- en tuinbouw	EZ	6,6	5	5,75
Overige CO <sub>2</sub> broeikasgassen landbouw	EZ	15,8	16	16
Resterende overige broeikasgassen	IenM	9,7	9	8,8
Totaal		99,5	96	99,25

Bron: Kamerstukken II, 2014–2015, 30 196, nr. 257; Nationale Energieverkenning 2014, ECN, PBL, CBS, RvO, 2014; pag. 75.

### Toelichting

De doelstelling voor de totale niet-ETS in 2020 is 105 Mton CO<sub>2</sub>-eq. Inclusief het extra beleid van het Kabinet zijn de verwachte emissies in 2020 minder dan 100 Mton. Hiermee ligt Nederland goed op koers voor de 2020 doelstelling.

In de kabinetsaanpak 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 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

<sup>30</sup> Milieu-investeringsaftrek.

<sup>31</sup> Willekeurige afschrijving milieu-investeringen; voorheen: «vervroegde».

hierover informeren. Is er een tegenvaller die niets van doen heeft met tegenvallende beleidseffecten, dan volstaat de reserveruimte (het verschil tussen de doelstelling en de raming) om deze tegenvaller op te vangen.

Op dit moment is het beeld dat overschrijdingen met name veroorzaakt zijn door een betere monitoring (beter «meten») en nieuwe aannames over autonome ontwikkelingen zoals de economie en de demografie. Van beleidsveroorzaakte tegenvallers is niet of nauwelijks sprake.

Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer (indicator in procenten)														
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	5,05							

Bron: Kamerstukken II, 2013–2014, 32 813, nr. 93 en de NEa rapportage hernieuwbare energie 2013.

#### Toelichting

Voor de jaren 2015 tot en met 2019 waren formeel nog geen verplichtingen vastgelegd, maar lineaire interpolatie tussen 2015 en 2020 leidt in de oude situatie tot een groei van 0,75 procent per jaar. Op dit moment is nog volop discussie in het kader van ILUC (Indirect Land Use Change). In het Besluit hernieuwbare energie vervoer is het percentage hernieuwbare energie voor 2015, te weten 6,25% opgenomen. Dit percentage was in de brief van 6 september 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2013–2014, 32 813, nr. 93) aangekondigd. In de NEa-rapportage 2013 over hernieuwbare energie vervoer, dat meegezonden is met de genoemde brief van 9 september 2014, is aangegeven dat in 2013 een percentage hernieuwbare energie in vervoer is gerealiseerd van 5,05%. In dezelfde brief is het voorgenomen percentage van 7% voor 2016 gepubliceerd. Op 4 november 2014 is de motie Dijkstra / Jan Vos aangenomen die vraagt om invulling van het groeipad tot en met 2020 (Kamerstukken II, 2014–2015, 34 000 XII, nr. 23). Hierover moet nog een besluit genomen worden.

#### Beleidsconclusie

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand worden een aantal mijlpalen uit 2014 toegelicht.

Het Kabinet heeft bij de onderhandelingen in aanloop naar de Europese Raad van 23 en 24 oktober 2014 ingezet op het vastleggen van Europese doelen van ten minste 40% CO<sub>2</sub>-reductie, 27% hernieuwbare energie en een indicatief energiebesparingdoel van 30% op EU-niveau. Op basis van de onderhandelingen is in de raadsconclusies uiteindelijk vastgelegd, dat de EU het doel heeft om tenminste 27% energie te besparen in 2030 ten opzichte van projecties van het toekomstig energieverbruik.

Van 1 tot en met 12 december 2014 is in Lima de VN Klimaatconferentie (COP20) gehouden. In de brief aan Tweede Kamer van 19 november 2014 (Kamerstukken 2014–2015, 31 793, nr. 93) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de Nederlandse inzet. In Lima is vooruitgang geboekt met de uitwerking van elementen voor een nieuwe mondiaal akkoord eind 2015 in Parijs. De Tweede Kamer is begin 2015 over de uitkomsten en de



beoordeling van de uitkomsten van Lima geïnformeerd (Kamerstukken 2014–2015, 31 793, nr 112).

Op 30 juni 2014 is de Duurzame brandstofvisie met LEF aangeboden aan de Staatssecretaris van IenM en aan de voorzitter van de Mobiliteitstafel van de Borgingscommissie Energieakkoord. De visie is een vervolg op het SER-Energieakkoord voor duurzame groei waarin ambitieuze lange termijn doelen voor vervoer in Nederland zijn opgenomen om de uitstoot van schadelijke broeikasgassen te verminderen. De Brandstofvisie vormt de basis voor een Actieagenda die in de eerste helft van 2015 verschijnt.

De Energieraad van 12 juni 2014 heeft een compromis bereikt over het ILUC (Indirect Land Use Change) voorstel. Het Europees Parlement zal naar verwachting begin 2015 zijn oordeel hierover uitspreken. Tot die tijd is het biobrandstoffenbeleid op de huidige Europese regelgeving gebaseerd en kunnen er geen extra eisen gesteld worden aan de biobrandstoffen die worden bijgemengd. De bouw van het Register Hernieuwbare Energie Vervoer is in 2014 aanbesteed en gebaseerd op de bestaande (Europese) wetgeving.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
19	Klimaat		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>27.629</b>	<b>63.217</b>	<b>50.581</b>	<b>12.636</b> 1)
<b>Uitgaven</b>		<b>95.080</b>	<b>65.813</b>	<b>59.422</b>	<b>6.391</b>
<b>19.01</b>	<b>Klimaat</b>	<b>11.749</b>	<b>16.934</b>	<b>19.969</b>	<b>- 3.035</b>
19.01.01	Opdrachten	876	3.243	5.659	- 2.416 2)
19.01.02	Subsidies	1.667	1.696	3.185	- 1.489 3)
19.01.03	Bijdrage aan agentschappen	9.206	11.995	11.125	870
	– Waarvan bijdrage aan NEa	5.187	6.943	7.894	- 951
	– Waarvan bijdrage aan RWS	3.608	4.146	2.913	1.233
	– Waarvan bijdrage aan KNMI	411	906	318	588 4)
	<b>Internationaal beleid, coordinatie en samenwerking</b>	<b>83.331</b>	<b>48.879</b>	<b>39.453</b>	<b>9.426</b>
19.02.01	Opdrachten	76.931	4.715	9.181	- 4.466
	– Uitvoering CDM	29.905	2.863	2.806	57
	– RIVM	29.613	0	0	0
	– AgNL	8.096	34	0	34
	– Interreg	8.097	344	1.445	- 1.101 5)
	– Overige opdrachten	1.220	1.474	4.930	- 3.456 6)
19.02.03	Bijdrage aan agentschappen	3.258	40.311	26.737	13.574
	– waarvan bijdrage aan RWS	3.258	449	188	261
	– waarvan bijdrage aan AgNL	0	10.215	1.022	9.193 7)
	– waarvan bijdrage aan RIVM	0	29.647	25.527	4.120 8)
19.02.05	Bijdrage aan internationale organisaties	3.142	3.853	3.535	318
<b>Ontvangsten</b>		<b>134.567</b>	<b>134.089</b>	<b>200.000</b>	<b>- 65.911</b> 9)

## **19.01 Klimaat**

### **Verplichtingen (ad 1)**

De hogere realisatie wordt met name verklaard door de verhogingen van het verplichtingenbudget ten behoeve van de opdrachten aan het RIVM en RVO<sup>32</sup> (voorheen AgentschapNL). Daarnaast is het budget verhoogd als gevolg van de bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken voor de uitvoering van de aan lenM gerelateerde activiteiten uit het SER-Energieakkoord.

#### **19.01.01 Opdrachten (ad 2)**

In 2014 zijn opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen:

- Klimaat (onder andere de uitwerking van de Lokale Klimaatagenda, alsmede de Roadmap/Klimaatagenda 2050)
- SER-Energieakkoord
- Duurzame mobiliteit (onder andere het programma Proeftuinen Rijden op Waterstof).

Het verschil tussen de begroting 2014 en de realisatie wordt met name verklaard door de verlagingen van het budget in verband met een overheveling naar 12.19.03 bijdragen aan agentschappen ten behoeve van werkzaamheden die RVO in 2014 uitvoerde.

#### **19.01.02 Subsidies (ad 3)**

In het verleden heeft het Ministerie van lenM subsidies aan bedrijven, onderzoeksinstituten en andere overheden verstrekt, waarvan in 2014 nog betalingen hebben plaatsgevonden. Het betreft subsidies in het kader van Lokale Klimaatinitiatieven, milieutechnologie en duurzame mobiliteit. De verschillen tussen begroting en realisatie zijn te verklaren door onder andere de budgetverlagingen (€ 1,2 miljoen) bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014. Dat was mogelijk omdat de betalingen op de subsidies achterbleven bij de oorspronkelijke raming.

#### **19.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

##### *Nederlandse Emissieautoriteit (NEA)*

Aan de NEa zijn via de jaarlijkse opdrachtverlening middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering van alle (deels wettelijk vereiste) werkzaamheden in het kader van emissiehandel, alsmede het register voor biobrandstoffen.

##### *Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) (ad 4)*

Aan het KNMI zijn middelen ter beschikking gesteld voor diverse werkzaamheden in het kader van klimaatonderzoek en het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). De benodigde middelen hiervoor zijn binnen de budgettaire ruimte van dit artikel bij 2e suppletoire begroting 2014 en bij slotwet overgeheveld en als agentschapsbijdrage aan het KNMI beschikbaar gesteld.

<sup>32</sup> met ingang van 2014 maakt AgentschapNL (AgNL) onderdeel uit van Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO)

#### *Rijkswaterstaat (RWS)*

Aan RWS Leefomgeving zijn voor 2014 middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de klimaat- en energiegerelateerde onderdelen van Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving), alsmede voor programma's in het kader van onder andere lokale klimaatinitiatieven, overige broeikasgassen, rijden op waterstof en monitoring duurzame mobiliteit.

### **19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking**

#### **19.02.01 Opdrachten**

##### *Uitvoering CDM*

Voor de uitvoering van het Clean Development Mechanism (CDM) zijn een aantal jaren geleden met (inter-)nationale instellingen overeenkomsten afgesloten. Deze instellingen hebben in opdracht van lenM, voor de levering van emissierechten (CER's), aankopen gedaan waarmee Nederland een deel van de verplichtingen onder het Kyoto Protocol is nagekomen. Het CDM is inmiddels afgerond. In 2014 is nog aan één instelling een betaling voor de ondersteuning van het programma gedaan, daarnaast is over de waarde van de ontvangen CER's omzetbelasting afgedragen.

##### *Interreg (ad 5)*

Bij voorjaarsnota is voor de internationale uitvoering van de programma's Interreg in Nederland (ook inbegrepen de stimulering van deelname door Nederlandse partners en de evaluatie) voor 2014 een budget van € 5,3 miljoen toegevoegd. Eind 2014 bleek dat de goedkeuring van een nieuwe Interreg periode 2015/2020 door de Europese Commissie vertraging heeft opgelopen waardoor in 2014 geen storting in het Europese fonds is gerealiseerd. De realisatie betreft de uitgaven die RVO heeft gedaan voor de reeds aangegane verplichtingen.

##### *Overige opdrachten (ad 6)*

Het verschil in de overige opdrachten wordt met name verklaard door de overheveling van een deel van het budget naar het budget voor RVO (voorheen Agentschap NL) en RWS. Daarnaast is een aantal HGIS-projecten niet doorgegaan of vertraagd.

In 2014 zijn opdrachten verleend in het kader van internationale diplomatie waaronder het uitvoeren van bedrijfslevenmissies, het ondersteunen en faciliteren van de delegaties bij internationale bijeenkomsten waaronder de klimaatconferentie in Peru en de Aarhus-conferentie die in 2014 in Nederland is georganiseerd. Tenslotte zijn middelen ingezet voor de financiering van de MKBA's waaronder Programma Groene Groei en Maatschappelijke kosten CO<sub>2</sub>.

#### **19.02.03 Bijdrage aan agentschappen (ad 7 en 8)**

##### *RWS*

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

#### *RIVM en RVO (vh AgentschapNL)*

lenM heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals het RIVM (uitvoering van wettelijke taken en beleidsonderbouwend onderzoek) en RVO Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en beleidsonderbouwend onderzoek).

Het verschil tussen begroting 2014 en realisatie betreft met name de overhevelingen bij de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting vanuit diverse artikelen voor de uitvoering van werkzaamheden in 2014 door RIVM en RVO. Daarnaast is aan het RIVM en RVO in 2014 een aantal aanvullende opdrachten verstrekt. Hiervoor zijn vanuit diverse artikelen budgetten overgeheveld.

#### **19.02.05 Bijdrage aan internationale organisaties**

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken en contributieverplichtingen zijn aan (inter-)nationale organisaties in 2014 de volgende bijdragen van meer dan € 0,1 miljoen betaald.

organisatie	onderwerp	bedrag x € 1.000
UNEP	Bijdrage aan het International Resource Panel. Het IRP is de pendant van het klimaatpanel IPCC, bestaat uit vooraanstaande wetenschappers en verschaft onafhankelijke informatie over het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Net als bij klimaat is het op dat gebied van belang te beschikken over onafhankelijke beleidsrelevante gegevens. De bijdrage verzekert invloed middels lidmaatschap van de stuurgroep.	100
UNEP	Het Verdrag van Stockholm is een wereldwijd verdrag ter identificatie en uitfasering van persistente organische verbindingen (bijvoorbeeld PCB). Het doel van dit verdrag is om de gezondheid van mens en milieu te beschermen tegen chemicaliën die lang in het milieu blijven en via accumulatie de gezondheid van mensen en dieren kan bedreigen. 178 landen en de EU zijn partij bij dit verdrag.	119
China Council	Nederland (in de persoon van de secretaris generaal lenM) neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema steden en wil dit thema de komende jaren beter onder de aandacht brengen.	100
Internationaal Transport-Forum (ITF)	Deze mondiale organisatie op vervoersgebied (dochterorganisatie van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), 54 landen zijn lid: alle Europese landen, en bv. de VS, China, Rusland etc.) is hét internationale publiekprivate platform dat ontwikkelingen bespreekt zoals de globalisering en de verduurzaming van vervoer.	208
UNEP	lenM aandeel Nederlandse bijdrage United Nations Environment Programme (UNEP)	615
UNEP	Climate and Clean Air Coalition; dit in 2012 opgerichte vrijwillige partnerschap van landen, wetenschappelijke instellingen, internationale organisaties en NGO's wil via gerichte initiatieven en projecten een lagere uitstoot van short lived climate pollutants bewerkstelligen – kortlevende stoffen als roet en ozon die zorgen voor klimaatopwarming en een slechtere luchtkwaliteit. Nederland is eind 2012 toegetreden.	100

organisatie	onderwerp	bedrag x € 1.000
UNEP – Verdrag van Rotterdam	Het Verdrag van Rotterdam betreft het vooraf melden van transport van bepaalde zeer schadelijke chemicaliën en het meeleveren van informatie over beschermingsmaatregelen voor gezondheid en milieu tijdens toepassing en gebruik. Het gaat daarbij om gewasbeschermingsmiddelen, biociden of industriële chemicaliën die zo schadelijk zijn dat ze vrijwel zonder uitzondering verboden zijn in de EU. Het verdrag beoogt om de verantwoordelijkheid voor dit soort schadelijke stoffen te delen en om samenwerking te vergroten. Het verdrag functioneert goed. Juist vanwege de rol van Nederland als handelsland en de Europese functie van de haven van Rotterdam is het van bijzonder belang dat dit verdrag goed functioneert.	123
UNEP – Minamata- kwikverdrag	Bijdrage aan voorlichtingsactiviteiten die tot doel hebben andere landen klaar te stomen voor ratificatie van het kwikverdrag. Dit draagt bij aan een snelle inwerkingtreding.	100
UNEP Partnership on Clean Fuels and Vehicles Earthmind	Bijdrage voor verlagen van de uitstoot van fijn stof in diesel in de regio Zuid Afrika en Mozambique. Past in modernisering milieubeleid (stimuleren van slimme internationale coalities)	100
	Door middel van het VCA-platform werkt een internationale multistakeholder-coalitie (overheden, NGO's en bedrijven) aan de vormgeving en financiering van maatregelen om gebieden duurzaam te ontwikkelen, met positieve baten voor klimaat, water, landgebruik en biodiversiteit. Doel is om het bedrijfsleven te helpen om op transparante en afrekenbare manier te investeren. Deze coalitie is een concrete bijdrage aan de modernisering van (internationaal) milieubeleid.	125
UNEP	Er worden mondiaal te weinig emissies gereduceerd om de tweegradendoelstelling voor klimaat binnen bereik te houden. Om dit gat te dichten heeft consultancybedrijf Ecofys een nieuwe benadering ontwikkeld: wedding the gap. De kern is om met internationale initiatieven van niet-statelijke actoren (bedrijven, lokale overheden, etc.) te komen tot extra emissiereducties die het gat kunnen dichten. In een brief aan de kamer (11 december 2012, <a href="#">31 793, nr. 73</a> ) heeft de Staatssecretaris aangegeven dit initiatief te willen ondersteunen. Met onze bijdrage ontwikkelt Ecofys verdere haalbaarheidsanalyses.	100
UNFCCC	Trust fund for supplementary activities: het fonds is voor aanvullende activiteiten, waartoe landen in gezamenlijkheid hebben besloten tijdens klimaat-conferenties.	100
VNO/NCW	Bijdrage aan de PUM Netherland senior experts, die senior managers en experts uitzendt als vrijwilliger naar ontwikkelingslanden en opkomende markten.	107
World Resources Institute (WRI)	Bijdrage aan het operationaliseren van Aqueduct. Bij het plannen van besluiten over klimaatadaptatie is inzicht nodig in bestaande en toekomstige risico's en in de effecten van maatregelen op het verlagen van risico's. Met dat doel wordt het online instrument Aqueduct ontwikkeld door een consortium van WRI, Dellares, VU-Amsterdam en PBL, gericht op Flood Risk and Intervention Assessment for Global Cities.	250

organisatie	onderwerp	bedrag x € 1.000
Dutch Cycling Embassy	Bijdrage voor het promoten van Nederlandse fietscultuur in het buitenland past in modernisering milieubeleid ( <i>smart / healthy cities</i> ). Het gaat over kennis, innovatie, mobiliteit, infrastructuur, exportbevordering en «Holland Branding».	190
diverse organisatie	bijdragen minder dan 0,1 miljoen.	1.416

#### **Ontvangsten (ad 9)**

Dit betreft de ontvangsten in het kader van de Emission Trade System (ETS) veilingopbrengsten. Bij 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014 is de raming met € 53 miljoen neerwaarts bijgesteld omdat in Europees verband is besloten het aantal te veilen emissierechten in de jaren 2014 – 2016 met in totaal 900 miljoen stuks te beperken en deze in 2019 en 2020 op de markt te brengen. Het Nederlands aandeel in de te veilen rechten bedraagt 3,23%. Dit betekent dat ook in Nederland het aantal te veilen rechten en de daarmee geraamde ontvangsten zullen wijzigen. Bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014 is verantwoord dat als gevolg van een lagere veilingprijs per emissie recht de raming met een bedrag van € 20 miljoen wordt bijgesteld. Uiteindelijk is de veilingopbrengst in 2014 op € 132,4 miljoen hetgeen € 5,4 miljoen meer is dan de bijgestelde ramingen.

## Artikel 20 Lucht en geluid

### Algemene doelstelling

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

### Rol 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 luchtmissies 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 vermindering van luchtmissies 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 SWUNG<sup>33</sup>) wordt een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen beoogd. Swung-2 zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau beter uitvoerbaar maken. Hinder door trillingen (vooral bij spoorprojecten van belang) zal door wettelijke normstelling worden tegengegaan. Aan lagere overheden worden subsidiemiddelen ter beschikking gesteld om 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 succesvolle uitvoering te brengen.
- Schonere en stillere voertuigen. Dit gebeurt door samen met de verkeersector 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.
- Mede-overheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het NSL om daarmee de Europese normen voor luchtkwaliteit (fijn stof in 2011 en NO<sub>2</sub> 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. De Minister werkt aan een

<sup>33</sup> SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

follow-up van het NSL om voorbereid te zijn op de implicaties van nieuwe Europese normen voor luchtkwaliteit in 2020.

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

#### *Kengetallen en indicatoren*

De vijfde monitoringrapportage NSL is op 16 december 2014 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2014/15, 30 175, nr. 203).

In de aanbestedingsbrief is aangegeven dat er nu nog twee NSL-monitoringsrapportages zullen volgen, in 2015 en 2016.

Tegengaan geluidhinder (kengetallen sanering verkeerslawaaï)					
	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
aantal woningen	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	159.941
Uitgevoerd 2012	0	549	3.031	1.125	4.705
Uitgevoerd 2013	0	831	3.000	2.784	6.615
Uitgevoerd 2014	56	704	3.000	397	4.157
Restant 31-12-2014	11.442	44.878	19.674	254.743	330.737
Gepland restant per 31-12-2014	11.270	44.685	19.705	255.697	331.357

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï, 9 februari 2015

#### *Toelichting*

- De hier gepresenteerde cijfers voor Rijksinfrastructuur hebben betrekking op de sanering die nog door BSV onder de Wet geluidhinder wordt afgehandeld. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering zoals die nu door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de (meer recente) Wet milieubeheer. Hierdoor wijken de hier gepresenteerde aantallen af van de aantallen bij beleidsartikel 14, die zijn gebaseerd op sanering onder de Wet milieubeheer.
- De gerealiseerde en geplande uitvoering van de A-lijst betreft een aanname op basis van de beschikbare budgetten en gemiddelde kosten per woning. Voortgangsgegevens zijn niet centraal beschikbaar.
- De realisatie van de A-lijst per ultimo 2014 komt goed overeen met het geplande restant. Het verschil is ontstaan doordat de voorbereiding of uitvoering van projecten soms afwijkt van de planning.



Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005 en 2010, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr. (kengetal)												
	1990	2000	2005	2010	2010	2010	2012	2014 <sup>1</sup>	2015	2020	2020	2030
					Goten- burg Protocol	National Emission Ceiling (NEC)- Richtlijn	Realisatie	Raming	Raming	Raming	Reductie percen- tage voor Neder- land t.o.v. 2005 (als plafond in kton)	Raming
SO <sub>2</sub>	192	73	64	34	50	50	34	36	37	33	28% (46)	34
NO <sub>x</sub>	575	395	337	272	266	260	248	236	230	189	45% (185)	175
NH <sub>3</sub>	355	162	143	127	128	128	120	115	116	109	13% (1.244)	107
NMVOS <sup>2</sup>	482	238	172	150	191	185	144	148	152	164	8% (158)	187
PM <sub>2,5</sub>	46	24	19	15			14	14	12	11	37% (12)	11

<sup>1</sup> Inschatting op basis van verwachte ontwikkelingen in de emissies tussen 2011 en 2020.

<sup>2</sup> NMVOS – Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan

#### Toelichting

In de bijgaande tabellen zijn voor de emissies naar lucht de gerealiseerde emissies weergegeven, evenals de huidige verwachtingen voor 2020 en 2030. De emissies zijn weergegeven voor Nederland in totaal en specifiek voor de sector verkeer en vervoer. Voor de begroting 2014 kon de realisatie worden weergegeven tot en met 2011. In deze verantwoording is de realisatie tot en met 2012 meegenomen (Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990–2012: Informative Inventory Report 2014, Jimmink et al, 2014, RIVM report 680355015). Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de realisatie in lijn van de verwachte daling in de emissies ligt. Aan de bestaande doelstellingen voor 2020 kan naar verwachting dan ook worden voldaan.

Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer <sup>1</sup> in kton/jr (kengetal)									
	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2014 <sup>2</sup>	2020	2030
	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Raming	Raming
NO <sub>x</sub>	336	240	198	164	159	149	139	97	79
SO <sub>2</sub>	18	9	6	1,2	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
PM <sub>2,5</sub>	22	15	10	7	7	8	5	3	3
NH <sub>3</sub>	1	2,6	2,6	2,5	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4
NMVOS <sup>3</sup>	198	85	45	32	31	33	29	28	26
CO <sub>2</sub> (Mton)	30	37	39	38	38	37	37 <sup>4</sup>	35 <sup>5</sup>	34 <sup>5</sup>

<sup>1</sup> Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart.

<sup>2</sup> Inschatting op basis van verwachte ontwikkelingen in de emissies tussen 2011 en 2020.

<sup>3</sup> NMVOS – Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan

<sup>4</sup> Raming van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen 2011–2015, PBL, Den Haag 2011 in samenwerking met ECN

<sup>5</sup> Referentieraming energieën emissies: actualisatie 2012, PBL, Den Haag 2012 in samenwerking met ECN

Bron: 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

Op basis van nieuwe inzichten aangaande de emissiefactoren voor de verkeersemissies en het gebruik van een nieuw model voor de berekening van de stikstofstromen in de landbouwketen zijn de emissies voor

historische jaren herberekend voor verkeer (NO<sub>x</sub>, PM<sub>2.5</sub> en NMVOS) en ammoniak (Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990–2012: Informative Inventory Report 2014, Jimmink et al, 2014, RIVM report 680355015).

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 worden bijgesteld.

Ontwikkeling CO <sub>2</sub>								
	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2021
EU	162,6	145,7	140,3	135,7	132,2	127	130	95
Nederland	169,9	146,9	135,8	126,2	118,6	109,1		

Bron: European Environment Agency; pagina 9, tabel 3.1. en pagina 22 tabel A3 van publicatie *Monitoring CO<sub>2</sub>-emissions from new passenger cars in the EU: summary of data for 2013*, EEA 30 april 2014.

#### Toelichting

- Nadat vrijwillige afspraken over CO<sub>2</sub>-reductie met de Europese autofabrikanten niet tot gewenste resultaten hebben geleid, heeft de Europese Commissie in december 2007 een voorstel gedaan voor verplichte reductiedoelstellingen. Dat voorstel is in 2009 aangenomen en bevatte een verplichte norm van gemiddeld 130 g CO<sub>2</sub>/km in 2015. Daarnaast is in november 2013 overeenstemming bereikt dat een verplichte norm van gemiddeld 95 g CO<sub>2</sub>/km in 2021 zal gelden. Deze norm zal er straks toe leiden dat de gemiddelde automobilist op jaarbasis zo'n € 340 aan brandstofkosten bespaart.
- Alleen voor 2015 en 2020 zijn er EU-normen (voor fabrikanten). De CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord.
- Fiscaal beleid, met name bijstellingstarieven voor leaseauto's, heeft ervoor gezorgd dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland sterk is gedaald, veel sterker dan in de rest van Europa. Daarmee onderstreept Nederland het belang van de reductie van broeikasgassen in het verkeer.

#### Beleidsconclusie

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand worden een aantal mijlpalen uit 2014 toegelicht.

Op 18 december 2013 heeft het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor een Richtlijn betreffende de reductie van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen gepubliceerd. De Tweede Kamer is op 7 februari 2014 middels BNC (Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen) fiches (Kamerstukken II, 2013/14, [22 112, nr. 1790](#)) over de nieuwe Commissievoorstellen geïnformeerd. De inzet van het Kabinet is dat door de herziening van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (NEC-richtlijn, 81/2001/EC) en de nieuwe richtlijn voor middelgrote stookinstallaties deze negatieve effecten worden tegen gegaan. Het Kabinet is in beginsel positief over de uitgangspunten van het voorstel tot wijziging van de NEC-richtlijn en het voorstel voor het beperken van de emissies voor middelgrote stookinstallaties. Voor wat betreft het voorstel tot wijziging van de NEC-richtlijn voert Nederland een kosten-

batenanalyse uit. Zodra de resultaten hiervan beschikbaar zijn, kan Nederland een positie innemen ten aanzien van het voorgestelde ambitieniveau.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is vastgesteld op 1 augustus 2009 met een looptijd van vijf jaar, dus tot 1 augustus 2014. In 2013 is de kamer geïnformeerd over het voornemen tot verlengen van het NSL tot 31 december 2016. Het besluit tot verlenging is gepubliceerd in de Staatscourant van 4 juni 2014, nr. 15920.

Op 11 juni 2014 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de afronding van het onderzoek dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet naar de gezondheidseffecten van geluid en trillen langs het spoor. Er wordt bekeken of dit kan worden gecombineerd met de uitkomsten van het nog lopende onderzoek naar mogelijkheden voor en consequenties van eventuele normering voor trillingen. Bij brief van 25 september 2014 (Kamerstukken II, 2014/15, [29 984](#), nr. 531) is gemeld dat de Kamer begin volgend jaar hierover wordt geïnformeerd.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
20	Lucht en Geluid		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>84.084</b>	<b>36.076</b>	<b>32.060</b>	<b>4.016</b> 1)
<b>Uitgaven</b>		<b>90.946</b>	<b>47.294</b>	<b>49.383</b>	<b>- 2.089</b>
<b>20.01</b>	<b>Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder</b>	<b>90.946</b>	<b>47.294</b>	<b>49.383</b>	<b>- 2.089</b>
20.01.01	Opdrachten	7.054	6.195	5.269	926
20.01.02	Subsidies	16.819	11.661	20.150	- 8.489 2)
20.01.03	Bijdrage aan agentschappen	2.205	1.028	1.292	- 264
	– waarvan bijdrage aan RWS	2.205	1.028	1.292	- 264
20.01.04	Bijdrage aan medeoverheden	63.732	27.517	21.531	5.986
	– NSL	42.000	0	1.288	- 1.288 3)
	– Wegverkeerlawaaï	20.080	27.385	19.764	7.621 4)
	– Overige bijdrage medeoverheden	1.652	132	479	- 347 5)
20.01.07	Bekostiging	1.136	893	1.141	- 248
<b>Ontvangsten</b>		<b>337</b>	<b>427</b>	<b>0</b>	<b>427</b> 6)

Toelichting op de financiële instrumenten

#### Verplichtingen (ad 1)

De hogere realisatie van het verplichtingenbudget heeft met name te maken met de verhoging van het budget voor zowel de uitvoering van opdrachten in het kader van luchtkwaliteit als het tegengaan van geluidshinder. Hiervoor zijn de verplichtingenbudgetten in de jaren 2015 en 2016 verlaagd.

#### 20.01 Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder

##### 20.01.01 Opdrachten

In 2014 zijn opdrachten verstrekt en betalingen op lopende opdrachten gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen:

- Verkeersemissies (onder andere de steekproefcontroleprogramma's door TNO)
- Geluidshinder (onder andere de opdracht aan BSV (Bureau Sanering Verkeerslawaaï) voor de uitvoering van het subsidieprogramma Sanering Wegverkeerslawaaï en opdrachten SWUNG-2).
- Luchtkwaliteit (onder andere opdrachten samenhangend met (de aanpassing van) de monitoringstools luchtkwaliteit).

#### **20.01.02 Subsidies (ad 2)**

De lagere uitgaven hebben met name betrekking op de verlaging van het kasbudget in verband met de compensatie voor de beleidsintensivering van Klimaat en Duurzaamheid en de compensatie voor de ophoging van het subsidieplafond Tijdelijke overgangsregeling ISV Geluid ([Stcrt. 2014, 17566](#)).

De uitgaven betreffen de subsidies die in 2014 zijn uitgekeerd voor voertuigen voorzien van schone motoren die voldoen aan de nieuw in te voeren Europese normen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de subsidieregelingen voor taxi's en bestelauto's (Euro-6) en voor vracht-auto's en bussen (Euro-VI).

#### **20.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

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

#### **20.01.04 Bijdrage aan medeoverheden (ad 3, 4 en 5)**

##### *NSL*

In 2014 zijn geen betalingen in het kader van de NSL gedaan.

##### *Wegverkeerslawaaï*

In 2014 zijn bijdragen aan provincies en gemeenten verstrekt voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï en de Tijdelijke overgangsregeling Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) geluid.

Het verschil tussen de begroting en realisatie komt doordat het aantal aanvragen en uitgekeerde bedragen hoger was dan oorspronkelijk geraamd. Hiertoe is bij 2e suppletoire begroting en bij Slotwet vanuit andere beleidsartikelen binnen dit artikel budget beschikbaar gekomen.

##### *Overige bijdrage*

In het kader van eerder toezegde bijdragen voor Geluidskaarten (tweede tranche) zijn de laatste betalingen voor de afwikkeling en begeleiding van deze bijdragen verricht. Deze waren lager dan geraamd.

#### **20.01.07 Bekostiging**

In 2014 zijn in het kader van de bekostiging van het jaarlijkse programma van milieu gerelateerd onderzoek, bijdragen verstrekt aan het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN).

**Ontvangsten (ad 6)**

Het betreffen, van andere overheden, terugontvangen bedragen in het kader van de subsidieregeling Wegverkeerslawaaï. Deze ontvangsten waren in de begroting 2014 niet geraamd.

## Artikel 21 Duurzaamheid

### Algemene doelstelling

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

### Rol en verantwoordelijkheden

#### Regisseren

Duurzaamheid moet expliciet 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, onder andere door uitvoering van het programma «Van Afval naar Grondstof»;
- In samenwerking met EZ stellen van grenzen aan de uitputting en aantasting van natuurlijke hulpbronnen. Dit gebeurt via generieke en brongerichte maatregelen ter versterking van de veerkracht van het natuurlijk kapitaal;
- 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;
- Het met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking;
- Het coördineren van beleid in Europees en in mondiaal verband om het internationale level playing field voor duurzaamheid te versterken;
- Het beter benutten van duurzame functiecombinaties (infra, groen, et cetera) bij het opdrachtgeverschap voor aanleg en beheer van eigen gebieden. Ecosysteemdiensten (zoals watervasthoudend en zelfreinigend vermogen van de bodem, waterzuivering en natuurlijke plaagregulatie) vormen hiervoor een goede basis.

#### Stimuleren

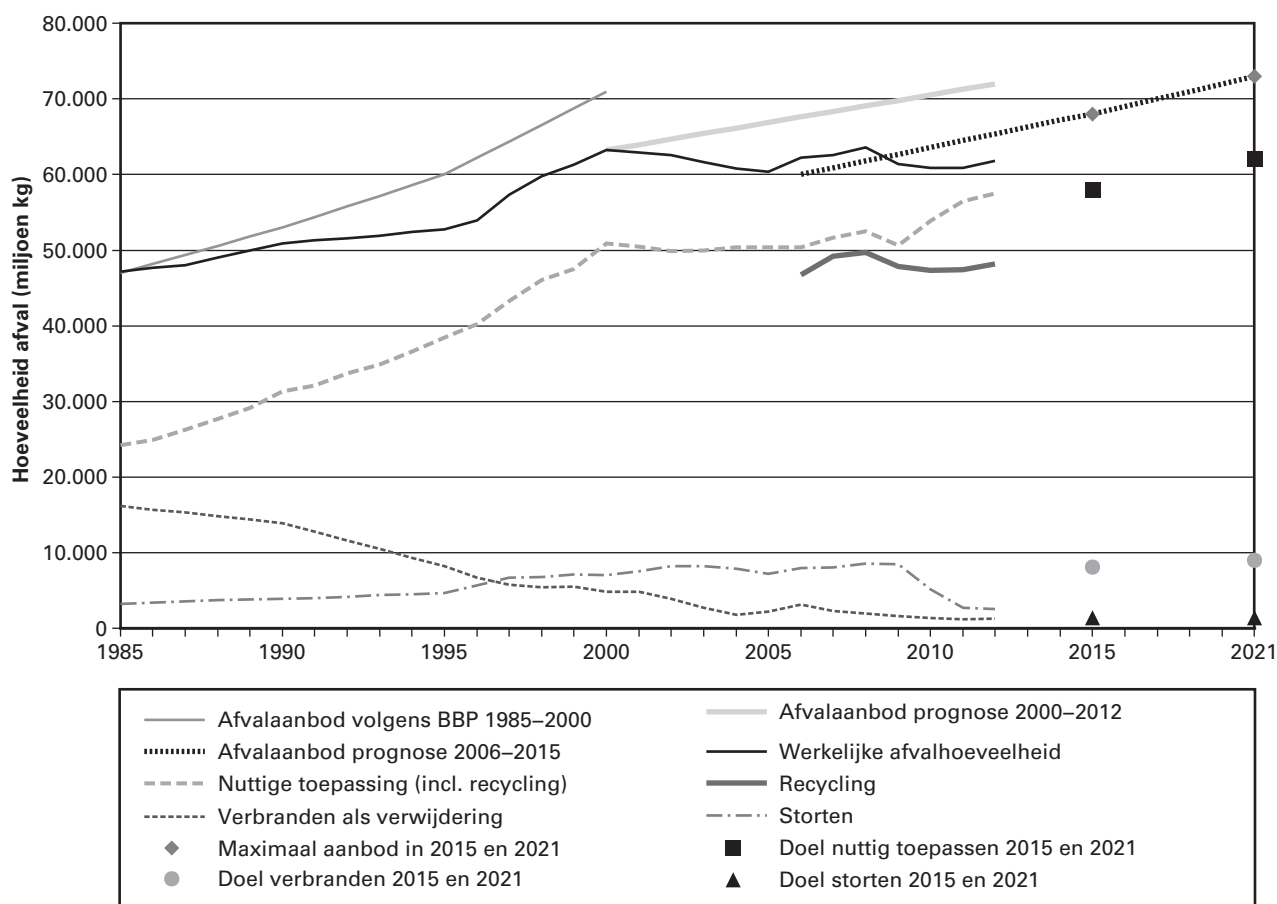
Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen kunnen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken steunt lenM duurzame initiatieven in de samenleving. Daarom stimuleert de Minister in samenwerking met andere departementen verduurzaming door:

- Het stimuleren van ketenpartijen om duurzaamheidscriteria te hanteren. Door het bieden van meer transparantie en vergelijkingsmogelijkheden kan duurzaamheid een integraal onderdeel uitmaken van ieders afwegingen en besluiten;
- Samenwerking met andere organisaties die begrippen als «duurzaam consumeren» en «maatschappelijk verantwoord ondernemen» concreet en hanteerbaar maken voor (kleine) bedrijven en burgers;
- 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 Green Deals en ketenprojecten;
- 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 verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

#### Kengetallen en indicatoren

Duurzame ontwikkeling kan op meerdere manieren inzichtelijk worden gemaakt. Wat betreft duurzaamheid in de Nederlandse samenleving zijn kengetallen te vinden in de *Monitor Duurzaam Nederland (MDN) 2011* van het CPB, PBL, SCP en CBS, en in de CBS rapportage *Green growth in the Netherlands 2011*. In 2014 zijn aan de MDN ook indicatoren toegevoegd die meer gericht zijn op groene groei. Onderstaande grafiek laat kengetallen zien met betrekking tot de hoogwaardigheid van afvalverwerking.



Bron: LAP en RWS Leefomgeving.

#### Toelichting bij de grafiek:

In maart 2010 is het gewijzigde Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) 2009–2021 van kracht geworden. In dat plan zijn kwantitatieve en kwalitatieve doelen geformuleerd. De figuur laat verschillende prognoses uit het verleden zien van het afvalaanbod. Ook is het werkelijk afvalaanbod weergegeven. Het verschil tussen de drie 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 verbrand als vorm van

verwijdering en is gestort. Er zijn in het LAP, en dus bij dit kengetal, alleen (tussen)doelen voor de jaren 2015 en 2021 geformuleerd. Dat komt met name vanwege de verschillende looptijden tussen het treffen van maatregelen en het effect daarvan.

#### Beleidsconclusie

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand worden een aantal mijlpalen uit 2014 toegelicht.

In 2014 is via het programma «Van Afval Naar Grondstof» invulling gegeven aan de Groene Groei strategie van het kabinet. Over de concrete uitwerking van de operationele doelstellingen van dit programma is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 2013/2014, [33 043, nr. 28](#)).

De wijziging van het Landelijk Afvalbeheer Plan (LAP), dat tot doel heeft verder te sturen op hoogwaardigheid van afvalverwerking, is in 2014 in de inspraak gebracht. De inspraak is ook in 2014 verwerkt en het gewijzigde LAP is in december 2014 vastgesteld. De indicator die gebruikt is, is gebaseerd op kengetallen voor de hoogwaardigheid van afvalverwerking. De ontwikkeling van deze kengetallen is in lijn met de weergegeven doelstellingen. Zo is de hoeveelheid afval die nuttig is toegepast verder toegenomen. Hiermee komt de doelstelling van 2015 weer iets dichterbij.

In 2014 is conform toezegging aan de Tweede Kamer de beleidsdoorlichting van artikel 21, duurzaamheid, van de begroting van IenM opgeleverd. De uitkomsten en beleidsreactie zijn op 19 december 2014 (Kamerstukken II, 2014/2015, [32 861, nr. 6](#)) aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarnaast is er een aanvullende externe rapportage aan de Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2014/2015 [32 861, nr. 7](#)). De doeltreffendheid is volgens de onderzoekers redelijk tot goed. Op veel terreinen zijn doelen (grotendeels) bereikt en heeft het beleid daar in belangrijke mate aan bijgedragen. Ook zijn er onderdelen waar het beleid effect heeft ondanks het feit dat er nog geen sprake is van volledige doelbereiking. Dit geldt met name voor het beleid voor afval, duurzaam inkopen en de maatregelen in het kader van de Nitraatrichtlijn. Op het terrein van ecosystemen en biodiversiteit is het beleid volgens de onderzoekers echter niet doeltreffend. Voor de overige, meer recente onderdelen zijn doelbereiking en doeltreffendheid nog niet te bepalen. Wat betreft de doelmatigheid wordt geconstateerd dat uit de begroting niet duidelijk valt op te maken hoe de hoogte van de begrote uitgaven is bepaald. Daardoor ontbreekt een helder startpunt voor het bepalen van de doelmatigheid en wordt geconcludeerd dat op basis van de doorlichting en de beschikbare beleidsevaluaties geen eenduidige uitspraken kunnen worden gedaan over de doelmatigheid



Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
21	Duurzaamheid		Realisatie	Begroting	Vershil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>			<b>8.880</b>	<b>18.650</b>	<b>12.707</b>
<b>Uitgaven</b>			<b>11.596</b>	<b>13.530</b>	<b>4.890</b>
<b>21.01</b>	<b>Afval en duurzaamheidagenda</b>		<b>6 045</b>		
21.01.01	Opdrachten		1.762		
	– Uitvoering AgNL		0		
	– Overige opdrachten		1.762		
21.01.02	Subsidies		1.393		
	– Afvalfonds		1.393		
	– Overige subsidies		0		
21.01.03	Bijdrage aan agentschappen		2.890		
	– waarvan bijdrage aan RWS		2.890		
<b>21.02</b>	<b>Preventie en milieugebruiksruimte</b>		<b>2.839</b>		
21.02.01	Opdrachten		2.469		
21.02.03	Bijdrage aan agentschappen		370		
	– waarvan bijdrage aan RWS		370		
<b>21.03</b>	<b>Ecosystemen en landbouw</b>		<b>2 712</b>		
21.03.01	Opdrachten		1.274		
21.03.02	Subsidies		934		
21.03.03	Bijdrage aan agentschappen		504		
	– waarvan bijdrage aan RWS		504		
21.03.04	Bijdrage aan medeoverheden		0		
<b>21.04</b>	<b>Duurzaamheidsinstrumentarium</b>		<b>0</b>	<b>753</b>	<b>1.365</b>
21.04.01	Opdrachten			559	1.171
21.04.03	Bijdrage aan agentschappen		0	194	194
	– waarvan bijdrage aan RWS			194	194
<b>21.05</b>	<b>Duurzame Productketens</b>		<b>0</b>	<b>12.522</b>	<b>8.598</b>
21.05.01	Opdrachten			5.818	5.478
21.05.02	Subsidies			1.660	520
21.05.03	Bijdrage aan agentschappen		0	5.044	2.600
	– waarvan bijdrage aan RWS			5.044	2.600
<b>21.06</b>	<b>Natuurlijk kapitaal</b>		<b>0</b>	<b>5.145</b>	<b>3.567</b>
21.06.01	Opdrachten			3.217	2.339
21.06.02	Subsidies			631	359
21.06.03	Bijdrage aan agentschappen		0	1.297	869
	– waarvan bijdrage aan RWS			1.297	869
21.06.04	Bijdrage aan medeoverheden			0	0
<b>Ontvangsten</b>			<b>125</b>	<b>72</b>	<b>0</b>

Toelichting op de financiële instrumenten

**Verplichtingen (ad 1)**

De verhoging van het verplichtingenbudget komt door opdrachten inzake Van Afval Naar Grondstof (VANG) en de ontwikkeling van Digitale Atlas Natuurlijk Kapitaal (DANK).

Met deze mutaties is het verplichtingenbudget per saldo uitgekomen op € 18,6 miljoen, een verhoging van het verplichtingenbudget van € 5,9 miljoen.

## **21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium**

### **21.04.01 Opdrachten (ad 2)**

Het verschil wordt met name verklaard door een overboeking naar artikelonderdeel 19.02 ten behoeve van de uitvoering van het milieu-innovatieprogramma door Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO).

Daarnaast zijn er opdrachten verstrekt voor de voorlichtingscampagne Duurzaam Inkopen, de stimulering in het Middelbaar Beroepsonderwijs (MBO) en de ontwikkeling en implementatie van duurzaamheidsinstrumentaria (zoals groene business cases, afwegingskaders op het gebied van verduurzaming en financiële instrumenten).

### **21.04.03 Bijdragen aan agentschappen**

Aan Rijkswaterstaat, unit Leefomgeving zijn voor 2014 middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering van het afvalbeleid en voor de duurzaamheidgerelateerde taken van INFOMIL (centraal punt voor de bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving).

## **21.05 Duurzame productketens**

### **21.05.01 Opdrachten**

In 2013 is besloten de verbetering van het afvalbeheer in Caribisch Nederland op de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) te ondersteunen (Kamerstukken II, 2013/2014, [30 872, nr. 149](#)). De eilanden hebben, conform afspraak, een Afvalbeheer- en uitvoeringsplan ingediend, waarmee is ingestemd. Voor de uitvoering is in totaal een bedrag van € 4,0 miljoen toegezegd, waarvan in 2014 een bedrag van € 3,7 miljoen is betaald.

Daarnaast zijn opdrachten verstrekt voor projecten ter verduurzaming van ketens in het kader van de circulaire economie en de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van de afvalverwijdering (onder andere registratie van Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars van afvalstoffen, VIHb).

### **21.05.02 Subsidies (ad 3)**

Het verschil wordt voornamelijk verklaard doordat er ten behoeve van beleidsintensivering op Duurzaamheid vanuit de artikelen 20 en 22 extra budget beschikbaar is gesteld. Deze herprioritering was met name in het kader van Van Afval Naar Grondstof (VANG).

Ten behoeve van het Uitvoeringsprogramma Huishoudelijk Afval in het kader van VANG is een subsidie verstrekt aan Nederlandse Vereniging van Reinigingsdirecteuren (NVRD). Verder zijn er subsidies verstrekt aan Stichting Milieu Centraal en Stichting Milieukeur.

### **21.05.03 Bijdragen aan agentschappen (ad 4)**

Aan Rijkswaterstaat, unit Leefomgeving zijn in 2014 middelen ter beschikking gesteld voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het beleid op het gebied van afval, grondstoffen en productketens.

Het verschil tussen Begroting 2014 en de realisatie wordt met name verklaard door een grotere capaciteitsinzet van RWS dan geraamd ten behoeve van de uitvoering van het programma «Van Afval Naar Grondstof». De benodigde middelen zijn bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting vanuit de artikelen 20 en 22 naar dit artikelonderdeel overgeheveld.

## **21.06 Natuurlijk kapitaal**

### **21.06.01 Opdrachten**

In 2014 is € 1,4 miljoen aan middelen toegekend ten behoeve van de ontwikkeling en onderhoud op het gebied van milieu aan Normalisatie en Normen (NEN). De hiervoor benodigde middelen zijn voor een deel vanuit andere beleidsartikelen naar dit artikel overgeheveld.

Daarnaast zijn opdrachten op het gebied van landbouw verstrekt, onder andere voor de werkzaamheden van het College ter Beoordeling van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) en het beoordelingsinstrument voor endotoxine-emissies. Deze opdrachten vallen onder de verantwoording van het Ministerie van Economische zaken, daarom zijn er middelen bij Najaarsnota hier naar overgeheveld (in totaal € 0,9 miljoen).

Ook zijn er in 2014 uitgaven gedaan voor opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor Duurzaamheid. Dit betreft criteria voor onder andere biomassa en de waardering van ecosystemen.

### **21.06.02 Subsidies**

De middelen zijn ingezet voor de afwikkeling van een aantal subsidieregelingen uit voorgaande jaren (onder andere de SMOM-regeling) en voor de subsidiëring van het milieuonderzoeksprogramma van het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN).

### **21.06.03 Bijdragen aan agentschappen**

Aan Rijkswaterstaat, unit Leefomgeving zijn in 2014 middelen ter beschikking gesteld voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van het beleid op het gebied van Natuurlijk Kapitaal. Het verschil betreft de aanvulling die bij Miljoenennota 2015 is verantwoord. De aanvulling is binnen het artikel gecompenseerd.

### **Ontvangsten (ad 5)**

De ontvangsten betreffen eindafrekeningen in het kader van de SMOM-regeling (Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties Milieu). Deze ontvangsten waren in de begroting 2014 niet geraamd.

## Artikel 22 Externe veiligheid en risico's

### Algemene doelstelling

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

### Rol en verantwoordelijkheden

#### Regisseren

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

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Dit beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en 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 risicovolle 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 maakt, 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 het wetsvoorstel «Basisnet» 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 Activiteitenbesluit 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 nagestreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden voortaan door de 29 Regionale Uitvoeringdiensten (RUD's) uitgevoerd.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu voor activiteiten met GGO's. Het verlenen van vergunningen voor defensie-inrichtingen waarvoor een strikt geheimhoudingsregime geldt. Hetzelfde geldt voor een beperkt aantal bedrijven (vooral nog twee) 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 – bijvoorbeeld 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 asbest in scholen en met betrekking tot de kwaliteit van het binnenklimaat in woningen, door het in beeld

brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's zoals bij elektromagnetische velden. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is daarbij een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. Het ontwikkelen van de Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Veiligheid en Justitie) 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 2014 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.

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

#### *Kengetallen en indicatoren*

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 zijn de volgende kwantitatieve kengetallen gehanteerd:

#### *Europese stoffenregelgeving*

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 ontwikkelde beleidsprioriteitscriteria en de mate waarin de betreffende stof voor Nederland zorgen oplevert, of hier geproduceerd of gebruikt wordt. Onderstaande tabel geeft aan wat de Nederlandse inbreng in 2014 is geweest bij deze producten van het Europese systeem, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen door Nederland ingebrachte dossiers en dossiers door andere lidstaten ingebracht die Nederland actief becommentarieert.

	NL	Hele EU
1 Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	150	393
2 Door Nederland uitgevoerde en becommentarieerde stofevaluaties <sup>1</sup>	14 (3)	50
3 Door Nederland ingediende en becommentarieerde RMO-analyses en informatieverzoeken <sup>2</sup>	17 (5)	
4 Door Nederland ingebrachte en becommentarieerde Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen en behandelde autorisatieverzoeken <sup>3</sup>	14 (0, 3)	14
5 Door Nederland ingebrachte en becommentarieerde restrictiedossiers <sup>4</sup>	4	6
6 Door Nederlandse ingebrachte en becommentarieerde voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling <sup>5</sup>	51 (2)	40
7 Behandelde vragen door de REACH helpdesk	396	

<sup>1</sup> in 2012 is het stofevaluatieproces van start gegaan (het getal tussen haakjes geeft aan hoeveel stofevaluaties door NL zijn uitgevoerd). In 2014 zijn 2 stofevaluaties op het conto van lenM uitgevoerd. In 2014 zijn alle 12 door ECHA voorgelegde ontwerpbesluiten m.b.t. stofevaluaties van andere lidstaten bekeken en indien nodig becommentarieerd en zijn twee NL transitiedossiers van de vorige wetgeving voor nieuwe stoffen (67/548/EEG) aanvullend beoordeeld op aangeven van ECHA. In deze rij is niet verwerkt het screeningswerk om tot de selectie te komen voor de kandidaten voor stofevaluaties in de komende jaren. De screening was in 2014 zeer uitvoerig.

<sup>2</sup> op 13 RMO-analyses van andere lidstaten is commentaar geleverd, daarnaast zijn er 4 informatieverzoeken beantwoord. Het aantal door NL ingediende RMO-analyses staat tussen haakjes.

<sup>3</sup> NL heeft naast de zelf ingediende SVHC dossiers op alle door andere lidstaten en ECHA ingediende SVHC dossiers input geleverd. De getallen tussen haakjes geven het aantal NL dossiers weer en het getal achter de komma het aantal autorisatieverzoeken waar input op geleverd is (als rapporteur of op ontwerp opinie) (nieuwe taak sinds 2013).

<sup>4</sup> het aantal dossiers waarop input is gegeven, met het door NL ingediende restrictiedossier tussen haakjes.

<sup>5</sup> in de tabel is het totale aantal door NL ingediende dan wel becommentarieerde CLH stoffen opgenomen. Onder becommentariëring vallen zowel de reacties op publieke consultatie (2014: 13), reacties op ontwerp opinies (2014: 23) van het RAC als rapporteurschappen (2014: 15) van de Nederlandse RAC-leden. Reacties op publieke consultatie en ontwerp opinie kunnen volgtijdelijk voor hetzelfde dossier ingediend worden (vandaar dat deze aantallen die van EU overstijgen). Tussen haakjes is het aantal door NL ingediende dossiers weergegeven.

### *Aantal (opgeloste) kwetsbare objecten binnen veiligheidszones*

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is een milde saneringsregeling gestart<sup>34</sup>. Het aantal knelpunten is in 2014 gereduceerd van 42<sup>35</sup> naar 34 woningen omdat door extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur (snelheidsverlaging bij omrijdroute tunnel «de Noord») 8 woningen niet meer binnen de risicozone vallen. Verder is voor 7 woningen een procedure gestart om deze knelpunten op te lossen (woningen zijn inmiddels in bezit van RWS waarbij de uitkomst is functiewijziging of sloop). Op 13 juni 2014 is aan de TK de jaarlijkse «Staat van de veiligheid majeure risicobedrijven 2013» gestuurd (Kamerstukken II, 2013/2014, [26 956, nr. 195](#)).

### *Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)*

In 2014 zijn de volgende vergunningaanvragen en wijzigingen van vergunningen ontvangen:

<sup>34</sup> Brief van lenM aan TK inzake beleidslijn «verwerven woningen langs basisnetroutes (d.d. 13 juni 2013, kenmerk TK 30 373, [nr. 53](#), bijlage)

<sup>35</sup> Brief van DGMI aan RWS inzake opdracht aankoop woningen Basisnet (d.d. 25 september 2012, kenmerk IENM/BSK-2012/167677).

– Ingeperkt gebruik	728
– Introductie in het milieu, landbouw	7
– Introductie in het milieu, medisch, veterinair	13
	<hr/>
Totaal	748

#### *Defensie-inrichtingen*

Voor 2014 worden 50 vergunningen verwacht. Er zijn minder vergunningen afgerond dat gepland. Dit heeft mede te maken met de uitspraak van de Raad van State over het schietgeluid(beleid).

In 2014 werd het volgende gerealiseerd:

Wabo-vergunningen	10
Omgevingsvergunningen beperkte milieutoets	23
	<hr/>
Totaal	33

#### Beleidsconclusie

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand worden een aantal mijlpalen uit 2014 toegelicht.

De parlementaire behandeling van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Kamerstukken II, 2013/14, [30 373, nr. 50](#)) is eind 2014 afgerond, zodat de Wet basisnet in werking kan treden. In 2014 zijn de hoofdlijnen voor de modernisering van de omgevingsveiligheid (externe veiligheid) met de Tweede Kamer gedeeld.

Op het beleidsterrein chemische stoffen zijn zowel nationaal als Europees stappen gezet. In het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling zijn aparte secties opgenomen over emissies van zeer zorgwekkende stoffen naar de lucht. Ook is een bijlage met emissienormen opgenomen. De betreffende wijziging van het Activiteitenbesluit is in 2014 in procedure gebracht en voorgehangen bij de Eerste en de Tweede Kamer.

De inhoudelijke voortgang in de EU op die gebieden waar verdere beleidsontwikkeling is vereist (zoals bij nanomaterialen, hormoonverstorende stoffen en combinatie-effecten van stoffen), is achtergebleven bij de verwachting. Om die reden is, samen met een aantal andere lidstaten, bij de Europese Commissie aangedrongen om zich te houden aan de afgesproken acties, gericht op het adresseren van nieuwe risico's, zoals het nemen van concrete stappen voor het vaststellen van criteria voor hormoonverstorende stoffen.

Als uitvoering van één van die acties, die voortvloeide uit de tussentijdse Europese evaluatie (2013) van REACH, is in nauwe samenwerking tussen rijksoverheid en bedrijfsleven in 2014 een project uitgevoerd om te onderzoeken op welke wijze de uitvoeringslasten bij de implementatie van REACH door het MKB beperkt kunnen blijven. De tussentijdse resultaten zijn besproken met de Europese Commissie.

Nederland heeft de afgelopen jaren actief bijgedragen aan het tot stand komen van de *Extended One Generation Reproductive Toxicity Study*. Dit is een test die het aantal benodigde proefdieren sterk reduceert en meer informatie oplevert over mogelijke effecten op het hormoon- of neurolo-

gisch systeem. Na vaststelling heeft Nederland ingezet op goede implementatie in REACH, dat in 2014 heeft geresulteerd in juridische vastlegging.

Met betrekking tot asbest op scholen zijn, conform de eind 2013 gedane toezegging, de scholen in 2014 gewezen op hun verantwoordelijkheden ten aanzien van asbest. IenM heeft hier samen met OCW en de besturen-organisaties invulling aan gegeven, onder meer door bij te dragen aan de handreiking asbest in scholen.

In 2014 is, met medewerking van met name het RIVM, gewerkt aan een opzet die ons in staat moet stellen om signalen vanuit de wetenschap en uit de maatschappij over nieuwe en onzekere risico's gestructureerd te kunnen verwerken. Dit project kent drie deelaspecten: het verbeteren van het proces van vroegsignalering, het verbeteren van de maatschappelijke participatie daarbij en het verbeteren van het communicatieproces daarover.

Nederland heeft in internationaal verband het veilig en milieuverantwoord vervoer van gevaarlijke stoffen bevorderd door actief bij te dragen aan aanpassingen van de regels met betrekking tot onder meer het varen op LNG, de revisie van transportvoorwaarden voor bulkchemicaliën en indelingscriteria voor corrosieve stoffen.

De bredere professionalisering van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) door overheden is in 2014 bestendigd. De 29 Omgevingdiensten (waarvan 6 BRZO-Omgevingsdiensten) zijn operationeel en er is een aanvang gemaakt met de evaluatie van het VTH-stelsel. Voor wat betreft de wetgeving is er sprake van een afwijking ten opzichte van de eerder ingezette koers: het in februari 2014 bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel verbetering VTH is in overleg met de VNG en het IPO aangepast. Deze aanpassingen zijn ingegeven door de uitgangspunten van de Omgevingswet (decentralisatie en vertrouwen) en de conclusie dat het in 2010 ingezette bottom-up proces om tot bovengenoemde bredere professionalisering te komen, meer tijd moet worden gegund. Het aangepaste wetsvoorstel VTH is in december 2014 aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II, 2013/14, [33 872, nr. 4](#)). Een belangrijke inhoudelijke koerswijziging is dat de kwaliteitscriteria niet langer in rijksregelgeving zullen worden vastgesteld. Individuele gemeenten en provincies worden zelf verantwoordelijk voor het opstellen van kwaliteitscriteria in de gemeentelijke en provinciale verordeningen.



## Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)							
22	Externe veiligheid en risico's		Realisatie	Begroting	Verschil		
		2012	2013	2014	2014	2014	
Verplichtingen			34.184	15.965	25.803	- 9.838	1)
Uitgaven			29.451	18.549	28.134	- 9.585	
22.01	Veiligheid chemische stoffen		12.470	6.784	11.908	- 5.124	
22.01.01	Opdrachten		6.510	5.313	8.627	- 3.314	2)
22.01.02	Subsidies		4.882	370	2.369	- 1.999	3)
22.01.03	Bijdrage aan agentschappen		779	1.101	532	569	
	– waarvan bijdrage aan RWS		779	1.101	532	569	4)
22.01.05	Bijdragen aan internationale organisaties		299	0	380	- 380	5)
22.02	Veiligheid GGO's		1.877	509	3.216	- 2.707	
22.02.01	Opdrachten		1.779	509	3.116	- 2.607	6)
22.02.05	Bijdragen aan internationale organisaties		98	0	100	- 100	7)
22.03	Externe veiligheid inrichtingen en transport		15.104	11.256	13.010	- 1.754	
22.03.01	Opdrachten		4.601	4.030	7.688	- 3.658	8)
22.03.02	Subsidies		4.160	3.506	3.000	506	
22.03.03	Bijdrage aan agentschappen		2.438	3.085	2.022	1.063	
	– waarvan bijdrage aan RWS		2.438	3.085	2.022	1.063	9)
22.03.04	Bijdragen aan medeoverheden		3.870	635	300	335	
	– Bijdragen asbestsanering		570	0	0	0	
	– Bijdragen programma EV		0	635	300	335	10)
	– Overige bijdragen		3.300	0	0	0	
22.03.05	Bijdragen aan internationale organisaties		35	0	0	0	
Ontvangsten			16.919	1.543	2.369	- 826	11)

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

Het verschil in de verplichtingen wordt verklaard door diverse verlagingen van het verplichtingenbudget (in totaal € 5,4 miljoen) die bij 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> suppletoire begrotingen 2014 en de Miljoenennota 2015 zijn verantwoord. Het betreffen onder andere verlagingen ten behoeve het herstellen van het evenwicht in de meerjarige verplichtingen- en uitgavenreeksen, de compensatie voor de beleidsintensivering op artikel 19 en 20 en de overhevelingen naar artikel 19 voor de opdrachten aan RIVM en RVO. Daarnaast wordt de onderuitputting verklaard door het niet realiseren van een uitgave en hiermee ook de verplichting voor de coördinatie van het EU-programma NANoREG (zie ad 3).

### 22.01 Veiligheid chemische stoffen

#### 22.01.01 Opdrachten (ad 2)

De lagere realisatie wordt met name verklaard door verlagingen van het budget (in totaal € 3,9 miljoen) die reeds eerder zijn verantwoord. Het betreffen mutaties in verband met de opdrachtverstrekking aan het RIVM, de overheveling voor het Risicoregister, de overheveling naar artikel 97 in verband met de opdracht voor de ontwikkeling en het beheer van de website Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS), de overboeking naar artikel 21 in verband de bijdrage aan de subsidie voor Milieu Centraal, de bijdrage aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve van het project Green Deal Verduurzaming Scholen en de bijdrage aan het Ministerie van Economische Zaken ten behoeve van Cyber Security.

De opdrachten die in 2014 zijn verstrekt en betaald betreffen onder andere de jaarlijkse opdracht aan de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid, het onderzoeksprogramma elektromagnetische velden (EMV) alsmede het platform EMV en aan de GGD Nederland voor binnenmilieu basisscholen.

Tenslotte zijn middelen toegekend voor verschillende opdrachten zoals aan de Gezondheidsraad.

#### **22.01.02 Subsidies (ad 3 en ad 11)**

Bij de raming van het budget was rekening gehouden met een bijdrage van de Europese Commissie (EC) voor de coördinatie van het EU-programma NANOREG uit het zevende kaderprogramma voor onderzoek van de EC. Deze is in 2014 niet ontvangen, waarmee deze uitgave ook niet kon worden gerealiseerd. Zowel de ontvangsten- als de uitgavenraming worden doorgeschoven naar 2015.

#### **22.01.03 Bijdrage aan agentschappen (ad 4)**

Aan Rijkswaterstaat, Unit Leefomgeving zijn voor 2014 middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de gezonde verstedelijking, Atlas voor de Leefomgeving en voor de uitvoering van het beleidsonderwerp asbest door Infomil.

Het verschil tussen de begroting 2014 en de realisatie betreft de overhevelingen binnen dit artikel die bij de suppletoire begrotingen zijn verantwoord.

#### **22.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties (ad 5)**

De bijdragen voor (inter-)nationale organisaties worden vanaf 2014 verantwoord op artikel 19 en vanuit de daar beschikbare HGIS-middelen gefinancierd.

### **22.02 Veiligheid GGO's**

#### **22.02.01 Opdrachten (ad 6)**

Bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2015 is het budget met € 1,1 miljoen verlaagd in verband met de beleidsintensivering op het gebied van Klimaat (artikel 19) en Duurzaamheid (artikel 21).

In 2014 heeft de verwachte jaarlijkse betaling (€ 1,5 miljoen) aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) niet plaatsgevonden. Deze is doorgeschoven naar 2015.

Daarnaast zijn er middelen ingezet voor opdrachten in het kader van vergunningverlening, onderzoek en beleidsontwikkeling toetsingscriteria nieuwe GGO's.

#### **22.02.05 Bijdrage aan internationale organisaties (ad 7)**

De bijdragen voor (inter-)nationale organisaties worden vanaf 2014 verantwoord op artikel 19 en vanuit de beschikbare HGIS-middelen gefinancierd.

## **22.03 Externe veiligheid inrichtingen en transport**

### **22.03.01 Opdrachten (ad 8)**

De lagere realisatie wordt met name verklaard door verlagingen van het budget (in totaal circa € 3,3 miljoen) die reeds eerder zijn verantwoord. Het betreffen onder andere de opdrachtverstrekking aan Rijkswaterstaat, Unit Leefomgeving, de overboeking naar artikel 21 ten behoeve van de opdrachtverstrekking aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor NEN (Nederlandse Norm) en voor aanvullende opdrachten aan het RIVM en RVO naar artikel 19.

De middelen zijn ingezet voor verschillende opdrachten ten behoeve van de uitvoering van wettelijke taken zoals vergunningverlening (defensie-inrichtingen, BRZO-bedrijven en olieterminals in Caribisch Nederland), de monitoring van basisnetten (weg, water en spoor), de aanpassing van regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen van internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), uitbreiding en onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de ontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarnaast zijn opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen.

### **22.03.02 Subsidies**

De uitgaven zijn gedaan ten behoeve van de uitvoering van de Regeling Tegemoetkoming Niet-loondienst gerelateerde Slachtoffers van mesotheliom (TNS-regeling). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesotheliom heeft als gevolg van contact met asbest door de werksituatie. De regeling wordt door de Sociale Verzekeringsbank uitgevoerd.

### **22.03.03 Bijdrage aan agentschappen (ad 9)**

Rijkswaterstaat, Unit Leefomgeving voert in opdracht van IenM werkzaamheden uit op de beleidsonderwerpen kennisoverdracht externe veiligheid en vergunningverlening (Activiteitenbesluit). De benodigde middelen zijn binnen het artikel bij 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014 met € 1 miljoen aangevuld.

### **22.03.04 Bijdrage aan medeoverheden (ad 10)**

Bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2014 is voor de financiering van het Risicoregister binnen het artikel € 0,3 miljoen overgeheveld, waarmee het budget op € 0,6 miljoen is gekomen. Dit budget is als bijdrage aan IPO/VNG toegekend voor het versterken van het externe veiligheidsbeleid en de uitvoering daarvan bij provincies en gemeenten.

### **Ontvangsten (ad 11)**

zie 22.01.02 (ad 3)

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)	
	2014
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds	186
Andere ontvangsten van artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds	
<b>Totale uitgaven op artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds</b>	<b>186</b>
waarvan	
18.06 Externe veiligheid	186

## **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.

### **Rol en verantwoordelijkheden**

#### **Financieren**

De Minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT<sup>36</sup>, ECMWF<sup>37</sup> en WMO<sup>38</sup>.

#### **(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;
- Het beschikbaar maken, houden en stellen van KNMI-gegevens;
- Het beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- Het verrichten van meteorologisch en seismologisch onderzoek;
- Het adviseren van de Minister op het terrein van de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- Het onderhouden van de nationale infrastructuur voor de meteorologie en andere geofysische terreinen;
- Het voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba beschikbaar maken, houden en stellen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- Andere door de Minister aangewezen taken ten aanzien van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba op het terrein van de meteorologie 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.

<sup>36</sup> [http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting,kst186616\\_6.html#\\_23](http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting,kst186616_6.html#_23)

<sup>37</sup> [http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting%2Ckst186616\\_6.html#\\_24](http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting%2Ckst186616_6.html#_24)

<sup>38</sup> [http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting%2Ckst186616\\_6.html#\\_25](http://www.rijksbegroting.nl/2014/voorbereiding/begroting%2Ckst186616_6.html#_25)

Indicatoren en Kengetallen						
Indicatoren	2010	2011	2012	2013	2014	2014
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
– afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,24	– 0,06	– 0,17	– 0,01	ABS <sup>1</sup> (<0,5)	– 0,18 1)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,21	– 0,33	– 0,37	– 0,25	ABS (<0,5)	– 0,52
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,04	– 0,03	– 0,06	0,26	ABS (<1,0)	0,00
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99,3	99	98,6	99,3	> 99	99,9
<i>Gereviewde publicaties</i>	120	97	103	105	> 80	105
<i>Kengetallen</i>						
Aantal uitgegeven weeralarmen	4	0	1	2	–	1 2)
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> ABS: absolute waarde

<sup>2</sup> Betreft gegevens over de periode januari t/m juni 2014.

Bron: KNMI, 2015

#### Toelichting

Ad 1) De norm voor de kwaliteit van de verwachting van de maximumtemperatuur is net niet gehaald. Waarschijnlijk vindt dit zijn oorzaak in het feit dat 2014 een record warm jaar was, waarbij met uitzondering van augustus elke maand warmer was dan het langjarig gemiddelde. Zowel de weermodellen als de meteorologen hebben dan de neiging om de maximumtemperatuur iets te onderschatten. De achterliggende oorzaak zal verder worden onderzocht, waarna verbetermaatregelen worden genomen.

Ad 2) Jaarlijks vindt evaluatie plaats van de uitgegeven weeralarmen. Op 9 juni 2014 is een weeralarm uitgegeven voor zware onweersbuien. Het weeralarmcriterium was overschreden en de uitgifte van het weeralarm is door de samenleving goed ontvangen.

#### Beleidsconclusie

Qua uitvoering en resultaten van het beleid zijn geen bijzonderheden te melden.

Naar aanleiding van een evaluatie van de wet op het KNMI is in 2013 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd met daarin een voorstel ter vervanging van deze wet door een nieuwe wet voor meteorologie en seismologie (Kamerstukken II, 2012/13, 32 379, nr 8). Dat het KNMI uitvoering geeft aan deze taken wordt verankerd in een ministeriële regeling. Deze wijziging is echter formeel nog niet van kracht daar deze nog in de Tweede Kamer behandeld moet worden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie		Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>		<b>42.042</b>	<b>37.645</b>	<b>33.190</b>	<b>4.455</b> 1)
<b>Uitgaven</b>		<b>43.001</b>	<b>36.760</b>	<b>33.926</b>	<b>2.834</b>
<b>23.01</b>	<b>Meteorologie en seismologie</b>	<b>26.911</b>	<b>26.078</b>	<b>23.198</b>	<b>2.880</b>
23.01.03	Bijdrage aan het agentschap KNMI	25.952	25.204	22.462	2.742
	– Meteorologie	24.363	24.630	21.922	2.708
	– Seismologie	1.589	574	540	34
23.01.04	Bijdrage aan internationale organisatie	959	874	736	138
	– Contributie WMO (HGIS)	959	874	736	138
<b>23.02</b>	<b>Aardobservatie</b>	<b>16.090</b>	<b>10.682</b>	<b>10.728</b>	<b>– 46</b>
23.02.03	Bijdrage aan het agentschap KNMI	16.090	10.682	10.728	– 46
	– Aardobservatie	16.090	10.682	10.728	– 46
<b>Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Verplichtingen (ad 1)**

Zie toelichting bij Meteorologie en bijdrage aan internationale organisatie hieronder.

Toelichting op de financiële instrumenten

**23.01 Meteorologie en seismologie**

**23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI**

*Meteorologie (ad 2)*

De hogere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door een bijdrage aan de transitiekosten KNMI (M€ 2,1) en een financiering van vertraging bij het realiseren van extra opbrengsten en bezuinigingen zoals afgesproken in het Opdrachtgeversberaad (M€ 0,7). Dit leidt tot een even grote overschrijding van het verplichtingenbudget.

De volgende producten zijn geleverd:

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatsscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

#### *Seismologie*

De volgende producten zijn geleverd:

- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

#### **23.01.04 Bijdragen aan internationale organisatie: contributie WMO (ad 3)**

Het aangaan van de verplichting voor de contributies 2014 en 2015 aan de World Meteorological Organization (WMO) was ten onrechte niet opgenomen in de begroting. Dit zorgt voor een overschrijding van de verplichtingen met M€ 1,8.

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de WMO te voldoen. De contributie valt hoger uit door koersstijging van de Zwitserse Frank. Deelname aan de activiteiten van de WMO wordt gefinancierd uit HGIS.

#### **23.02 Aardobservatie**

##### **23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI**

#### *Aardobservatie*

De volgende producten zijn geleverd:

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



## Artikel 24 Handhaving en toezicht

### Algemene doelstelling

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

### Rol en verantwoordelijkheden

#### Financieren

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

De taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport is er voor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden) de wet- en regelgeving op het terrein van duurzame leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven. 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 rechtsge-lijkheid gehanteerd, met oog voor de nalevingseisen die van de ondertoe-zichtstaanden worden gevraagd (administratieve lasten). Zij streeft samenwerking met andere overheidspartners na.

#### (Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap ILT.

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- vergunningverlening;
- toezicht door middel van objectinspecties, administratiecontroles, audits, convenanten en digitale inspecties;
- incidentafhandeling, onderzoek en opsporing.

Een uitgebreidere toelichting op de producten is te vinden in de agent-schapsparaagraaf van de inspectie.

Indicatoren en kengetallen														
	Vergun- ningen		Adm. Controles		Audits		Convenanten		Dig. Insp.		Obj. Insp.		Inc. Onderz.	
	Pl.	Real.	Pl.	Real.	Pl.	Real.	Pl.	Real.	Pl.	Real.	Pl.	Real.	Pl.	Real.
Risicovolle bedrijven	15	72	390	125	160	145	4	2	0	0	690	713	4	15
Rail en wegvervoer	700	1.623	1.000	1.027	185	168	81	71	3.000	0	20.000	17.733	0	0
Scheepvaart	7.200	5.353	150	64	110	14	19	5	0	0	4.880	5.036	250	278
Luchtvaart	6.300	5.624	0	0	390	471	20	16	0	0	1.350	1.345	0	0
Risicovolle stoffen prod.	3.000	3.009	1.000	1.056	10	10	3	0	0	0	7.000	3.626	197	0
Water, bodem, bouwen	30	24	2.900	3.601	20	30	7	1	0	0	9.600	3.357	0	0
Gevaarlijke stoffen	290	157	200	545	30	33	5	6	0	0	2.200	5.628	0	0
Totaal	17.535	15.862	5.640	6.418	905	871	139	101	3.000	0	45.720	37.438	451	293

Bron: ILT, 2014

#### Toelichting

De geplande aantallen in bovenstaand overzicht kunnen op een aantal plaatsen licht afwijken van de aantallen in het Meerjarenplan ILT 2014–2018, het uitgebreidere uitvoeringsprogramma van de inspectie, dat

enige maanden na de begroting 2014 definitief is vastgesteld. De uitgebreide verantwoording over het uitvoeringsprogramma 2014 (het publieksjaarverslag 2014) wordt in maart aan de Tweede Kamer aangeboden.

Bij de *vergunningen* is over de hele linie ruim 91% van de planning gerealiseerd. Aangezien een groot deel van de vergunningen vraaggestuurd is, is het moeilijk om exact de planning te realiseren. De afwijking bij Risicovolle bedrijven hangt samen met de vele technische en organisatorische wijzigingen binnen NRG (Research & Consultancy Group) van de nucleaire installatie in Petten. Hierdoor is er een verhoogd aanbod van wijzigingsvoorstellen geweest.

Bij Rail en wegvervoer is in het kader van de aanvraag van het veiligheidsattest een audit uitgevoerd bij NedTrain. Dit heeft geleid tot een aanvraag van duizend nieuwe machinistenvergunningen. Door deze ontwikkeling oversteeg het aantal verleende machinistenvergunningen het geplande aantal.

De lagere realisatie bij de vergunningverlening koopvaardij is onder meer het gevolg van het nog niet kunnen verstrekken van het certificaat voor verzekerde aansprakelijkheid voor de kosten van de opruiming van schip en lading als het schip vergaat. Dat komt omdat het minimaal vereiste aantal deelnemende landen het verdrag van Nairobi nog niet heeft ondertekend, zodat het verdrag nog geen bindend karakter heeft. Voorts verwachtte de inspectie dat in de laatste twee maanden van 2014 veel aanvragen ingediend zouden worden voor de diverse liability-certificaten. Dat is niet gebeurd.

Het aantal vergunningen bij luchtvaart is lager uitgevallen dan gepland, voornamelijk door een gedeeltelijke dubbeltelling in de oorspronkelijke plancijfers.

Bij de *administratiecontroles* is over de hele linie de realisatie op 113% van de planning uitgekomen. Dit houdt verband met de gedeeltelijke verschuiving van objectinspecties naar administratiecontroles. Een belangrijke afwijking is zichtbaar bij Water, bodem en bouwen. Door de taakveranderingen binnen dit domein in de afgelopen jaren wordt nog gezocht naar een effectief evenwicht in de wijze van toezichtuitoefening. Bij risicovolle bedrijven is bij het toezicht op Defensie de registratiesystematiek gewijzigd. Dit leidde tot een lager aantal administratiecontroles. Bij Scheepvaart wijken de administratiecontroles af omdat in dat domein meer objectinspecties zijn uitgevoerd.

Het aantal administratiecontroles bij Gevaarlijke stoffen is hoger uitgevallen dan gepland door de wijze waarop een aantal thematische inspecties in de transportdomeinen zijn uitgevoerd. Het betrof in die gevallen minder tijdrovende inspecties.

Bij de *audits* is in totaal de realisatie ruim 96% ten opzichte van de planning. Bij scheepvaart zijn geen audits uitgevoerd omdat in dat domein in 2014 is gewerkt aan één toezichtmodel voor alle organisaties; hierdoor zijn geen realitychecks uitgevoerd.

De realisatie van het aantal *convenanten* bedraagt ultimo 2014 in totaal 101 en blijft daarmee 28% achter ten opzichte van de planning. Ook in 2014 bleken de convenanten voor de inspectie arbeidsintensief en was de bereidheid binnen de verschillende sectoren om convenanten af te sluiten, wisselend.

In 2014 zijn geen *digitale inspecties* (uitsluitend bij het domein wegvervoer) uitgevoerd, omdat dit vanwege technische problemen niet mogelijk bleek. Er zijn in plaats daarvan meer objectinspecties uitgevoerd.

Bij de *objectinspecties* is 82% van het totaal geplande aantal gerealiseerd. De belangrijkste afwijking betreft de realisatie bij het domein Water, bodem en bouwen. Veel aanvankelijk geplande objectinspecties zijn uiteindelijk vervangen door administratiecontroles. Bij het opstellen van de begroting bleek het, gegeven de taakveranderingen, lastig om de optimale mix van inspecties van te voren precies in te schatten.

#### Beleidsconclusie

De inspectie baseerde haar optreden steeds meer op een risicoselectie. Goedpresterende ondertoezichtstaanden werden minder onderworpen aan inspecties; de vrijkomende capaciteit werd meer gericht op bedrijven waar de naleving (eerder) te wensen overliet. Hiermee geeft de inspectie invulling aan het beginsel «vertrouwen, tenzij» om de toezichtlast voor burgers en bedrijven te beperken. Dit vertrouwen krijgt vorm in handhavingsconvenanten met ondertoezichtstaanden. In lijn met de afgesloten handhavingsconvenanten is het toezicht verder verschoven van fysieke (object) inspecties naar audits. De inspectie blijft reality-checks uitvoeren parallel aan de afgesloten handhavingsconvenanten.

De inspectie investeerde ook in 2014 in het verbeteren en uniformeren van haar processen. Als gevolg van het capaciteitsbeslag dat daardoor op de medewerkers is gelegd, zijn op een aantal terreinen minder inspecties uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland. Ook in 2014 heeft de inspectie de samenwerking met andere toezichthouders gecontinueerd en versterkt: de inspectie SZW, de NVWA, Rijkswaterstaat, de politie en de douane.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
24	Handhaving en toezicht		Realisatie	Begroting	Vershil
		2012	2013	2014	2014
<b>Verplichtingen</b>			<b>130.230</b>	<b>116.481</b>	<b>129.559</b>
					<b>– 13.078</b>
<b>Uitgaven</b>			<b>111.857</b>	<b>116.481</b>	<b>129.559</b>
					<b>– 13.078</b>
<b>24.01</b>	<b>Handhaving en toezicht</b>		<b>111.857</b>	<b>116.481</b>	<b>129.559</b>
24.01.03	Bijdrage aan het agentschap ILT		111.857	116.481	129.559
	– Risicovolle bedrijven		9.251	13.304	12.952
	– Rail en wegvervoer		29.330	25.636	28.433
	– Scheepvaart		17.985	15.149	17.435
	– Luchtvaart		15.799	13.168	15.259
	– Risicovolle stoffen en producten		39.492	33.826	38.026
	– Water, bodem, bouwen		0	15.398	17.454
<b>Ontvangsten</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting op de financiële instrumenten

##### Verplichtingen (ad 1)

Met ingang van 2014 is het niet-tarifeerbare en niet-kostendekkende deel van de kosten van vergunningverlening afzonderlijk inzichtelijk gemaakt en overgeheveld naar art. 97. Hierdoor is het verplichtingen- en uitgavenbudget met € 16,0 miljoen verlaagd. Daarnaast is bij 2e suppletore wet

het verplichtingen- en uitgavenbudget per saldo verhoogd: onder andere voor uitvoering van de toezichtstaken cabotage (€ 0,3 miljoen) en verkoopverboden (€ 0,3 miljoen). Daarnaast is bijgedragen in tegenvallende uitvoeringskosten op het gebied van Kernfysische toezichtstaken (€ 1,9 miljoen) en voor ICT-aanpassingen in verband met gewijzigde regelgeving (€ 0,4 miljoen). De budgetten zijn daarnaast met € 0,5 miljoen verlaagd voor onder andere overdracht van taken en personeel.

## **24.01 Handhaving en toezicht**

### **24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT**

#### *Risicovolle bedrijven*

De inspectie heeft in 2014 op het terrein van de nucleaire veiligheid, transport en handelingen met overige radio-actieve bronnen en stoffen haar inzet gericht op het (continu) verbeteren van het naleefgedrag van haar ondertoezichtstaanden.

Het verscherpte toezicht op Nucleair Research en Consulting Group (NRG) op de nucleaire installatie in Petten is evenals in voorgaande jaren geheel 2014 gehandhaafd. Het toezicht op de kerncentrale Borssele is eind 2014 geïntensiveerd. De Kernfysische Dienst (KFD) heeft eerder toezicht op het meetonderzoek van het reactorvat van Kerncentrale Borssele (KCB) gehouden, naar aanleiding van een internationale storingsmelding uit België. De inspectie heeft vastgesteld dat het meetonderzoek correct is uitgevoerd en dat het reactorvat van de KCB het in België aangetroffen verschijnsel niet vertoont. Naar aanleiding hiervan heeft de inspectie meer dan honderd handhavingverzoeken ontvangen. De afhandeling van de handhavingverzoeken en de bezwaarprocedures heeft in 2014 veel capaciteit gevergd.

In 2014 zijn over de hele linie meer storingen in de Nederlandse nucleaire installaties opgetreden dan was verwacht. Deze storingen zijn allen afgehandeld, dan wel in behandeling genomen in het reguliere inspectieproces.

Bij Defensie bleek de naleving van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ook in 2014 een probleem. Dit heeft eind 2014 geleid tot een plan van aanpak van Defensie om de naleving in de toekomst te verbeteren.

Bij de exploitanten van buisleidingen zijn in 2014 minder meldingen van bijna-incidenten binnengekomen. Op 1 juli 2014 is het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen van kracht geworden. De naleving van de eis van verplichte aanwezigheid van veiligheidsbeheerssystemen is nog onvoldoende gebleken. Ook bij de exploitanten van olie en gas is ondanks pogingen van de brancheorganisaties de naleving nog onvoldoende. Bij het toezicht op de genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) is de naleving goed gebleken. In 2014 zijn voorbereidingen getroffen om tot convenanten met de ondertoezichtstaanden te komen.

#### *Rail- en wegvervoer*

De naleving binnen de spoorsector is over het algemeen vrij hoog. De basis daarvan is een goed ontwikkeld stelsel van veiligheidseisen binnen de sector. De inspectie heeft in 2014 haar bevindingenrapport naar aanleiding van een grootschalige inspectie in 2013 van 1.500 spoorobjecten aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2012/13, [29 984, nr. 386](#)). De inspectie concludeert in het rapport dat er geen gevaarlijke situaties zijn aangetroffen op het spoor maar dat er wel diverse verbeterpunten zijn. Ook voerde de inspectie ruim 2.500 inspecties uit op spoor- en wisselconstructies, overwegen, de beveiliging, de

energievoorziening (o.a. de bovenleiding), spoorbruggen en -tunnels. Dit is gebeurd in de onderhoudsgebieden Zeeland, Eemland, Gelre, Rotterdam en Betuweroute. In totaal voldeed 85% van de spoorobjecten aan de onderhoudsnormen van ProRail. Bij 15% was sprake van aandachtspunten. Over de hele linie is de spoorinfrastructuur van voldoende kwaliteit.

In verband met nog steeds bestaande risico's in de dienstregeling hebben ProRail en NS Reizigers ook in 2014 onder verscherpt toezicht gestaan. Daarnaast blijft het aantal «stoptonend sein (STS) passages» weliswaar dalen, maar zijn de doelstellingen uit 2010 nog niet gehaald; de inspectie heeft dit daarom ook in 2014 nauwgezet gevolgd.

De inspectie heeft in 2014, onder regie van het OM, opgetreden tegen Uberpop en een aantal chauffeurs. Op basis van bestaande wet- en regelgeving is sprake van illegaal taxivervoer. Wat betreft het overige illegale taxivervoer (de snorders) is in 2014 een dalende trend gezien. Gebleken is wel dat optreden van de inspectie noodzakelijk blijft om het illegaal vervoer te beheersen.

Het toezicht van de inspectie op de Boordcomputer taxi (BCT) is eind 2014 gestaakt omdat de geïmporteerde gegevens (rij- en rusttijden) niet betrouwbaar bleken. De handhaving wordt hervat na aanpassing van de specificaties (notificatie in Brussel vereist) en herprogrammering van de BCT's.

Bij het wegvervoer heeft de inspectie ook in 2014 weer toezicht gehouden op cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse vervoersondernemingen in Nederland). Bij ruim 6% van de gecontroleerde voertuigen was in 2014 sprake van illegale cabotage. Om een meer representatief beeld te verkrijgen zet de inspectie haar inventariserende onderzoek de komende jaren voort. Zij heeft voor de periode van twee jaar hiervoor extra capaciteit gekregen.

De fraude bij de digitale tachograaf blijft een aandachtspunt. In 2014 is bij 18% van de gecontroleerde voertuigen fraude geconstateerd. Om de naleving te verbeteren, zijn vanaf 2014 de boetes fors verhoogd.

### *Scheepvaart*

#### **Binnenvaart**

De naleving in de binnenvaart kwam in 2014 over de hele linie uit op 91%. Dat is vrijwel even hoog als in 2012 en 2013 (beide jaren 92%). Niettemin waren er ook in 2014 nog belangrijke risico's: instabiliteit, onjuiste stuwage, niet naleving vaartijden en bemanningssterkte en falende techniek. Wegens geconstateerde overtredingen legde de inspectie o.a. ruim 508 bestuurlijke boetes op, maakte 51 processen verbaal op, paste 38 maal bestuursdwang toe en gaf ruim 2.100 maal een waarschuwing.

Bij de binnenvaart zijn in 2014 meer objectinspecties (ten koste van de geplande administratiecontroles) uitgevoerd, omdat de regelgeving rond administratiecontroles pas eind 2014 van kracht is geworden.

#### **Zeevaart**

In 2014 is de nieuwe Wet zeevarenden van kracht geworden. Dit bracht extra werk met zich mee in het kader van de erkenning van opleidingen. De slechte naleving van wet- en regelgeving door de visserijsector is hardnekkig. De trend van de naleving bij de bemanningsvoorschriften is de laatste jaren weliswaar licht positief (van 43% naleving in 2012 naar 65% naleving in 2014) maar het percentage blijft laag.

Om de naleving over de hele linie in de sector te verbeteren is een «Integraal plan stimulering naleving van wet- en regelgeving in de visserij» opgesteld om samen met sector en collega-toezichthouders het veilig werken in de visserij te stimuleren en zo nodig af te dwingen.

Daarnaast wordt er intensief samengewerkt met andere organisaties. Bij het toezicht op de zeevaart werkt de inspectie – onder de vlag van het Directeurenoverleg zeevaart (DOZ) – samen met het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam, Nationale Politie, Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat, Douane, Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit en de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

#### *Luchtvaart*

De burgerluchtvaart is in 2014 opgeschrikt door een aantal grote ongevallen. Daarbij zijn ook veel Nederlandse slachtoffers gevallen. Dit heeft de veiligheidsbeleving in ons land sterk beïnvloed. Het is wrang te constateren dat tegelijkertijd juist in 2014 wereldwijd in de luchtvaart minder slachtoffers dan in voorgaande jaren zijn gevallen. De gebeurtenissen in 2014 laten onverlet dat in de commerciële luchtvaart de naleving hoog is en er, zeker bij de grote maatschappijen, veel aandacht is voor veiligheid en veiligheidsmanagement. Uit themainspecties is gebleken dat de naleving bij de general aviation daarentegen op een lager niveau ligt.

Wat betreft de kwaliteitsrisico's scoren de luchthavens zoals gepland, technische bedrijven scoren iets beter en operationele bedrijven slechter dan gepland. Reden voor deze relatief slechte score lijkt dat het organisatorische (dat onderdeel uitmaakt van de gemiddelde risicoscore) lager is dan het kwaliteitsrisico.

Over de hele linie is door onder andere bestuurlijke gesprekken en schorsingen bij niet goed nalevende bedrijven in de hele sector de naleving in 2014 verbeterd.

#### *Risicovolle stoffen en producten (ad 2)*

Het verschil tussen de begroting en realisatie (€ 4,2 miljoen) is het gevolg van aandeel van de kosten voor dit domein in de overheveling van middelen voor niet kostendekkende tarieven (art. 97).

Bij het toezicht op *afval* is er in 2014 veel aandacht geweest voor de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Het afvoeren van afval kost vaak geld; een reëel risico is vaak illegale export met milieuschade als gevolg. De regelgeving voor de ondertoezichtstaanden is niet altijd even bekend en duidelijk (zoals bijv. bij Scheepvaart). De inspectie gaat soms over tot verscherpt toezicht, of legt een last onder dwangsom op. In de meeste gevallen wordt er voorlichting gegeven of volgen er waarschuwingen.

Bij het toezicht op *risicovolle stoffen* is bij de ozonlaagafbrekende stoffen gekeken naar voorkomen en beperken van emissies. Bij brandstoffen en vluchtige organische stoffen wordt getracht de luchtverontreiniging te beperken. In 2014 is er extra aandacht geweest voor onderhoudsbedrijven en exploitanten van koelinstallaties, hier bleek de naleving onvoldoende. Door inspecties bij de bedrijven met industriële installaties is het bewustzijn ten aanzien van de mogelijke aanwezigheid van asbest in deze installaties verbeterd. Ook zijn asbesthoudende producten die op voorraad werden gehouden op een veilige wijze afgevoerd. Ook bij scheepsbedrijven is het bewustzijn van de aanwezigheid van asbest

vergroot. Het oppakken van deze verantwoordelijkheid in deze branche is van belang omdat de naleving slecht was.

Bij de gevaarlijke biociden is vaak sprake van onwetendheid omtrent de nieuwe Europese regelgeving; ook spelen hier definitiekwesties en grensgevallen een rol zoals de arbitraire grens tussen desinfectie- of schoonmaakmiddel.

Bij ruim 70 producenten en importeurs van chemicaliën is de naleving van de REACH regelgeving (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen) goed: meer dan 90% naleving. Bij ruim 200 distributeurs en formuleerders (mengers van stoffen, zoals verfbedrijven) is het naleefpercentage echter minder dan 50%. Bij de gecontroleerde bedrijven is afgedwongen dat de Veiligheidsinformatiebladen bij gevaarlijke stoffen en mengsels op orde gebracht werden.

Binnen het Samenwerkingsverband Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Wgb) werken ILT, NVWA, ISZW, IGZ en waterschappen samen op het gebied van productie, import, distributie en gebruik van biociden. In 2014 is door de ILT een begin gemaakt om met behulp van douanegegevens de import van illegale biociden aan te pakken.

Bij het vuurwerk blijft intensief toezicht nodig: 20% van het onderzochte vuurwerk voldeed niet aan de vereiste wet- en regelgeving. De inspectie past daarbij vooral de bestuursrechtelijke sanctie toe, omdat gebleken is dat daar een zwaardere (financiële) prikkel van uit gaat.

Bij de opsporingsactiviteiten door de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) is er over de hele linie sprake van minder «signalen» (om tot opsporingsmaatregelen over te gaan) door een verbeterde invulling van de bestuurlijke handhaving.

#### *Water, bodem, bouwen*

De taken van de inspectie binnen dit domein zijn de laatste jaren gewijzigd. In 2014 heeft de inspectie toezicht gehouden op Rijkswaterstaat (eigen werken), drinkwater, legionella, bodem, productregelingen en volkshuisvestelijk toezicht op de woningcorporaties. Deze laatste deeltaak is door de Minister van Wonen en Rijksdienst per 1-1-2014 bij de inspectie belegd.

Vanaf juni 2014 voert de inspectie de vergunningverlening en het toezicht op de eigen werken van Rijkswaterstaat geheel zelfstandig uit.

In een aantal voorlichtingbijeenkomsten met brancheorganisaties en de belangrijkste vertegenwoordigers in het werkveld heeft de inspectie haar rol en haar werkwijze verduidelijkt. Met deze bijeenkomsten, die in 2014 vooral waren gericht op de doelgroepen op het gebied van waterveiligheid, bodem en woningcorporaties vergrootte de inspectie haar zichtbaarheid en droeg zij langs die weg bij aan de naleving.

De gewijzigde handavingsaanpak in het producttoezicht, waarbij objectinspecties worden gecombineerd met meer inspecties op bedrijfsniveau, bleek meer effect te sorteren.

Het doorvoeren van de interventiestrategie van de inspectie in het gehele werkveld van het domein betekende soms een wijziging in de voordien standaard vastgelegde sanctie. Het betekende ook een overgang naar maatwerk; de inspecteur krijgt daarbinnen meer ruimte om een passende, tot naleving leidende maatregel vast te stellen.



Naleving door de drinkwaterbedrijven is zoals altijd ook in 2014 erg hoog. De interventies die in dit taakveld zijn opgelegd hebben betrekking op bedrijven met een eigen drinkwaterwinning. In 2014 sloot de inspectie een handhavingsconvenant met Waterleiding Maatschappij Limburg (WML), het eerste convenant in dit domein.

De inspectie stelde opnieuw een groot nalevingstekort vast in de naleving van de regels rond het voorkomen van legionella. De inspectie richt haar toezicht bewust op de meest risicovolle doelgroepen.

Een aantal aandachtsvelden is nog zo nieuw dat er nog geen uitspraken gedaan kunnen worden over de mate van naleving of de invloed van het toezicht daarop (eigen werken RWS, toezicht woningcorporaties en toezicht waterveiligheid). In het werkveld bodem zien we dat bij bedrijven en brancheverenigingen de aandacht voor naleving groeit nu de inspectie ook in 2014 goed zichtbaar was in het veld.



## Artikel 25 Brede Doeluitkering

Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor regionale verkeers- en vervoersvraagstukken.

Rol en verantwoordelijkheden

### Financiering

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede doeluitkering (BDU), welke het mogelijk maakt dat er op decentraal niveau maatwerkoplossingen kunnen worden gemaakt voor verkeers- en vervoersvraagstukken. De beleidsinhoudelijke beslissingen worden voornamelijk door de medeoverheden gemaakt. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 15 Openbaar vervoer (Hoofdstuk XII) waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)						
25	Brede doeluitkering			Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014	2014
	<b>Verplichtingen</b>		<b>2.000.820</b>	<b>1.872.801</b>	<b>1.779.634</b>	<b>93.167</b> 1)
	<b>Uitgaven</b>	<b>2.113.821</b>	<b>2.046.018</b>	<b>1.989.790</b>	<b>1.819.189</b>	<b>170.601</b> 2)
<b>25.01</b>	<b>Brede doeluitkering</b>	<b>2.113.821</b>	<b>2.046.018</b>	<b>1.989.790</b>	<b>1.819.189</b>	<b>170.601</b>
	<b>Ontvangsten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Toelichting op de financiële instrumenten

### Verplichtingen (ad 1)

De beschikking voor de BDU wordt in het jaar voorafgaand aan het uitvoerings(kas)jaar als betalingsverplichting vastgelegd. De verplichtingen lopen daarmee een jaar vooruit op de kasuitgaven. De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt door € 22 miljoen voor bijdragen in de aanleg voor P+R voorzieningen, voor een spoorproject in het kader van OVS-impuls in Oost-Nederland en voor praktijkproeven met waterstofbussen, € 54 miljoen voor het programma Beter Benutten, € 5 miljoen voor Beter Benutten Decentraal Spoor en € 10 miljoen voor Grensoverschrijdend Spoorvervoer, Vleuten-Geldermalsen (Vleugel) en decentralisatie Zwolle-Enschede.

### Uitgaven (ad 2)

De hogere uitgaven zijn met name veroorzaakt door € 130 miljoen voor Beter Benutten (waaronder Decentraal Spoor), € 17 miljoen voor Zuidasdok, € 17 miljoen voor de N23, € 2 miljoen voor Actieplan Groei op het Spoor en € 1 miljoen voor continuering van de pilot met waterstofbussen in Amsterdam.

### 25.01 Brede doeluitkering

Het betreft het verstrekken van een beschikking voor de BDU aan de regionale en lokale overheden. Deze wordt jaarlijks berekend op basis van in de regelgeving BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

Op 1 januari 2015 is de Wet Afschaffing plusregio's in werking getreden. In het verlengde daarvan zal vanaf 2016 het gedeelte van de BDU verkeer en vervoer dat is bestemd voor de provincies worden uitgekeerd via het Provinciefonds. De bijdrage voor de twee vervoerregio's in de Noordvleugel en Zuidvleugel blijft bij lenM op de begroting staan en wordt vanaf 2016 uitgekeerd op basis van de aangepaste Wet BDU.

Voor de behaalde prestaties door middel van de BDU wordt verwezen naar de verantwoording van regionale en lokale overheden.

## Artikel 26 Bijdragen aan investeringsfondsen

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

### Financierien

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

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

Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)						
26	Bijdrage investeringsfondsen			Realisatie	Begroting	Verschil
		2012	2013	2014	2014	2014
	Verplichtingen	7.163.030	6.696.616	6.910.205	7.452.327	– 542.122
	Uitgaven	7.163.030	6.696.616	6.910.205	7.452.327	– 542.122
26.01	Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	7.163.030	5.722.871	5.834.916	6.363.354	– 528.438 1)
26.02	Bijdrage aan het Deltafonds		973.745	1.075.289	1.088.973	– 13.684 2)
	Ontvangsten	0	0	0	0	0

Toelichting op de financiële instrumenten

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2014.

- Verwerking van de generale kasschuif (€ 250 miljoen uit 2014 naar 2016 en 2017)
- Overboekingen van IF artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 13 Spoorwegen naar de Brede Doeluitkering op de begroting van HXII voor Beter Benutten (waaronder Decentraal Spoor), ZuidasDok, N23 en Actieplan Groei op het Spoor (€ 166 miljoen):
- Divsere overboekingen vanuit het IF artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur naar de begroting van HXII (€ 101 miljoen):
  - Een betaling aan de Waddenveren
  - Voor het project FlorijnAs, een concreet project binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen heeft lenM, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds gestort.
  - Het regiodeel van het Ruimtelijk Economisch Programma, onderdeel binnen het RSP, is indertijd geparafeerd op de begroting van lenM. lenM heeft, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van dit budget in het Provinciefonds gestort.

Ad 2) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2014:

- In het kader van het decentralisatiebeleid is € 18 miljoen voor het Nota Ruimte project IJsselsprong vanuit het Deltafonds gedecentraliseerd naar het Provinciefonds (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties).
- De voeding van het Deltafonds is met circa € 5 miljoen verhoogd (ten laste van Hoofdstuk XII) voor de bekostiging van de verbetering van de Cyber Security voor de missiekritieke systemen (MKS) en Industriële Automatisering.

## 26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie). Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2014 van het Infrastructuurfonds.

Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)					
INFRAFONDS			Begroting	Realisatie	Verschil
12	Hoofdwegen	uitgaven	2.800.084	2.568.873	– 231.211
12.01	Verkeersmanagement		19.189	21.589	2.400
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		624.755	665.071	40.316
12.03	Aanleg		1.201.347	873.067	– 328.280
12.04	GIV/PPS		590.390	601.189	10.799
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		407.135	407.957	822
12.07	Investeringsruimte		– 42.732	0	42.732
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	133.839	132.430	– 1.409
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.666.245	2.436.443	– 229.802
13	Spoorwegen	uitgaven	2.397.939	2.241.221	– 156.718
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.264.028	1.304.521	40.493
13.03	Aanleg		980.114	784.844	– 195.270
13.04	GIV/PPS		145.588	135.279	– 10.309
13.07	Rente en aflossing		16.597	16.577	– 20
13.08	Investeringsruimte		– 8.388	0	8.388
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	65.249	117.966	52.717
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.332.690	2.123.255	– 209.435
14	Regionaal, lokale infrastructuur	uitgaven	241.969	163.374	– 78.595
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		81.566	149.178	67.612
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		12.992	9.334	– 3.658
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		147.411	4.862	– 142.549
14.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	1.210	1.210
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		241.969	162.164	– 78.595
15	Vaarwegen	uitgaven	895.163	894.465	– 698
15.01	Verkeersmanagement		13.819	13.986	167
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		402.465	363.939	– 38.526
15.03	Aanleg		251.537	269.264	17.727
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		238.793	247.276	8.483
15.07	Investeringsruimte		– 11.451	0	11.451
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	32.113	48.344	16.231

INFRAFONDS		Begroting	Realisatie	Verschil
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	863.050	846.121	– 16.929
<b>17</b>	<b>Megaprojecten</b>			
	<b>uitgaven</b>	<b>24.368</b>	<b>8.473</b>	<b>– 15.895</b>
17.01	Westerscheldetunnel		182	182
17.02	Betuweroute	6.114	1.709	– 4.405
17.03	HSL	159	751	592
17.06	PMR	18.095	2.993	– 15.102
17.07	ERTMS		2.838	2.838
17.09	Ontvangsten	0	9.719	9.719
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	24.368	– 1.246	– 25.614
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven</b>			
	<b>uitgaven</b>	<b>235.032</b>	<b>231.754</b>	<b>– 3.278</b>
18.01	Saldo afgesloten rekeningen			
18.03	Intermodaal vervoer	5.965	1.437	– 4.528
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)		118	118
18.06	Externe veiligheid	2.526	186	– 2.340
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	42		– 42
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	226.499	230.013	3.514
18.11	Investeringsruimte			
18.12	Reservering beheer, onderhoud en vervanging			
18.13	Tol gefinancierde uitgaven			
18.10	Saldo afgesloten rekeningen		– 12.260	– 12.260
18.11	Tolopgave			0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	235.032	244.014	8.982
<b>19</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>			
19.09	Ontvangsten	6.363.354	5.834.916	– 528.438
	<b>Totaal uitgaven</b>	<b>6.594.555</b>	<b>6.108.160</b>	<b>– 486.395</b>
	<b>Totaal ontvangsten</b>	<b>231.201</b>	<b>297.409</b>	<b>66.208</b>
	<b>Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)</b>	<b>6.363.354</b>	<b>5.834.916</b>	<b>– 528.438</b>

## 26.02 Bijdrage aan het Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie). Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2014 van het Deltafonds.

Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

DELTAFONDS			Begroting	Realisatie	Vershil
<b>1</b>	<b>Investeren in waterveiligheid</b>	<b>uitgaven</b>	<b>827.890</b>	<b>821.582</b>	<b>- 6.308</b>
1.01	Grote projecten waterveiligheid		673.058	700.046	26.988
1.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid		147.835	115.248	- 32.587
1.03	Studiekosten		6.997	6.288	- 709
1.04	GIV/PPS				««
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	141.865	151.020	9.155
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		686.025	670.562	- 15.463
<b>2</b>	<b>Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>uitgaven</b>	<b>3.863</b>	<b>4.626</b>	<b>763</b>
2.01	Aanleg waterkwantiteit		0		0
2.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening		1.203	1.435	232
2.03	Studiekosten		2.660	3.191	531
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en zoetwatervoorziening	Ontvangsten		1.049	1.049
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		3.863	3.577	- 286
<b>3</b>	<b>Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>uitgaven</b>	<b>176.257</b>	<b>174.535</b>	<b>- 1.722</b>
3.01	Watermanagement		11.142	11.530	388
3.02	Beheer, onderhoud en vervanging		165.115	163.005	- 2.110
3.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		176.257	174.535	- 1.722
<b>4</b>	<b>Experimenteren cf. art. III Deltawet</b>	<b>uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>30.000</b>
4.01	Experimenteerprojecten		0	30.000	30.000
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		0	30.000	30.000
<b>5</b>	<b>Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>uitgaven</b>	<b>222.828</b>	<b>236.630</b>	<b>13.802</b>
5.01	Apparaat		185.269	185.007	- 262
5.02	Overige uitgaven		52.019	51.623	- 396
5.03	Investeringsruimte		- 14.460	0	14.460
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten			
5.10	Saldo van afgesloten rekeningen		0	2.070	2.070
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		222.828	234.560	13.802
<b>6</b>	<b>Bijdragen andere begrotingen Rijk</b>				
6.09	Ten laste van begroting van lenM	Ontvangsten	1.088.973	1.075.289	- 13.684
<b>Totaal uitgaven</b>			<b>1.230.838</b>	<b>1.267.373</b>	<b>36.535</b>
<b>Totaal ontvangsten</b>			<b>141.865</b>	<b>154.139</b>	<b>12.274</b>
<b>Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)</b>			<b>1.088.973</b>	<b>1.075.289</b>	<b>- 13.684</b>

## 5. NIET-BELEIDSARTIKELLEN

### Artikel 97 Algemeen departement

Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenM brede programma uitgaven verantwoord.

Budgettaire gevolgen van beleid

Artikel 97 Algemeen departement (x € 1.000)								
			Realisatie	Begroting	Verschil			
			2012	2013	2014	2014	2014	
Verplichtingen			27.276	42.119	63.614	27.205	36.409	1)
Uitgaven			23.222	25.740	55.677	27.206	28.471	
97.01	lenM-brede programmamiddelen		23.222	25.740	55.677	27.206	28.471	
97.01.01	Opdrachten		14.906	18.057	30.159	19.816	10.343	
	– Regeringsvliegtuig		7.405	6.190	10.044	6.681	3.363	2)
	– Onderzoeken Planbureau voor de Leefomgeving			2.632	3.796	4.089	– 293	
	– Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing							
	– Overige opdrachten		2.608	3.704	4.264	1.902	2.362	3)
97.01.02	Subsidies		4.893	5.531	12.055	7.144	4.911	4)
	– Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk onderzoek (NWO)		1.800	1.700	1.119	1.400	– 281	
97.01.03	Bijdrage aan agentschappen		1.800	1.700	1.119	1.400	– 281	
	– waarvan bijdrage aan RWS		615	606	19.022	607	18.415	
	– waarvan bijdrage aan KNMI		615	606	622	607	15	
	– waarvan bijdrage aan ILT				2.400	0	2.400	5)
97.01.04	Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden				16.000	0	16.000	6)
97.01.06	Bijdrage aan ZBO en RWT		500	0	0	0	0	
	– Stichting Advisering Bestuursrechtspraak		5.400	5.377	5.377	5.383	– 6	
			5 400	5 377	5.377	5.383	– 6	
Ontvangsten			2.580	4.271	18.503	3.873	14.630	7)

Toelichting op de financiële instrumenten

#### Verplichtingen (ad1)

De hogere verplichtingen hangen samen met de extra kosten voor het onderhoud van de motoren van het regeringsvliegtuig (KBX), de overboeking vanuit artikel 24 Handhaving en Toezicht naar artikel 97 Algemeen departement voor de bijdrage aan de kosten van vergunningverlening door ILT en het vastleggen van de juridische verplichtingen voor de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB).

#### 97.01 lenM-brede programmamiddelen

##### 97.01.01 Opdrachten

##### Regeringsvliegtuig (ad2)

De hogere kosten voor het regeringsvliegtuig zijn het gevolg van groot onderhoud aan de motoren en de huur van leenmotoren voor de periode van het onderhoud.

##### Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (ad3)

Op artikel 97 Algemeen departement worden de uitgaven en verplichtingen voor Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing begroot en verantwoord. Hieronder vallen de middelen ten behoeve van de Integrale Crisis Advies Website (ICAWEB). Naar aanleiding van onvoor-

ziene wijzigingen en extra wensen van gebruikers van het ICAREB waren er voor 2014 extra uitgaven. Daarnaast is er een bijdrage geweest van de Inspectie Leefomgeving en Transport en het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport voor de uitvoering van het ICAREB.

*Overige opdrachten (ad 4)*

Dit betreft met name overboekingen vanuit artikel 13 Ruimtelijke ordening en artikel 22 Externe veiligheid en risico's aan DCI (een ICT-dienst van lenM) voor de bijdrage aan OLO (Omgevingsloket online) en LAVS (Landelijk Asbestvolgsysteem). DCI verantwoordt de uitgaven hiervoor op artikel 97 Algemeen departement.

**97.01.03 Bijdrage aan agentschappen**

*– waarvan bijdrage aan KNMI (ad 5)*

Betreft de afname van meteorologische producten en diensten van het 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 agentschapbijdrage van het KNMI.

*– waarvan bijdrage aan ILT (ad 6)*

Bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting is er een overboeking geweest vanuit artikel 24 naar Artikel 97 voor de bijdrage aan de kosten van vergunningverlening door ILT. De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing. Deze kosten worden separaat verantwoord op artikel 97.

**97.09 Ontvangsten (ad 7)**

De hogere ontvangsten worden met name veroorzaakt door het afkomen van het eigen vermogen van de agentschappen ten gunste van het lenM-brede beeld. Dit conform de regeling agentschappen, waarbij agentschappen gebonden zijn aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar.



## Artikel 98 Apparaat Kerndepartement

### Algemene doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van IenM met uitzondering van de Staf Deltacommissaris en de agentschappen ILT, KNMI, NEa en RWS. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en materieel voor het kerndepartement.

### Budgettaire gevolgen van beleid

Artikel 98 Apparaat van het kerndepartement (bedragen x € 1.000)						
	Realisatie		Begroting		Verschil	
	2012	2013	2014	2014	2014	
<b>Verplichtingen</b>	<b>327.162</b>	<b>336.847</b>	<b>292.085</b>	<b>323.235</b>	<b>- 31.150</b>	1)
<b>Uitgaven</b>	<b>372.668</b>	<b>336.238</b>	<b>303.576</b>	<b>319.700</b>	<b>- 16.124</b>	
<b>Personele uitgaven</b>	<b>238.046</b>	<b>221.509</b>	<b>207.098</b>	<b>196.582</b>	<b>10.516</b>	
– waarvan eigen personeel	224.133	206.492	186.627	173.746	12.881	2)
– waarvan externe inhuur	13.913	15.017	9.699	9.752	- 53	
– waarvan postactieven			10.772	13.084	- 2.312	3)
<b>Materiele uitgaven</b>	<b>134.622</b>	<b>114.729</b>	<b>96.478</b>	<b>123.118</b>	<b>- 26.640</b>	
– waarvan regulier materieel			14.618	49.648	- 35.030	4)
– waarvan ICT	53.908	48.548	43.910	33.210	10.700	5)
– waarvan bijdrage aan SSO's	54.509	46.859	37.950	40.260	- 2.310	6)
<b>Ontvangsten</b>	<b>9.732</b>	<b>13.138</b>	<b>14.203</b>	<b>2.434</b>	<b>11.769</b>	7)

#### Toelichting

Ad 1) De lagere verplichtingenrealisaties zijn voor een deel het gevolg van de overgedragen bijdrage aan BZK van het aandeel IenM in de Egalisatieschuld van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Daarnaast zijn er verplichtingen reeds in 2013 vastgelegd en zijn er enkele verplichtingen afgeboekt als gevolg van de verschuiving van kosten naar het agentschap ILT en naar programma.

Ad 2) De hogere realisatie op personeel wordt voor het belangrijkste deel veroorzaakt door overboeking van de kosten voor personele exploitatie vanuit het materiële deel naar het personele deel, teneinde te voldoen aan de Rijksbegrotingvoorschriften voor het boeken van personeel gerelateerde kosten onder personele uitgaven.

Ad 3) De totale uitgekeerde bedragen voor Sociale Zekerheid waren lager dan de prognose van de Verzekeringsmaatschappijen.

Ad 4) De lagere uitgaven op reguliere materiële budgetten zijn voornamelijk het gevolg van de overgedragen bijdrage aan BZK van het aandeel IenM in de Egalisatieschuld van het RVB. Voor het overige deel zie ad 2).

Ad 5) De uitgaven ICT zijn hoger dan begroot omdat er uitgaven zijn gedaan voor ICT- dienstverlening aan Baten-Lastendiensten van IenM waarvan de verrekening niet in 2014 heeft plaatsgevonden.

Ad 6) De lagere Bijdragen aan SSO's zijn overwegend het gevolg van de teruggave door het RVB/BZK van de herfinancieringsresultaten.

Ad 7) De hogere ontvangsten ten opzichte van de Begroting 2014 zijn het gevolg van overlopende ontvangsten uit 2013 voor de verrekening van kosten voor ICT-dienstverlening aan batenlastendiensten.

#### Extracomptabele verwijzingen

#### **Apparaatskosten agentschappen en ZBO's en RWT's**

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

lenM verstrekt bijdragen aan drie begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: Prorail, Kadaster en StAB. Zie voor meer informatie over de ZBO's en RWT's van lenM de bijlage ZBO's en RWT's van dit Jaarverslag (Bijlage 1).

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

Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's

Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's							
					Realisatie	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Verschil
	2010	2011	2012	2013	2014	2014	2014
<b>Totaal apparaatsuitgaven ministerie</b>			<b>372.668</b>	<b>336.238</b>	<b>303.576</b>	<b>319.700</b>	<b>- 16.124</b>
Kerndepartement			372.668	336.238	303.576	319.700	- 16.124
<b>Totaal apparaatskosten batenlastendiensten</b>	<b>1.238.510</b>	<b>1.181.907</b>	<b>1.248.880</b>	<b>1.274.381</b>	<b>1.246.662</b>	<b>1.167.054</b>	<b>79.608</b>
ILT	96.215	85.797	136.672	141.788	147.499	141.768	5.731
KNMI <sup>1</sup>	56.001	57.522	58.487	54.722	47.386	42.160	5.226
NEa	6.264	6.650	6.485	6.417	5.730	7.501	- 1.771
RWS	1.080.030	1.031.938	1.047.236	1.071.454	1.046.047	975.625	70.422
<b>Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's</b>	<b>443.000</b>	<b>423.000</b>	<b>590.300</b>	<b>593.400</b>	<b>595.805</b>	<b>569.383</b>	<b>16.422</b>
ProRail	443.000	423.000	415.000	422.000	412.000	397.000	15.000
Kadaster			170.000	166.000	169.000	167.000	2.000
StAB			5.300	5.400	4.805	5.383	- 578

<sup>1</sup> Bij het KNMI worden vanaf 2014 de kosten van Aardobservatie, op grond van de richtlijn verantwoord begrooten, niet meer in de apparaatskosten opgenomen maar separaat zichtbaar gemaakt.

## Artikel 99 Nominaal en onvoorzien

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

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

### Artikel 99 Nominaal en onvoorzien (x € 1.000)

			Realisatie	Begroting	Verschil	
	2012	2013	2014	2014	2014	
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 14.543</b>	<b>14.543</b>	1)
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 14.543</b>	<b>14.543</b>	1)

Toelichting op de financiële instrumenten

Ad 1) Het in de begroting geraamde bedrag bestaat hoofdzakelijk uit geparkeerde bedragen (zoals prijsbijstelling en de egalisatieschuld voor het Rijkshuisvestingsstelsel) die ten tijde van het opstellen en vaststellen van de begroting nog verdeeld moesten worden binnen Hoofdstuk XII. Deze bedragen zijn gedurende de begrotingsuitvoering in 2014 verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

## **6. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2014**

### **Inleiding**

In de bedrijfsvoeringparagraaf wordt verslag gedaan van de relevante aandachtspunten in de bedrijfsvoering van lenM, mede gebaseerd op een risicoanalyse. Daarbij wordt ingegaan op (in voorkomend geval) de tekortkomingen in de bedrijfsvoering, de punten van aandacht en/of de bijzondere gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan in het verslagjaar. De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsrapportage, maar in de Rijksbegrotingsvoorschriften is ook een aantal onderwerpen verplicht gesteld. De opname van de facultatief opgenomen onderwerpen is in overeenstemming met het advies van het Audit Committee.

Naast de departementale bedrijfsvoeringsparagraaf publiceert de Minister voor Wonen en Rijksdienst als de eerstverantwoordelijke Minister voor het rijksbrede beleid en de rijksbrede kaders op de terreinen: «personeel, ICT, organisatie, huisvesting, inkoop, facilitaire dienstverlening en beveiliging» de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk. Binnen die kaders is lenM zelf verantwoordelijk voor haar bedrijfsvoering. In de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijk 2014 wordt onder meer door de Minister voor Wonen en Rijksdienst gerapporteerd over het terugdringen van de apparaatsuitgaven, het beoogde beter functioneren van de Rijksdienst, rijksbrede kengetallen, overzichten externe inhuur per departement en overzichten grote en risicovolle ICT projecten.

De bedrijfsvoeringsparagraaf lenM is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- A. Managementparagraaf;
- B. Rechtmatigheid van de begrotingsuitvoering;
- C. Totstandkoming beleidsinformatie;
- D. Financieel en materieel beheer en
- E. Overige aspecten van de bedrijfsvoering.

### **A. Managementparagraaf**

Het streven is om bij voortduring de bedrijfsvoering van het ministerie te ontwikkelen en te verbeteren met name in termen van de sturing en beheersing van activiteiten en processen. Onderstaande thema's hebben vooral betrekking op de structurele borging van voorzieningen en verantwoordelijkheden in de departementale organisatie.

### **lenM koers 2020 en ontwikkeling bedrijfsvoering**

De bedrijfsvoeringsfunctie werkt voor de primaire lenM-functies beleid, uitvoering, inspectie. De bedrijfsvoering voegt waarde toe en levert intelligente ondersteuning met een goede kwaliteit.

Voor de bedrijfsvoering in de periode 2015–2020 wordt richting en inspiratie ontleend aan de lenM-Koers 2020. De lenM-Koers 2020 geeft richting aan de ontwikkeling van het ministerie, richting in de ambities en richting voor de manier waarop we werken in het waarmaken daarvan. De ontwikkeling van lenM staat in het teken van:

- snel en passend reageren op maatschappelijke en politieke onderwerpen en dynamiek
- flexibel, adaptief en wendbaar (wendbaar in allocaties, inzetbaarheid)
- het ontwikkelen van een gevarieerd(er) handelingsrepertoire
- innovatieve verbindingen en samenwerking met partners

- variëteit in sturingsstijlen (passend bij de maatschappelijke veranderingen)
- kwaliteit in bedrijfsvoering die dit ondersteunt.

De Hervormingsagenda Rijksdienst geeft richting aan de rijksbrede organisatieontwikkeling. De ambitie is de Rijksdienst compact en meer als één organisatie in te richten binnen een bijbehorend financieel kader voor de komende periode (taakstelling Rutte-2). Op het terrein van bedrijfsvoering wordt gestreefd naar samenwerking, standaardisatie en concentratie van bedrijfsvoerings-dienstverlening op het niveau van het Rijk als geheel.

Dit leidt tot een spannende opgave waarbij een nieuwe balans moet worden gevonden tussen:

de noodzaak van meer variëteit en flexibiliteit enerzijds en anderzijds de efficiencytaakstelling die dwingt naar standaardiseren en uniformeren en het ontwikkelen van een breder handelingsrepertoire met een kleiner personeelsbestand.

Deze opgave is vervat in zes ambities voor de periode tot 2020:

1. De bedrijfsvoeringsfunctie werkt nauw samen met het primair proces en werkt integraal. Dit geldt voor de uitvoering én kaderstelling;
2. De bedrijfsvoeringsfunctie bevordert en ondersteunt dat medewerkers flexibel inzetbaar zijn in de breedte van lenM, waarbij systematische aandacht is voor de samenstelling van het personeelsbestand en voor vakmanschap;
3. De bedrijfsvoeringsfunctie beschikt over bedrijfsvoeringssystemen waarmee flexibel kan worden ingespeeld op snel wijzigende informatiebehoeften;
4. De bedrijfsvoeringsfunctie heeft de begrotings- en concernsturingscyclus verder gedigitaliseerd en verrijkt;
5. De bedrijfsvoeringsfunctie heeft door verdere standaardisatie, samenwerking en vereenvoudiging van de governance en bekostiging van de dienstverlening een vermindering van de beheerslast gerealiseerd en
6. De bedrijfsvoeringsfunctie maakt dat lenM waar krijgt voor zijn geld, door te investeren in regie op de dienstverlening, contractbeheer en duurzaamheid.

### **Besturing en beheersing van de informatievoorziening/informatisering**

De rollen en taken van lenM worden meer informatie- en ICT-intensief. Dit vergt passende nieuwe vormen van besturing en beheersing. De conclusies en aanbevelingen in het rapport «Grip op ICT» van de commissie Elias wijzen ook op verbetering van besturing en beheersing, maar dan vooral van de ICT-projecten.

Dit samen is reden om binnen lenM de inrichting en werking van de besturing, ontwikkeling en beheersing op het terrein van de informatievoorziening en ICT te bezien en waar nodig te herzien en te versterken. De eerste fase in de aanpak staat in het teken van evalueren en verkennen en omvat de volgende drie activiteiten, die in de periode tot april 2015 worden uitgevoerd:

#### *Evaluatie van het CIO-stelsel en het samenspel*

Onder leiding van de Stuurgroep Informatievoorziening wordt het stelsel van opdrachtgevers, regisseurs/leveranciers en CIO geëvalueerd. Het gaat daarbij o.m. om de werking in de praktijk in relatie tot de beoogde effecten (besturing en beheersing; specifiek van projecten met een substantiële ICT-component), de ingezette professionalisering, de kwaliteit en gebruiksnut van de sturingsinformatie/rapportages/instrumenten, de overleggremia en het samenspel tussen opdrachtgevers, ICT-organisaties en de CIO-functie en de kwalificatie van de posities/rollen in het licht van de conclusies/aanbevelingen van de Commissie Elias.

#### *Verkenning van het thema «Informatie als onderwerp van beleid»*

Informatie vormt in toenemende mate het hart van de primaire functies/processen van lenM. Het gaat om de betekenis van informatie in/voor processen, de informatisering en digitalisering in/van beleidsstelsels en de mogelijke vormen van besturing en beheersing (management van informatie en informatisering). Dit wordt nader verkend. De verkenning is bedoeld om inzicht en bewustzijn te verwerven m.n. bij de lenM-beleidsfunctie. Dat krijgt vorm in een combinatie van onderzoek en werksessies. Op basis daarvan wordt in de volgende fase de mogelijke ontwikkeling in termen van posities, rollen, competenties in het stelsel nader bepaald.

#### *Toets van projecten naar aanleiding van Commissie Elias*

Er wordt een zgn. bureau ICT-toets uitgevoerd op ICT-projecten van lenM in het licht van de aanbevelingen van de commissie Elias. De toets wordt uitgevoerd op alle projecten met een meerjarige ICT-component van € 5 miljoen of meer.

Op basis van de uitkomsten van deze drie activiteiten wordt de volgende fase van het versterkingstraject ingericht in afstemming met de Rijks CIO.

#### **Organisatie-aanpassingen lenM**

In het verslagjaar zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in het organisatie en mandaatbesluit Infrastructuur en Milieu 2012. De belangrijkste voor de inrichting van de bedrijfsvoering is de totstandkoming van de directie Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (vanaf 1 januari 2015). De ANVS komt voort uit de agentschappen ILT en RVO en de beleidskern van EZ. De ANVS stelt vanuit haar verantwoordelijkheid extra eisen aan de bedrijfsvoering met betrekking tot beveiliging, huisvesting en omgang met vertrouwelijke stukken.

Alle voorbereidingen zijn getroffen voor een zorgvuldige en rimpelloze overdracht per 1/1/2015 van de mobiliteitsdiensten van aan ECOP Workflow. Daarmee is de eigen mobiliteitsorganisatie Matchpoint opgeheven. Een en ander is in nauw overleg met medezeggenschap en bonden vormgegeven. Ook de overdracht van de bedrijfsartsenzorg naar ECOP is per 1/1/2015 voorbereid en ingeregeld in 2014. lenM is koploper in de verdere vormgeving van samenwerking met P-direct. In het programma Optimaal Verbinden zijn daartoe administratieve ondersteuners overgegaan naar P direct en zijn werkprocessen verder gestroomlijnd.

lenM heeft het Charter Talent naar de Top ondertekend om het belang van doorstroom van vrouwen naar managementposities extra te onderstrepen. Extra aandacht vanuit HR en management voor de personeelsge-

sprekcyclus en vlootshouw heeft geleid tot een fors verbeterde verslaglegging en onderbouwing van beloningsbeslissingen.

### **Organisatieverandering RWS**

In 2014 heeft RWS activiteiten uitgevoerd in het kader van het Ondernemingsplan 2015. Het O&F rapport en het daaropvolgende plaatsingsproces zijn in 2014 afgerond. Tevens zijn in 2014 stappen zijn gezet om belangrijke verbeteringen door te voeren, bijvoorbeeld op het vlak van het werken vanuit een netwerkbeheersvisie, het RWS-breed integraal programmeren van werkzaamheden en een betere besturing van informatievoorziening (waaronder ICT). De nieuwe RWS-processen zijn beschreven en medewerkers zijn steeds meer vanuit de procesketen gaan denken. Ook zijn de medewerkers meer gericht op het verbeteren van zijn of haar bijdragen binnen de RWS-processen. Door meer uniform te werken waar dat kan en een steeds betere samenwerking zowel intern als met externe partijen, is RWS in staat geweest om zowel de productie als de taakstellingen te realiseren.

#### *Kennismanagement RWS*

Het kennismanagement heeft bij RWS bijzondere aandacht. Hiertoe heeft RWS de kritische kennisgebieden die essentieel zijn in het goed uitvoeren van haar operationele doelen geïnventariseerd. Voor deze kritische gebieden zijn verbindingen gelegd met onder meer onderwijsinstellingen. Tevens wordt kennis verbonden door samenwerking met waterschappen, markt en kennisinstellingen, onder meer in het Hoogwaterbeschermingsprogramma en het Kennisplatform risicobeheersing. Ook is een plan uitgewerkt om bij de belangrijkste waterkerende objecten te werken met reviewteams en om voor de inhoudelijke velden actiever kennis te delen en borgen in Communities. Ook intern RWS wordt nadrukkelijker de verbinding gelegd tussen managers en specialisten. Met summerschools voor leidinggevendenden, vergroten van de adviesvaardigheden van specialisten en professionalisering van de eerder genoemde Communities wordt het wederzijds begrip en vertrouwen vergroot waardoor managers en specialisten elkaar meer versterken.

### **Organisatieverandering KNMI**

In het kader van de implementatie van de Veranderopgave is de nieuwe organisatie officieel per 15 september gestart en is het plaatsingsproces voor de medewerkers afgerond met een beperkt aantal bezwaren. Het nieuwe managementteam is aangesteld. Op het pad naar het ontwikkelen van een cultuur voor de vraagsturing zijn waarneembare stappen gezet.

Vanaf april 2014 is de dienstverlening op het gebied van de kantoorautomatisering in handen van het Shared Service Center (SSC) Campus en vanaf 1 januari 2015 zal ook de overige dienstverlening op ICT gebied in handen zijn van het SSC Campus. SSC Campus is de flexibele en innovatieve ICT partner voor kennis- en onderzoeksinstituten en levert betrouwbare ICT-dienstverlening aan kennisinstituten binnen de rijks-overheid. De ontwikkeling van SCC-Campus gebeurt in partnerschap tussen KNMI en RIVM

## **B. Rechtmatigheid**

### **Aanbestedingsregels**

Bij lenM is voorgeschreven dat in uitzonderingsgevallen gemotiveerd kan worden afgeweken van de aanbestedingsregels met toestemming van de verantwoordelijke Directeur-Generaal. In sommige gevallen kan naleving

van de (Europese) aanbestedingsregels tot bijzonder inefficiënte en ineffectieve uitkomsten leiden. RWS, ILT, KNMI en de beleidskern hebben afwijkingen gerapporteerd.

#### *Rijkswaterstaat*

Er is in 2014 om veiligheidsredenen gestart met het verrichten van reparatiewerkzaamheden aan de Harmsenbrug. Gezien potentiële problemen in de doorstroming van het verkeer tussen Rotterdam en Zeeland hadden deze werkzaamheden een spoedeisend karakter. Hierdoor is in afwijking van de nationale aanbestedingsregelgeving gehandeld door contractering van een marktpartij voor een bedrag van € 5,1 miljoen op basis van een enkelvoudige onderhandse gunning. Daarnaast is er door het management van RWS een bewuste afweging gemaakt om voor een bedrag van € 0,8 miljoen op het terrein in de grond-, weg- en waterbouw, € 0,4 miljoen op het terrein van informatievoorziening en ICT en € 0,4 miljoen op het terrein van de bedrijfsvoering in afwijking van de aanbestedingsregelgeving te handelen (een enkelvoudige in plaats van een meervoudige marktbenadering). Hierbij was in belangrijke mate sprake van spoedeisende werkzaamheden om de continuïteit van de bedrijfsvoering te kunnen borgen.

#### *KNMI*

KNMI heeft over 2014 voor circa € 1 miljoen onrechtmatig aanbesteed. Daarmee is sprake van een omvang die de controletolerantie van het agentschap overschrijdt. Een verbeterplan zal worden opgesteld gericht op de verbetering van de financiële functie van het KNMI en de verbetering van het financieel en materieel beheer.

#### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

De uitvoering van de nieuwe Aanbestedingswet 2012 heeft in 2014 een interpretatieverschil aan het licht gebracht. Bij de inhuurcontracten van ICT-deskundigen blijken uiteindelijk de noodzakelijke verlengingen niet te voldoen aan de regelgeving. Naar aanleiding van geconstateerde tekortkomingen in het contractenbeheer van inhuurcontracten zijn een aantal contracten beëindigd op de eerst mogelijke datum. Noodzakelijke verlengingen in verband met de continuïteit van processen zijn goedgekeurd door de Inspecteur-Generaal. Het hiermee verbonden onrechtmatige bedrag bedraagt circa € 3 miljoen. Daarmee is sprake van een omvang die de controletolerantie van het agentschap overschrijdt.

#### *Beleidskern*

Bij de beleidskern is voor een bedrag van in totaal circa € 8,6 miljoen afgeweken van de aanbestedingsregels. Het terugdringen van het aantal afwijkingen tot een zo laag mogelijk niveau wordt nagestreefd. Halverwege 2014 is besloten dat het inkoopuitvoeringscentrum voor de beleidskern ook een rol/taak te vervullen heeft in de fase van marktbenadering/offerteaanvragen voor inkopen >50 euro. Kwartaalgewijs wordt over de naleving door het inkoopuitvoeringscentrum gerapporteerd. Aan de hand van de rapportages wordt er geëscaleerd naar het juiste niveau, betrokkenen aangesproken, voorgelicht en ondersteund. Afwijkingen van aanbestedingsregels zijn onrechtmatig. De afwijkingen zijn in aantal en omvang in 2014 afgenomen.

Voor de rapportering van fouten en onzekerheden (beide t.a.v. rechtmatigheid én getrouwheid) in de bedrijfsvoeringsparagraaf gelden volgens de Rijksbegrotingsvoorschriften vier soorten rapporteringstoleranties: een rapporteringstolerantie op artikelniveau, een rapporteringstolerantie voor



de saldibalans, een rapporteringstolerantie voor de agentschappen en een rapporteringstolerantie op totaalniveau. Bij overschrijding van elke rapporteringstolerantie worden de fouten en onzekerheden met betrekking tot de rechtmatigheid en getrouwe weergave hieronder gekwantificeerd

### **Investeringsbudget Landelijk Gebied**

In 2014 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voorschotten aan het Ministerie van EZ m.b.t. Rijksbufferzoneconvenant (tachtiger jaren van de vorige eeuw tot en met 2006) van circa 127 miljoen en ILG (2007–2010) van circa € 36 miljoen afgeboekt.

In de PBL monitor infrastructuur en Ruimte 2014 wordt het effect van het losgelaten Rijksbufferzonebeleid zichtbaar gemaakt. Na 2011 is de wet Investeringsbudget Landelijk Gebied aangepast en door EZ richting de Provincies vastgelegd in afrondingsovereenkomsten. De voordien overeengekomen verplichtingen over en weer zijn hiermee beëindigd en richting de toekomst vervallen (art 97c wILG). Inmiddels heeft EZ op 19 december jl. vaststellingsbrieven aan de Provincies verstuurd waarmee de voorschotten tussen EZ en de provincies zijn vastgesteld en afgerekend. Voor de wILG periode schat EZ hierbij een beperkte onzekerheid in.

In het Rijksbufferzoneconvenant werden in de financiering voorcalculato-  
rische verdeelsleutels gehanteerd en zou afrekening moeten plaatshebben op basis van verdeelsleutels gebaseerd op de feitelijke bestemming van de aangekochte gronden en onder de verrekening van eventuele resultaten op aangekochte en verkochte ruilgronden. Deze informatie is echter nooit beschikbaar gekomen. Op basis hiervan rapporteren wij een onzekerheid van € 24,5 miljoen gerelateerd aan de uitgaven 2014 op het huidige artikel Ruimtelijke ontwikkeling (artikel 13).

### **Overig**

Op artikel 22 Externe veiligheid en risico's is een fout van € 2,4 miljoen geconstateerd in de voorschotverlening aan de Sociale Verzekeringsbank.

## **C. Totstandkoming beleidsinformatie**

Met de begroting 2014 is invulling gegeven aan een sluitende set indicatoren en kengetallen in de begroting. Aan de hand van een procesbeschrijving totstandkoming indicatoren en kengetallen zijn betrokkenen geïnstrueerd waardoor het totstandkomingsproces van de indicatoren- en kengetallenwaarden in de lenM-Verantwoording achteraf goed reconstrueerbaar is met uitzondering van de outputcijfers van de ILT zoals hieronder wordt toegelicht.

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

De betrouwbaarheid van de niet financiële gegevens in artikel 24 (handhaving en toezicht) van de begroting van lenM is afhankelijk van het gebruik van eenduidige data, standaard modeldocumenten en het terugdringen van het aantal ICT-applicaties. Dit proces van uniformering, dat ook in 2015 verder vorm gegeven wordt, moet er toe leiden dat de betrouwbaarheid van de outputgegevens beter is verankerd.

Uit hoofde van haar wettelijke taak heeft de Auditdienst Rijk ook dit jaar onderzocht in hoeverre sprake is van een deugdelijke totstandkoming van de beleidsinformatie. De onderzoeksconclusie luidt: «beheersing van het

proces van totstandkoming is in opzet geborgd; werking en dossiervorming verdienen nog aandacht».

### **Beschikbaarheid van beleidsinformatie**

In de onderzoeken van de Algemene Rekenkamer «Effectiviteitsonderzoek bij de rijksoverheid» werd geconcludeerd dat de rijksoverheid te weinig beleidsuitgaven evalueerde op effectiviteit. In het verslagjaar zijn de resultaten van de beleidsdoorlichtingen waterkwantiteit, ruimtelijke ontwikkeling, regionaal openbaar vervoer en Duurzame ontwikkeling (de artikelen 11, 13, 15 en 21) verstrekt aan de Tweede Kamer met de brief van 19 december 2014. Via deze brief is ook voldaan aan het verzoek van de Tweede Kamer om kennis te mogen nemen van het concept opzet voor en vraagstelling van de in de begroting 2015 geprogrammeerde beleidsdoorlichtingen waterkwaliteit en geluid (de artikelen 12 en 20).

In de bedrijfsvoeringsparagraaf in het vorig jaarverslag werd gerapporteerd over de aanbevelingen van de Commissie Zevenbergen en het onafhankelijk onderzoek van Holtslag naar de casus van het ILT-rapport over ProRail. Daaraan kan worden toegevoegd dat de Inspectie Leefomgeving en Transport in haar Meerjarenplan 2014–2018 haar rol in de beleidscyclus heeft toegelicht. Bij de verschillende onderdelen van lenM staat het thema «vakmanschap» hoog op de agenda. De centrale managementprogramma's zijn doorontwikkeld en leerlijnen voor de doelgroep ondersteuning en voor beleidsmedewerkers kennen groeiende belangstelling. Daarbij staat leren in het werk en aansluiten bij de organisatieontwikkeling steeds meer centraal.

## **D. Financieel- en materieel beheer**

### **Geconstateerde onvolkomenheden over 2013**

In 2014 is veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de door de AR (Algemene Rekenkamer) geconstateerde onvolkomenheden over 2013. Dit betrof de volgende onderwerpen:

- Financieel beheer ILT;
- Inkoopbeheer beleidskern.
- Informatiebeveiliging beleidskern en Rijkswaterstaat.

Hieronder wordt ingegaan op de uitgevoerde verbeteracties bij deze onderwerpen.

### **Financieel beheer ILT**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft gestuurd op een goed financieel beheer. In de interne managementcontracten 2014 zijn de gewenste en uit te voeren verbeterpunten opgenomen. De taken op het gebied van de inkoop en administratie zijn per 1-1-2015 overgedragen aan de SSO. De Financial audits hebben het management per kwartaal inzicht geboden in de verbetering van de tekortkomingen in het financieel beheer van de ILT en de daarbij van belang zijnde dienstverleningsovereenkomsten en processen. Aandacht ging daarbij ondermeer uit naar activabeheer, ict en inkoop.

### **Inkoopbeheer beleidskern**

In 2014 is de inkoopfunctie verder verbeterd. Het Inkoop Uitvoerings-Centrum voor de Beleidskern heeft in 2014 een lenM-inkoopbeleidsplan in samenspraak met de lenM-organisatie opgesteld, spendanalyses over 2013 en 2014 uitgevoerd en afgerond en heeft de bevindingen opgepakt in het kader van het continu verbeteren van de inkoopfunctie.

## **(Informatie)beveiliging beleidskern en Rijkswaterstaat**

### *Cyber security*

Medio 2014 heeft de Bestuursraad van lenM gekozen voor een plan van aanpak Cybersecurity met het volgende maatregelpakket:

Allereerst versterking van de crisiscapaciteit van lenM zodat een sluitende aanpak ontstaat om cyberaanvallen binnen het gehele lenM-domein tijdig te kunnen detecteren en in te dammen.

Daaraan ten grondslag ligt een beredeneerde prioritering van te beschermen belangen (kroonjuwelen). Aansluitend moet worden gezorgd dat er actuele risicoanalyses beschikbaar zijn voor de toplist van informatiesystemen met een hoog afbreukrisico. En ten slotte zal worden gewerkt aan een heldere verantwoordelijkheids- en beheersstructuur voor het permanent monitoren en borgen van de cybersecurity van informatiesystemen op bedoelde toplist. Medio 2015 zal de stuurgroep Cybersecurity voortgangsrapport uitbrengen aan de Bestuursraad.

### *In Control Verklaring Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst*

De Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst (BIR) is eind 2012 vastgesteld en beschrijft de invulling van NEN/ISO 27001 en 27002 voor de rijksoverheid. Voor deze eisen gesteld aan de informatiebeveiliging van de IT infrastructuur Rijksdienst is Rijksbreed een implementatietraject (comply or explain) afgesproken. Over 2014 wordt via de ADR Rijksbreed gerapporteerd over 5 thema's en wordt aan de departementen gevraagd om een vormvrije In Control Verklaring voor de kritieke systemen. lenM heeft aan dgOBR van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de In Control Verklaringen verstrekt voor de organisatie onderdelen. Aan de In Control Verklaring van RWS en Bestuurskern ligt een uitvoeringsplan ten grondslag. Bij RWS is dat het meerjarenplan Beveiligd Werken en bij de Bestuurskern is dat een jaarlijks bijgewerkte uitvoeringsplan. Met het oog op het vergroten van het zicht op de kwaliteit van de wijzigingen die in het lenM SAP systeem worden doorgevoerd wordt het advies van de ADR opgevolgd om het contract met de dienstverlener nogmaals te analyseren, de daaruit voortvloeiende taken en verantwoordelijkheden eenduidig te beleggen en uit te werken in het Dossier afspraken en procedures.

### *Rijkswaterstaat*

Naar aanleiding van de veranderende maatschappelijke context en de door de Algemene Rekenkamer geconstateerde onvolkomenheid is RWS in 2012 gestart met de beveiliging tegen cyber criminaliteit. De invoering van cyber security was ondergebracht bij het Programma Regie op Industriële Automatisering (PRIA). Dit programma richtte zich op het «in-control» brengen en houden van de beveiliging van de automatisering ter ondersteuning van de missie kritieke processen van RWS. Daarbij is in kaart gebracht wat de te nemen aanvullende beheersmaatregelen zijn in relatie tot de eisen die hieraan worden gesteld, zoals de eisen van de Baseline Informatiebeveiliging Rijk. Met ingang van 2014 is dit (meerjaren) programma opgegaan in Beveiligd Werken Rijkswaterstaat.

In 2014 zijn aanvullende beheersmaatregelen getroffen voor het hoofdwatersysteem (beweegbare keringen, stuwen en gemalen en de bediening hiervan) en de hieraan gerelateerde generieke voorzieningen. De gekozen prioritering sluit aan op richtlijnen van het Ministerie van VenJ, dat «Water keren en beheren» aanmerkt als «maatschappelijk vitaal proces».

Daarnaast zijn in 2014 stappen gezet om het beveiligd werken verder door te voeren als het gaat om het veilig werken met gegevens en documenten. De uitvoering van de aanvullende beveiligingsmaatregelen van het hoofdvaarwegennet en hoofdwegennet volgen in de jaren 2015 en 2016. Met betrekking tot de implementatie van de BIR is voor 2014 een In control verklaring afgegeven.

### **Overige topprioriteiten financieel beheer**

#### **Systeemgerichte Contractbeheersing RWS, inclusief DBFM contracten**

##### *Contractmanagement bij DBFM<sup>39</sup> – contracten*

Mede door de toename van DBFM infrastructuurprojecten, zowel in realisatie als in de exploitatiefase, heeft binnen RWS het afgelopen jaar verdere uniformering van contracten en werkwijzen plaatsgevonden. RWS heeft een model contractbeheerorganisatie ontwikkeld. Een uniforme werkwijze leidt tot voordelen. Soepelere processen zorgen voor efficiëntere voorbereiding en uitvoering van projecten. Zowel publiek als privaat leidt dit tot een vermindering van transactietijd en transactiekosten. De DBFM projecten vallen onder hetzelfde sturingsregime als andere projecten. Ook het opleggen van eventuele kortingen loopt via de reguliere contractbeheersystematiek. De inrichting en werkwijze van de contractbeheerorganisatie voor DBFM hebben in de afgelopen tijd extra aandacht gekregen, ook vanuit het management. Er is een model Contractbeheersplan ontwikkeld ten behoeve van de DBFM-projecten in de realisatiefase. Bezien wordt of dit model kan worden doorontwikkeld voor projecten in de exploitatiefase. Daarnaast zijn er verschillende interne overleggremia opgezet om de kennisdeling tussen projecten en de continuïteit richting toekomstige projecten te bevorderen. Over de voortgang in het beleid en uitvoering wordt verwezen naar de DBFM(O) voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer (Brief MvF aan TK d.d. 18-12-2014).

##### *Contractbeheer met systeemgerichte contractbeheersing (SCB)*

Met SCB toetst RWS risicogestuurd het kwaliteitssysteem van de opdrachtnemer om na te gaan of de contractuele verplichtingen worden nageleefd. In 2014 is een aantal verbeteringen doorgevoerd ten aanzien van de efficiency van de contractbeheersing door een zoveel mogelijk systeemgerichte benadering. De focus van de verbeteringen richtten zich op kennis, competenties en vaardigheden van bij het contractbeheer direct betrokkenen: projectmanager, contractmanager, technisch manager en -adviseurs, manager projectbeheersing en -adviseurs en de (lead)auditors. De managementaandacht is vastgehouden. Dit heeft geresulteerd in een verdere doorontwikkeling van SCB bij de onderhoudsprojecten; bij de aanlegprojecten is de implementatiegraad verder verankerd. Er is in 2013 een transitieplan SCB opgesteld waarlangs de nog te nemen stappen in 2014 verder zijn gestroomlijnd zodat in de periode 2015 en verder aanvullende controles beheerst kunnen worden afgebouwd. De monitoring van SCB heeft bij zowel de aanleg- en de onderhoudsprojecten in 2014 plaatsgevonden in de vorm van een zelfevaluatie, waarvan reviews onderdeel uitmaakten. In 2015 worden verbeteringen doorgevoerd met betrekking tot sturing en de uitvoering van de zelfevaluatie (waaronder de reviews). Daar waar nodig zijn vervolgacties in gang gezet.

---

<sup>39</sup> Design, Build, Finance and Maintain

## **Verplichte onderwerpen**

### **Onderkende frauderisicos en de maatregelen die zijn of worden ingezet om deze risico's te beheersen**

In de jaarrapportage bedrijfsvoering Rijk wordt er op Rijksniveau gerapporteerd over de meldingen van vermoedens van integriteitsschendingen en geconstateerde schendingen geassocieerd in 10 typen.

Het basisprincipe van het integriteitbeleid bij lenM is dat iedereen verantwoordelijk is voor het eigen handelen, daarover verantwoording aflegt en elkaar daarop kan aanspreken.

Heldere afspraken en duidelijke spelregels zijn hierbij van belang. Daarom heeft lenM de gedragscode «Bewust integer» opgesteld waarin alle lenM'ers (ambtenaren én externen) handvatten kunnen vinden om integer te werk te gaan:

lenM heeft een landelijk netwerk van integriteitscoördinatoren en vertrouwenspersonen integriteit en ongewenste omgangsvormen. Verder wordt bij de dienstonderdelen met grote regelmaat aandacht geschonken aan bewustwording door middel van integriteitprogramma's en zijn er speciale trainingsfaciliteiten zoals masterclasses voor leidinggevend. Door de reorganisatie afgelopen jaar is er bij RWS minder aandacht geschonken aan bewustwordingsactiviteiten dan gebruikelijk. Jaarlijks voert de ADR in opdracht van lenM audits uit naar integriteit binnen dienstonderdelen.

De relatie met de markt krijgt bij lenM veel aandacht. Zowel de aanleg van wegen, vaarwegen en kunstwerken als het beheer en onderhoud daarvan worden uitbesteed aan de markt. Mogelijke risico's hierbij zijn strafrechtelijke risico's als omkoping en fraude, mededingingsrechtelijke risico's als marktverdeling en prijsafspraken, alsmede het niet opmerken, melden of oppakken van signalen over mogelijke onregelmatigheden.

In procedures rondom aanbesteding, handhaving en inkoop zijn maatregelen ingebouwd om de integriteitsrisico's af te dekken. Onafhankelijkheid van derden en scheiding van verantwoordelijkheden wordt geborgd door de interne procedures. Bovendien kent lenM procedures voor het signaleren en melden van onregelmatigheden. Daarnaast heeft RWS beleid ontwikkeld voor het tegengaan van voorkennis en belangenverstrengeling bij aanbestedingen. Zo heeft RWS een Gedragscode Publiek Opdrachtgeverschap ontwikkeld en heeft RWS een centraal meldpunt ingesteld waar opdrachtnemers met opmerkingen en klachten terecht kunnen.

Tot slot zijn er kwetsbare functies (functies die naar hun aard en/of inhoud een potentieel risico kunnen vormen voor de aantasting van de integriteit van de organisatie) benoemd waarbij er aanvullende maatregelen (Verklaring van geen bezwaar, functie/taakwisseling) getroffen zijn om integriteitsrisico's te verminderen.

#### *Subsidiefrauderisico*

Het risico van subsidiefraude met lenM begrotingsbudget wordt beheerst mede door de intensivering bij RVO zoals aangekondigd in de rijksbrede frauderapportage (TK 17050–496). Het belang van de betrokkenheid van handhavingsdeskundigheid bij de vormgeving van subsidieregelingen voor bedrijven wordt onderschreven.

### **Open standaarden**

lenM heeft de open standaarden van de «pas toe of leg uit»-lijst toegepast voor zover dat mogelijk is. Soms is het nodig om af te wijken om aan te kunnen sluiten op bestaande systemen. Waar afgeweken wordt is dat vastgelegd in de administratie. In 2014 heeft zich dat bij Rijkswaterstaat niet voorgedaan.

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

In 2014 is een start gemaakt met het project Webportaal, webformulieren en meldingenbox. Doel van dit project is dat het een platform oplevert waarmee ILT digitaal communiceert met ondertoezichtstaanden en waarmee burgers en bedrijven digitaal meldingen kunnen doen en digitaal aanvragen kunnen doen voor vergunningen. Dit project maakt onderdeel uit van het rijksbrede programma Digitaal 2017.

### **Apparaatskosten lenM (facultatief)**

Rijksbreed wordt het risico van het achterblijven van de daling in apparaatskosten onderkend. Bij lenM is ook in 2014 sterk ingezet op het beperken van de apparaatskosten en het realiseren van de krimp van de organisatie. Ten opzichte van 2013 zijn de totale apparaatskosten van lenM met circa € 50 miljoen gedaald in 2014. De reductie van de kosten wordt deels gerealiseerd door de krimp van de personeelsomvang. In 2014 is de personeelsomvang per saldo met 110 fte gedaald.

### **E. Overige aspecten van de bedrijfsvoering (verplichte onderwerpen)**

#### **Betaalgedrag**

lenM heeft gemiddeld 97% van de facturen tijdig betaald. lenM voldoet daarmee ruimschoots aan de kabinetsdoelstelling dat minimaal 90% van de facturen binnen 30 dagen wordt betaald.

#### **Grote lopende ICT-projecten bij het ministerie en de risico's daarvan voor de privacy en de uitvoering.**

In de memorie van toelichting van de ontwerp omgevingswet wordt het doel van digitalisering toegelicht en het belang van nader inzicht naar de privacy aspecten verbonden met de elektronische beschikbaarstelling van met name vergunningen vermeld.

#### **Mobiliteitskaart personeel (facultatief)**

De mobiliteitskaart is binnen lenM als een van de twee eerste departementen ingevoerd in 2014.

#### **Duurzame bedrijfsvoering (facultatief)**

In 2014 is binnen lenM een programma gestart om duurzaamheid te integreren in de bedrijfsvoeringprocessen. Directe aanleiding is de Lean and Green award van lenM en het besef om in de eigen bedrijfsvoering aan te sluiten op hetgeen beleidsmatig wordt ontwikkeld. Het programma werkt onder meer aan het borgen van duurzaamheid in processen, adviezen en de inkoopfunctie. Vanzelfsprekend sluit lenM aan bij rijksbrede ontwikkelingen en afspraken op het gebied van duurzame bedrijfsvoering, echter lenM heeft nadrukkelijk de ambitie zelf het goede voorbeeld te geven en een voortrekkersrol te vervullen. Naast de aanjaagfunctie die het programma vervult met betrekking tot het nakomen van de lenM-brede Lean and Green afspraken, zijn er in 2014 op de Haagse locaties diverse energiebesparende projecten afgerond en zijn medewerkers d.m.v. acties, wedstrijden en evenementen zich meer en

beter bewust geraakt van hun eigen rol binnen een duurzame bedrijfsvoering en daarbuiten. Ook is een samenwerking opgezet met DGOBR / categoriemanagement Inkoop waarbij lenM zal fungeren als proeftuin voor het toepassen van innovaties (w.o. circulair inkopen).

#### **Verslag van de activiteiten van het Audit Committee in 2014 en van de uitkomsten van de evaluaties over het functioneren van het Audit Committee**

Het audit committee is een adviesorgaan van de SG en een platform voor het bespreken van besturings- en beheersingsvraagstukken met als doel de bedrijfsvoering binnen lenM op het gewenste niveau te krijgen en te houden.

Het audit committee is in 2014 vier keer bij elkaar gekomen. In de bijeenkomsten is uitgebreid stilgestaan bij de acties naar aanleiding van de bevindingen van de Algemene Rekenkamer en de Auditdienst Rijk. Er zijn vijf topprioriteiten financieel beheer genoemd, waarvan het audit committee de acties monitort. Dit waren in 2014 de vier onvolkomenheden over 2013 (waarvan twee zijn samengevoegd) en systeemgerichte contractbeheersing bij RWS. In de vergaderingen zijn acties en ontwikkelingen van deze topprioriteiten besproken. Ook heeft het audit committee stilgestaan bij de thema's bestuur op afstand en instandhouding hoofdwegennet. Daarnaast zijn de strategische risico's van lenM vastgesteld en is de governance van grote projecten (bijv. ERTMS) aan de orde geweest. In 2014 is een nieuw extern lid toegetreden waardoor het audit committee weer 2 externe leden telt. In 2014 is een begin gemaakt met de tweejaarlijkse zelfevaluatie die in de eerste helft van 2015 zal worden afgerond.



# DEEL C. JAARREKENING

## 7. VERANTWOORDINGSSTATEN

### 7.1 Departementale verantwoordingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (H-XII) (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	(1)				(2)				(3)=(2)-(1)	
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting				Realisatie <sup>1</sup>				Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	
<b>TOTAAL</b>		<b>10.171.087</b>	<b>10.253.769</b>	<b>261.273</b>	<b>9.741.378</b>	<b>9.899.488</b>	<b>214.969</b>	<b>- 429.709</b>	<b>- 354.281</b>	<b>- 46.304</b>	
<b>Beleidsartikelen</b>											
11	Waterkwaliteit	34.814	39.731	30	40.756	40.075	73	5.942	344	43	
12	Waterkwantiteit	83.393	85.558	0	85.651	84.827	0	2.258	- 731	0	
13	Ruimtelijke ontwikkeling	136.319	105.979	934	101.410	98.154	2.901	- 34.909	- 7.825	1.967	
14	Wegen en verkeersveiligheid	28.575	33.119	6.782	26.712	33.866	4.253	- 1.863	747	- 2.529	
15	Openbaar vervoer	5.734	7.531	0	15.322	15.528	123	9.588	7.997	123	
16	Spoor	5.348	24.424	0	8.453	39.471	149	3.105	15.047	149	
17	Luchtvaart	20.183	34.291	44.851	17.542	20.201	38.168	- 2.641	- 14.090	- 6.683	
18	Scheepvaart en Havens	4.963	5.303	0	18.793	4.801	465	13.830	- 502	465	
19	Klimaat	50.581	59.422	200.000	63.217	65.813	134.089	12.636	6.391	- 65.911	
20	Lucht en Geluid	32.060	49.383	0	36.076	47.294	427	4.016	- 2.089	427	
21	Duurzaamheid	12.707	13.530	0	18.650	18.420	72	5.943	4.890	72	
22	Externe veiligheid en risico's	25.803	28.134	2.369	15.965	18.549	1.543	- 9.838	- 9.585	- 826	
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	33.190	33.926	0	37.645	36.760	0	4.455	2.834	0	
24	Handhaving en toezicht	129.559	129.559	0	116.481	116.481	0	- 13.078	- 13.078	0	
25	Brede doeluitkering	1.779.634	1.819.189	0	1.872.801	1.989.790	0	93.167	170.601	0	
26	Bijdrage investeringsfondsen	7.452.327	7.452.327	0	6.910.205	6.910.205	0	- 542.122	- 542.122	0	
<b>Niet-beleidsartikelen</b>											
97	Algemeen departement	27.205	27.206	3.873	63.614	55.677	18.503	36.409	28.471	14.630	
98	Apparaat van het kerndepartement	323.235	319.700	2.434	292.085	303.576	14.203	- 31.150	- 16.124	11.769	
99	Nominaal en onvoorzien	- 14.543	- 14.543	0	0	0	0	14.543	14.543	0	

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)



## 7.2 Verantwoordingsstaten agentschappen

**Samenvattende verantwoordingstaat 2014 inzake de agentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (bedragen x € 1.000)**

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap RWS</b>				
Totale baten	2.341.980	2.400.249	58.269	2.422.375
Totale lasten	2.332.980	2.411.874	78.894	2.425.901
Saldo van baten en lasten	9.000	- 11.625	- 20.625	-
Totale kapitaalontvangsten	84.800	37.752	- 47.048	39.180
Totale kapitaaluitgaven	126.100	64.941	- 61.159	82.486

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn naar boven afgerond (€ 1.000)

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap ILT</b>				
Totale baten	143.883	151.400	7.517	155.739
Totale lasten	143.883	151.400	7.142	144.236
Saldo van baten en lasten	0	375	375	11.503
Totale kapitaalontvangsten	0	36	36	351
Totale kapitaaluitgaven	2.058	15.409	13.351	6.494

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn naar boven afgerond (€ 1.000)

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap KNMI</b>				
Totale baten	56.573	59.062	2.489	59.842
Totale lasten	56.573	60.312	3.739	57.566
Saldo van baten en lasten	0	- 1.250	- 1.250	2.276
Totale kapitaalontvangsten	4.345	48	- 4.297	1.253
Totale kapitaaluitgaven	6.580	10.405	3.825	3.253

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn naar boven afgerond (€ 1.000)

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap Nea</b>				
Totale baten	7.952	7.066	– 886	7.466
Totale lasten	7.952	6.169	– 1.783	6.864
Saldo van baten en lasten	0	897	897	602
Totale kapitaalontvangsten	700	0	– 700	0
Totale kapitaaluitgaven	1.100	2.144	1.044	2.050

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn naar boven afgerond (€ 1.000)

**7.3 Saldibalans per 31 december 2014 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting (bedragen x € 1.000).**

Activa:	2014	2013	Passiva:	2014	2013
Begrotingsuitgaven	€ 9.899.481	€ 9.857.315	Begrotingsontvangsten	€ 214.963	€ 220.575
Liquide middelen	– 0	– 0	Rekening-courant RHB	– 9.666.685	– 9.608.504
Intra-comptabele vorderingen	– 5.901	– 3.397	Intra-comptabele schulden	– 37.511	– 41.823
Extra-comptabele vorderingen	– 6.003	– 11.029	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	– 6.003	– 11.029
Deelnemingen	– 0	– 0	Tegenrekening deelnemingen	– 0	– 0
Leningen u/g <sup>1</sup>	– 6.646	– 6.645	Tegenrekening leningen u/g	– 6.646	– 6.645
Voorschotten	– 6.793.260	– 8.436.715	Tegenrekening voorschotten	– 6.793.260	– 8.436.715
Tegenrek. openstaande verplichtingen	– 2.626.236	– 2.784.347	Openstaande verplichtingen	– 2.626.236	– 2.784.347
Tegenrek. openstaande garantieverplichtingen	– 117.526	– 109.062	Openstaande garantieverplichtingen	– 117.526	– 109.062
Sluitrekening Infrastructuurfonds	–	– 12.260	Sluitrekening Infrastructuurfonds	– 24.166	–
Sluitrekening Deltafonds	– 37.943		Sluitrekening Deltafonds	–	– 2.070
<b>Totaal-activa</b>	<b>€ 19.492.996</b>	<b>€ 21.220.770</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€ 19.492.996</b>	<b>€ 21.220.770</b>

<sup>1</sup> Wijkt af ten opzichte van vorig jaar door gewijzigde afrondingsregel in de Rijksbegrotingsvoorschriften

### 7.3.1 Inleiding

#### Samenstelling

Als een Minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er drie overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII).

Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen u/g en de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen respectievelijk de openstaande verplichtingen zijn deze omwille van de inzichtelijkheid afzonderlijk gepresenteerd.

### 7.3.2 Activa

#### 7.3.2.1 Begrotingsuitgaven € 9.899.481

#### Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

### 7.3.2.2 Intra-comptabele vorderingen € 5.901

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2012 en 2013 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)						
Openstaand	2014		2013		2012	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	90	4.349	115	2.461	155	6.051
posten > 1 jaar	45	1.552	210	936	180	862
<b>Totaal</b>	<b>135</b>	<b>5.901</b>	<b>325</b>	<b>3.397</b>	<b>335</b>	<b>6.913</b>

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

### 7.3.2.3 Extra-comptabele vorderingen € 6.003

De cijfers

Tabel 2 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2012 en 2013 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)						
Openstaand	2014		2013		2012	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	30	1.025	75	3.230	50	1.243
posten > 1 jaar	25	4.978	100	7.799	115	14.006
<b>Totaal</b>	<b>55</b>	<b>6.003</b>	<b>175</b>	<b>11.029</b>	<b>165</b>	<b>15.249</b>

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

### 7.3.2.4 Deelnemingen € 0

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoop prijs extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 3 geeft de deelnemingen weer per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling.

Tabel 3: Deelnemingen (x € 1.000)	
Naam	Bedrag
NAATC NV	0
Winair NV St. Maarten	0
<b>Totaal</b>	<b>0</b>

Toelichting

Bij het opheffen van het land Nederlandse Antillen zijn middels het Rijksbesluit rechtsopvolging burgerlijke rechten en verplichtingen Nederlandse Antillen afspraken gemaakt over de overgang van de aandelen naar de rechtsopvolger(s).  
De Nederlandse Staat heeft een belang verkregen in een drietal deelnemingen. Voor de deelnemingen in Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV en Winair NV St. Maarten is het Ministerie van IenM beleidsverantwoordelijk.  
Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV 100 Antilliaanse guldens. Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedragen 7,95 en zijn «om niet» verkregen.

**7.3.2.5 Leningen u/g € 6.646**

Grondslag

De door IenM verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) zijn afzonderlijk weergegeven. Deze leningen zijn, gezien het specifieke karakter, zowel op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen beschouwd.

De cijfers

Tabel 4 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

**Tabel 4: Leningen u/g (x € 1.000)**

Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6.646
<b>Totaal</b>	<b>6.646</b>

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, vanaf 2000 LVNL geheten, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva wordt gefinancierd door een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen. Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 miljoen. Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

**7.3.2.6 Voorschotten € 6.793.260**

Grondslag

De voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan en gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 5 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2013 en 2012 te vermelden.

**Tabel 5: Voorschotten (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2014		2013		2012	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	205	2.378.422	305	4.772.263	530	3.699.145
posten > 1 jaar	310	4.414.838	355	3.664.452	305	5.432.581
<b>Totaal</b>	<b>515</b>	<b>6.793.260</b>	<b>660</b>	<b>8.436.715</b>	<b>835</b>	<b>9.131.726</b>

Tabel 6 verstrekt informatie over de in 2014 afgerekende voorschotten.

**Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2014	8.436.715
Overname voorschotten RVO in 2014	280.471
Overname voorschotten RIVM in 2014	43.355
	<hr/>
	8.760.541
In 2014 vastgelegde voorschotten	6.774.121
	<hr/>
	15.534.662
In 2014 afgerekende voorschotten	– 8.741.402
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2014	<b>6.793.260</b>

#### Toelichting

#### **Artikel 11 Waterkwantiteit**

In het kader van integraal waterbeleid zijn voorschotten verstrekt van circa € 18 miljoen om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren. Zo is aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor het programma Partners voor Water circa € 13 miljoen en in 2011 aan het Waterschap Brabantse Delta van ruim € 5 miljoen verstrekt. De afrekeningen worden in 2015/2016 verwacht.

#### **Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling**

In het kader van de Nota Ruimte zijn voorschotten verstrekt aan diverse gemeenten van ruim € 378 miljoen ten behoeve van het project Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit in de stedelijke gebieden en het project Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) ter ontwikkeling en versterking van centra's in nationale stedelijke netwerken door de (her)ontwikkeling van Hogesnelheidslijnstations en omgeving. Afwikkeling verwacht in de jaren 2015/2020.

In het kader van het meerjarenplan Wet Bodembescherming zijn voorschotten verstrekt van circa € 50 miljoen. Zo is voor de uitvoering van de bodemsanering aan provincies en gemeenten ruim € 37 miljoen verstrekt en is voor de aanleg van een rioolwaterzuiveringsinstallatie en rioolaansluitingen op Bonaire door het ministerie ruim € 12 miljoen aan de Uitvoeringsorganisatie Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen(USONA) beschikbaar gesteld.

Voor het realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater zijn op grond van de Wet Bodemsanering voorschotten verstrekt van circa € 70 miljoen. Zo zijn voorschotten verstrekt aan de Stichting Bosatex, gespecialiseerd in saneringen op verontreinigingen in de textielverzorgingsbranche circa € 24 miljoen, aan de Stichting

Bodemcentrum circa € 20 miljoen en aan de Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem (SKB) voor het uitvoeringprogramma Bodemconvenant voorschotten van ruim € 9 miljoen verstrekt. Verwacht wordt dat de afwikkeling in de jaren 2015/2018 zal plaatsvinden.

Voorschotten met een gezamenlijk bedrag van ruim € 44 miljoen zijn verstrekt aan de Stichting Kennis voor Klimaat voor de onderzoeksprogramma's Kennis voor Klimaat. Vermoedelijke afwikkeling zal in 2015 plaatsvinden.

Aan het landelijk samenwerkingsverband Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) en aan de Stichting SVB-BGT zijn voorschotten verstrekt van ruim € 14 miljoen ten behoeve van de vorming van een nieuwe basisregistratie voor grootchalige topografie.

#### **Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid**

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 20 miljoen verstrekt aan onder andere het CBR, de SWOV, VVN, Team Alert en Stichting Landelijk Samenwerkingsverband GBKN

#### **Artikel 16 Spoor**

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen. Er is voor een totaalbedrag van ruim € 153 miljoen aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in 2015/2016 wordt verwacht.

#### **Artikel 17 Luchtvaart**

Vanaf 2002 is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 42 miljoen voorschotten verstrekt aan de regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport, Enschede Airport Twente en Groningen Airport Eelde. Deze voorschotten hebben betrekking op investeringen en om tekorten op te vangen in de exploitatiebegroting. Afwikkeling vermoedelijk in 2015/2016.

#### **Artikel 19 Klimaat**

Door de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan de externe uitvoeringsorganisatie RIVM waarop voorschotten open staan van ruim € 161 miljoen. Afwikkeling in 2015/2020.

Voor de uitvoering van het Clean Development Mechanism (CDM) zijn aan de (inter-)nationale organisatie voor circa € 18 miljoen aan voorschotten verstrekt. De afwikkeling vindt vermoedelijk plaats in de jaren 2015/2018.

#### **Artikel 20 Lucht en geluid**

Aan provincies en gemeenten zijn in het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) in de jaren 2006/2014 voorschotten betaald van ruim € 312 miljoen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van circa € 82 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. Afwikkeling zal plaatsvinden in de jaren 2015/2020.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)(voorheen Agenschap NL) heeft circa € 11 miljoen aan voorschotten ontvangen ten behoeve van de uitvoering van de subsidieregelingen emissiearme taxi's en bestel-auto's en emissieverminderende voorzieningen voor vrachtauto's en bussen. Afwikkeling conform raamovereenkomst tussen AGNL en IenM.

#### **Artikel 21 Duurzaamheid**

Ten laste van dit artikel staan verstrekte voorschotten open uit de jaren 2007 tot en met 2012 aan de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakkings- en zwerfafval van ruim € 499 miljoen. Afwikkeling wordt in 2015 verwacht.

#### **Artikel 22 Externe veiligheid en risico's**

In het kader van externe veiligheid, inrichtingen en transport zijn voorschotten verstrekt van ruim € 176 miljoen. Zo zijn voor de uitvoering van de saneringsregeling astbestwegen aan de Dienst Landelijk Gebied voorschotten verstrekt van ruim € 84 miljoen. Aan DSM Agro is als voortvloeisel van het gesloten Amoniak convenant voor de beeindiging van de amoniaktransporten een schadevergoeding verstrekt van circa € 48 miljoen. Aan de regionale brandweer Zuid-Holland zuid is ruim € 15 miljoen verstrekt voor de spoorzone Drechtsteden. Hiermee worden maatregelen op het gebied van veiligheid, zoals calamiteitenbestrijdings-, waarschuwings- en communicatiesystemen, gerealiseerd. Tenslotte zijn op het beleidsterrein Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen voorschotten verstrekt van ruim € 9 miljoen aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) voor het Ecologisch Onderzoeksprogramma Biotechnologie. Afwikkeling van deze voorschotten zal tussen 2015 en 2020 plaatsvinden.

#### **Artikel 25 Brede Doeluitkering**

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn tot en met 2014 voorschotten verstrekt.

De openstaande voorschotten van circa € 4.635 miljoen hebben betrekking op onder andere de provincies (€ 1.988 miljoen), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 912 miljoen), de Stadsregio Rotterdam (€ 706 miljoen), het Stadsgewest Haaglanden (€ 299 miljoen), het Bestuur Regio Utrecht (€ 214 miljoen), het samenwerkingsverband KAN (€ 212 miljoen), de regio Eindhoven (€ 182 miljoen) en de regio Twente (€ 122 miljoen).

Afwikkeling van deze voorschotten vindt in de jaren 2016/2018 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

#### **Artikel 98 Apparaatuitgaven kerndepartement**

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2012 tot en met 2014 voor ruim € 43 miljoen aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen afgewikkeld.

#### **7.3.2.7 Tegenrekeningen € 2.743.762**

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

Grondslag



### 7.3.2.8 Sluitrekening Deltafonds € 37.943

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Deltafonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

### 7.3.3 Passiva

#### 7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 214.963

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII), welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 7.3.3.2 Rekening-courantverhouding RHB € 9.666.685

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen de ministeries van Financiën en IenM. Het saldo is gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2014, welke door het Ministerie van Financiën met aanmaakdatum 23 januari 2015 aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

#### 7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 37.511

De cijfers

Tabel 7 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2012 en 2013 te vermelden.

**Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2014		2013		2012	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten < 1 jaar	20	37.002	35	41.311	90	38.633
posten > 1 jaar	5	509	5	513	0	0
<b>Totaal</b>	<b>25</b>	<b>37.511</b>	<b>40</b>	<b>41.824</b>	<b>90</b>	<b>38.633</b>

Toelichting

Indien niet expliciet vermeldt, zijn de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden beschouwd.

Noemenswaardige bedragen zijn de ingehouden loonheffing op de salarissen en het werknemersdeel pensioenpremie over de maand december 2014. Deze bedragen, respectievelijk ruim € 22 miljoen en circa € 13 miljoen, zijn in januari 2015 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

#### 7.3.3.4 Openstaande verplichtingen € 2.626.236

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2014 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2014 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2014 hebben geleid.

Tabel 8 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

<b>Tabel 8: Openstaande verplichtingen (x € 1.000)</b>	
Stand per 1 januari 2014	2.784.347
Aangegaan in 2014	9.741.369
	<hr/>
Tot betaling gekomen in 2014	12.525.716 – 9.899.480
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2014	<b>2.626.236</b>

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of – convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans.

Dit is ook bij lenM het geval. Met name in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

In het kader van de NUBBBV zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

### **7.3.3.5 Openstaande garantieverplichtingen € 117.526**

In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Ten opzichte van de saldibalans 2013 heeft een aantal wijzigingen plaatsgevonden.

Het saldo van de rekening-courantkredieten aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is verlaagd met € 2,5 miljoen naar € 27,5 miljoen.

Daarnaast is door het Ministerie van Financiën in 2014 aan de LVNL twee leningen onder garantstelling verstrekt met een totaal bedrag van € 2,677 miljoen.

Het saldo van de rekening-courantkredieten aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is met ingang van 1 januari 2014 verlaagd

van € 12 miljoen naar € 10 miljoen en is door het Ministerie van Financiën aan het CBR een lening onder garantstelling verstrekt van € 10,326 miljoen.

Tenslotte is het garantbedrag, zijnde 90% van de verstrekt leningen conform het Besluit Borgstelling Midden en Klein Bedrijfskredieten (MKB), door aflossingen van leningen verlaagd met € 0,04 miljoen. Deze garantiestelling is niet verstrekt in het kader van schatkistbankieren/leenfaciliteit.

De cijfers

Tabel 9 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2014.

Tabel 9: Garantieverplichtingen (x € 1.000)				
Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
2005	n.n.b.	LVNL	RC krediet	10.000
2009	n.n.b.	MKB	Lening	476
2009	n.n.b.	Kadaster	RC krediet	25.000
2009	n.n.b.	LVNL	RC krediet	17.500
2010	n.n.b.	Dienst Zuid-As	Lening	2.547
2010	2028	LVNL	Lening	29.000
2011	2018	RDW	RC krediet	5.000
2013	2021	LVNL	Lening	5.000
2014	2039	LVNL	Lening	2.215
2014	2019	LVNL	Lening	462
2014	n.n.b.	CBR	RC krediet	10.000
2014	2020	CBR	Lening	10.326
Openstaand per 31 december 2014				117.526

Tabel 10 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

Tabel 10: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2014	109.062
Nieuw verstrekt in 2014	13.003
	122.065
Afname van het risico in 2014	- 4.539
Openstaand per 31 december 2014	117.526

### 7.3.3.6 Tegenrekeningen € 6.805.909

Grondslag

Voor extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

### 7.3.3.7 Sluitrekening Infrastructuurfonds € 24.166

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

## 7.4 De balansen per 31 december 2014 van de agentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### Rijkswaterstaat

Gespecificeerde verantwoordingstaat 2014  
Bedragen in EUR 1.000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2013
<b>Baten</b>				
Opbrengst moederdepartement	2.167.682	2.182.386	14.704	2.270.042
Opbrengst overige departementen	26.744	43.041	16.297	36.089
Opbrengst derden	136.754	167.632	30.878	109.902
Rentebaten	800	600	200-	947
Vrijval voorzieningen	–	3.087	3.087	964
Bijzondere baten	10.000	3.503	– 6.497	4.431
<b>Totaal baten</b>	<b>2.341.980</b>	<b>2.400.249</b>	<b>58.269</b>	<b>2.422.375</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten	975.625	1.046.047	70.422	1.071.454
* personele kosten	717.445	773.169	55.724	802.885
– waarvan eigen personeel	657.111	684.794	27.683	697.629
– waarvan externe inhuur	60.334	88.375	28.041	105.256
* materiële kosten	258.180	272.878	14.698	268.569
– waarvan apparaat ICT	30.000	34.181	4.181	49.544
– waarvan bijdrage aan SSO's	56.410	65.510	9.100	–
Onderhoud Infrastructuur	1.294.613	1.293.107	– 1.506	1.273.370
Afschrijvingskosten	53.994	36.168	– 17.826	40.361
* materieel	52.019	35.424	– 16.595	39.357
– waarvan apparaat ICT	10.500	5.334	– 5.166	6.079
* immaterieel	1.975	744	– 1.231	1.004
Rentelasten	8.748	5.597	– 3.151	6.502
Overige Lasten	–	30.955	30.955	34.214
* Dotaties voorzieningen	–	17.456	17.456	19.900
* Bijzondere lasten	–	13.499	13.499	14.314
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.332.980</b>	<b>2.411.874</b>	<b>78.894</b>	<b>2.425.901</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>9.000</b>	<b>– 11.625</b>	<b>– 20.625</b>	<b>– 3.526</b>
<b>Dotatie aan reserve Rijksrederij</b>	<b>9.000</b>	<b>9.153</b>	<b>153</b>	<b>9.319</b>
<b>Nog te verdelen resultaat</b>	<b>–</b>	<b>– 20.778</b>	<b>– 20.778</b>	<b>– 12.845</b>

### Toelichting op de verantwoordingstaat

#### Baten

##### Opbrengst moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de opbrengst voor werkzaamheden die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De opbrengst moederdepartement is een vergoeding voor:

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

De toename van de opbrengst van het moederdepartement ten opzichte van de begroting is onder meer te verklaren door de verwerking van het benodigde budget voor de overgedragen vaarweg Lemmer -Delfzijl.

Specificatie opbrengst moederdepartement			
Programma	IF/DF artikel	Begroting 2014	Realisatie 2014
Hoofdwatersystemen	DF + H12 leefomgeving	182.597	164.136
Hoofdwegen	Art. 12 IF	536.384	619.098
Hoofdvaarwegen	Art. 15 IF	296.621	326.354
Overig		147.124	48.899
<b>subtotaal programma</b>		<b>1.162.726</b>	<b>1.158.487</b>
<b>Apparaat</b>			
Hoofdwatersystemen	Art. 5.01 DF en H12 leefomgeving	221.532	229.186
Hoofdwegen	Art. 12.06 IF	354.920	355.573
Hoofdvaarwegen	Art. 15.06 IF	224.559	233.811
Overig		203.945	205.329
<b>subtotaal apparaat</b>		<b>1.004.956</b>	<b>1.023.899</b>
<b>Totaal</b>		<b>2.167.682</b>	<b>2.182.386</b>

Bron: Rijkswaterstaat, 2014

### Opbrengst overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. Het belangrijkste deel betreft opbrengsten voor het gebruik van vaartuigen van de Rijksrederij (€ 30,6 miljoen). Daarnaast maken de vergoedingen voor uitgeleend personeel en bijdragen van andere departementen in projecten van RWS deel uit van deze post.

Ministerie	Opbrengst departement (*1.000)
Ministerie van Algemene Zaken van Aruba	85
Ministerie van Binnelandse Zaken	1.086
Ministerie van Buitenlandse Zaken	1
Ministerie van Defensie	16.147
Ministerie van Economische Zaken	13.911
Ministerie van Financiën	5.614
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	1.516
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	11
Ministerie van Veiligheid en Justitie	4.670
<b>Eindtotaal</b>	<b>43.041</b>

De afwijking ten opzichte van de begroting wordt veroorzaakt door de vergoedingen voor RWS personeel dat voor andere departementen heeft gewerkt en bijdragen van andere departementen in projecten van RWS.

### Opbrengst derden

De opbrengsten derden van € 167,7 miljoen bestaan voor een groot deel uit vergoedingen voor huren en pachten van kavels onder beheer van RWS via RVOB (€ 30,7 miljoen). € 18,7 miljoen bestaat uit vergoedingen in het kader van de WVO, schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (€ 28,5 miljoen) en € 20 miljoen aan opbrengsten van de Nationale Bewegwijzeringsdienst. Een bedrag van € 9,4 miljoen heeft betrekking op vergoedingen van apparaatskosten, zoals voor personeel dat voor derden heeft gewerkt. De resterende opbrengst derden van € 60,3 miljoen betreffen met name bijdragen van provincies en gemeenten voor diverse uitgevoerde werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud. Het in de begroting geraamde bedrag van € 136,8 miljoen is, naast opbrengsten voor schades en Waterwet, gebaseerd op de werkzaamheden die Rijkswaterstaat in het verleden voor derden uitvoerde. In 2014 zijn, net als in 2013, meer werkzaamheden voor derden uitgevoerd dan in het verleden.

### Rentebaten

Deze baten hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijndeposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden. De lagere baten ten opzichte van de begroting worden verklaard door de lagere rentestanden gedurende 2014.

### Vrijval voorzieningen

De vrijval betreft de in 2014 betaalde personeelskosten, waarvoor al een reorganisatievoorziening was gevormd.

### Bijzondere baten

De bijzondere baten bestaan grotendeels uit boekwinsten uit de verkoop van activa (€ 3 miljoen).

### Lasten

Personele kosten (*1000)		
Specificatie	Begroting 2014	Realisatie 2014
Aantal FTE	8.758	8.430
Eigen personeelskosten	657.111	684.794
Kosten Inhuur	60.334	88.375
Totale personele kosten	717.445	773.169

De hogere kosten zijn onder meer het gevolg van toevoeging van personeel voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Daarnaast zijn de kosten voor het eigen personeel per FTE de afgelopen jaren gestegen door een drietal redenen. Allereerst zijn de werkgeverslasten de afgelopen jaren gestegen (zonder dat daarvoor in de begroting een loonbijstelling heeft plaatsgevonden). Ten tweede verandert de opbouw van de formatie, waarbij steeds minder lagere schalen onderdeel hiervan uitmaken. Tot slot kent RWS – door de taakstelling en arbeidsmarktsituatie – een beperkte in- en uitstroom van (nieuwe) medewerkers waardoor er relatief veel medewerkers aan het maximum van hun schaal zijn komen te zitten.

	Realisatie 2014 (*1.000)
Inhuur apparaat	88.375
Inhuur programma	131.013
<b>Totaal</b>	<b>219.388</b>

Bron: Rijkswaterstaat, 2014

### **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.

De hogere inhuurrealisatie ten opzichte van de begroting kent twee hoofdoorzaken. Allereerst komt dit doordat de informatievoorziening (incl. ICT) van Rijkswaterstaat die betrekking heeft op het areaal met ingang van 2013 als primair proces wordt beschouwd (t/m 2012 ondersteunend proces) en de kosten van taken die RWS nu met eigen personeel gaat doen zijn verschoven van kosten beheer en onderhoud en materiële kosten naar personele kosten. Begin 2014 is het nog niet gelukt om alle vacatures met eigen personeel in te vulen, waardoor inhuur nog noodzakelijk was. Het restant wordt veroorzaakt door een snellere uitstroom dan noodzakelijk gezien de taakstelling waardoor vacatures zijn ontstaan die tijdelijk, noodzakelijk ten behoeve van de productieopgave, zijn opgevangen door externe inhuur. Ondanks terughoudendheid met het aangaan van vervangende inhuur zijn de inhuurkosten hoger dan begroot.

### **Inhuur programma (niet-kerntaken)**

Voor inhuur op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten moet worden gedaan. In de verantwoording van 2012 en 2013 is in de bijlage externe inhuur in beeld gebracht wat de hoogte is van de totale externe inhuur door RWS op basis van de definitie van het Ministerie van BZK. Met ingang van de begroting 2015 wordt de inhuur die betrekking heeft op de niet-kerntaken van RWS, ook in de agentschapsparagraaf inzichtelijk gemaakt. De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

### **Materiële kosten**

De materiële kosten bestaan onder meer uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen en kosten voor huren en leasen van bedrijfsmiddelen. De materiële kosten zijn € 14,7 miljoen hoger dan geraamd in de begroting. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de toevoeging van de exploitatiekosten van de Nationale Bewegwijzeringsdienst aan de materiele kosten.

### **Onderhoud Infrastructuur**

Onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus), die werkzaamheden uitvoeren die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur.

### **Afschrijvingskosten**

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. De afschrijvingskosten zijn lager dan begroot, omdat in 2014 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland.

### **Rentelasten**

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten. De rentekosten zijn lager dan begroot, omdat in 2014 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland.

### **Dotatie voorzieningen**

Dit betreft een toevoeging van € 13,5 miljoen aan de reorganisatievoorziening in 2014 en € 0,1 miljoen aan de voorziening dubieuze debiteuren.

### **Bijzondere lasten**

De bijzondere lasten betreffen grotendeels een technische correctie (€ 12,5 miljoen) op de boekingssystematiek van de Verkeerscentrales omwille van een consistentie scheiding tussen apparaat- en programma-gelden. Daarnaast is er een boekverlies van € 0,5 miljoen op twee panden.

### **Dotatie Rijksrederij**

Deze dotatie bestaat uit het verschil bij de Rijksrederij tussen afschrijvingen op vervangingswaarde (waarop de tarieven zijn gewaardeerd) en historische uitgaafprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd). Dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserve Rijksrederij, waar dit gereserveerd wordt voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en levensduurverlengend onderhoud.

### **Nog te verdelen Resultaat**

Het jaar 2014 is afgesloten met een negatief resultaat. Uit het saldo van baten en lasten van – € 11,6 miljoen wordt € 9,2 miljoen gedoteerd aan de Reserve Rijksrederij, waarna een nog te verdelen resultaat van – € 20,8 miljoen resteert. Dit negatieve resultaat is hoofdzakelijk het gevolg van extra kosten in verband met de reorganisatievoorziening (€ 16,6 miljoen). Daarnaast is er sprake van tegenvallende huuropbrengsten van benzine-stations (€ 3,5 miljoen). Deze lagere opbrengsten zijn hoofdzakelijk het gevolg van minder getankte liters brandstof en een lager aantal passanten.

Omdat incidentele kosten hoofdzakelijk het negatief resultaat in 2014 veroorzaken, worden er naast de interne sturing op het resultaat geen aanvullende structurele maatregelen getroffen om eventuele toekomstige verliezen te voorkomen. Het negatieve resultaat 2014 wordt gedekt uit de exploitatiereserve van RWS.



**Balans per 31 december 2014 van Baten Lastendienst RWS**  
**Bedragen in EUR 1.000**

	Balans	
	2014	2013
<b>Activa</b>		
Immateriële vaste activa	1.297	2.041
Materiële vaste activa	202.714	218.527
* grond en gebouwen	107.836	118.354
* installaties en inventarissen	10.856	12.155
* overige materiële vaste activa	84.022	88.018
Financiële vaste activa	78.800	86.087
Voorraden		
Onderhanden werk	8.044.087	9.997.393
Debiteuren	28.694	23.133
Nog te ontvangen	32.912	41.918
Liquide middelen	481.795	394.133
<b>Totaal activa</b>	<b>8.870.299</b>	<b>10.763.232</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen	102.613	119.607
* exploitatiereserve	123.391	132.452
* onverdeeld resultaat	20.778-	12.845-
Leningen bij het MvF	138.090	163.668
Voorzieningen	38.194	24.803
Op te leveren projecten	8.044.087	9.997.393
Crediteuren	73.171	83.680
Nog te betalen	474.144	374.081
<b>Totaal passiva</b>	<b>8.870.299</b>	<b>10.763.232</b>

**Toelichting op de balans**

**Activa**

**Immateriële activa**

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd tegen het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De daling van de immateriële activa betreft met name afboeking van licenties die niet meer dienstbaar zijn aan de realisatie van de bedrijfsdoelstellingen.

**Materiële vaste activa**

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. Door terughoudendheid in het investeren in materiële vaste activa en de technische correctie van de boekingsystematiek van verkeerscentrale omwille van een consistente boeking van programma- en apparaatsgelden.

**Financiële vaste activa**

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van de Baten en Lastendienst in 2006. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2014) is opgenomen onder debiteuren.

### Onderhanden werk

Onder de post onderhanden werk is de som van de directe productie-uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post «op te leveren projecten» voor hetzelfde bedrag. In 2014 is onder meer gestart met de projecten SAA Deeltraject A1/A6, A1 Bunschoten – Hoevelaken, A9 Badhoevedorp en A7/A8 Purmerend-Coenpleinen zijn onder meer de projecten SAA A1/A10, N2 Meerenakkerweg, N31 Haak om Leeuwarden, A4 Dinteloord – Bergen op Zoom en N33 Assen-Zuidbroek opengesteld. Voor een specifieke toelichting van de infrastructurele aanlegprojecten van RWS, wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

### Debiteuren

De waardering van de post debiteuren vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde of lagere waarde als gevolg van mogelijke oninbaarheid. De openstaande bedragen ouder dan 2 jaar zijn 100% voorzien, tenzij aannemelijk is gemaakt dat een lagere voorziening volstaat.

### Nog te ontvangen

De post nog te ontvangen bestaat uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen. Het bedrag aan uitstaande vorderingen is lager dan eind vorig jaar.

### Liquide middelen

De post liquide middelen is toegenomen in 2014. Dit is onder meer het gevolg van een toename van de post Nog uit te voeren werkzaamheden ten opzichte van 31 december 2013.

### Passiva

Het eigen vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat uit de bestemmingsreserve Rijksrederij. Deze bestemmingsreserve Rijksrederij wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de schepen van de Rijksrederij, dat gebaseerd is op vervangingswaarde, en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en voor levensduurverlengend onderhoud.

Ontwikkeling Eigen vermogen	Stand per 31/12/12	Mutaties 2014	Stand per 31/12/14
Eigen vermogen			
– exploitatiereserve	86.316	91.311	78.272
– bestemmingsreserve Rijksrederij	33.666	41.141	45.119
– onverdeeld resultaat	4.995	– 12.845	– 20.778
Totaal	124.976	119.607	102.613

Bron: Rijkswaterstaat, 2014

Het Eigen Vermogen is gedaald tot € 102,6 miljoen, waarmee het Eigen Vermogen onder het maximum van 5% van de gemiddelde opbrengst voor apparaatskosten en onderhoud van de afgelopen 3 jaar uitkomt.

De daling van het Eigen Vermogen wordt veroorzaakt door het negatieve saldo van baten en lasten in 2014. Dit negatieve saldo is voornamelijk het gevolg van de dotatie van € 16,6 miljoen in 2014 van de reorganisatievoorziening.

### Langlopend vreemd vermogen

Het langlopende vreemd vermogen betreft leningen bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit. Deze leningen zijn gebruikt ter financiering van investeringen in vaste activa. Ten behoeve van investeringen is voor € 15,5 miljoen in 2014 geleend bij het Ministerie van Financiën.

### Voorzieningen

#### *Voorziening arbeidsvoorwaardenverschil*

Bij de vorming van de Rijksrederij in 2009 is de voorziening arbeidsvoorwaardenverschil ontstaan als gevolg van de arbeidsvoorwaardenverschillen voor het personeel dat naar Rijkswaterstaat is overgekomen. In 2014 is € 0,1 miljoen onttrokken. De looptijd van deze voorziening is uiterlijk tot 2023.

#### *Reorganisatievoorziening*

In 2012 is voor RWS een (nieuwe) reorganisatievoorziening getroffen. De basis voor het vormen van deze reorganisatievoorziening is de besluitvorming binnen RWS in het kader van het ondernemingsplan van RWS (OP 2015). Als gevolg van dit OP2015 zal de organisatie in de komende jaren met aanzienlijk minder medewerkers haar taken gaan vervullen. De reorganisatievoorziening valt uiteen in drie gedeelten.

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten (€ 5,9 miljoen met een verwachte looptijd tot 2027)
- Verwachte toekomstige maatwerkkosten (€ 21,1 miljoen met een verwachte looptijd tot 2018)
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten (€ 10 miljoen met een verwachte looptijd tot 2018)

	Stand 1-1-2014	Dotatie 2014	Onttrekking 2014	Vrijval 2014	Stand 31-12-2014
Voorziening arbeidsvoorwaardenverschil	1.303		109		1.194
Reorganisatievoorziening	23.500	16.587	3.087		37.000
totaal	24.803	16.587	3.196		38.194

Bron: Rijkswaterstaat

### Op te leveren projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de debet post «onderhanden werk».

### Crediteuren

De daling bij de crediteuren wordt verklaard doordat eind 2014 meer grote facturen stonden te wachten op betaling dan eind 2014.

### Nog te betalen

Onder «nog te betalen» zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (€ 268 miljoen) en overige schulden en overlopende passiva opgenomen. De «nog uit te voeren werkzaamheden» zijn op de balans gepassiveerd en zullen in 2015 worden uitgevoerd.

Specificatie vorderingen/schulden (*1.000)	RWS-IenM	RWS overige departementen/ agent- schappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren <sup>1</sup>	7.489	2.763	21.899	32.151
Nog te ontvangen bedragen		615	32.297	32.912
Liquide middelen	2	481.793		481.795
Crediteuren	3.451	2.970	66.750	73.171
Nog te betalen bedragen	46.506	7.225	144.095	197.826

<sup>1</sup> exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

## Kasstroomoverzicht voor het jaar 2014 Bedragen in € x 1.000

### Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

## Kasstroomoverzicht voor het jaar 2014

Bedragen in EUR 1.000				
		(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verskil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
<b>1. Rekening-courant RHB + stand deposito-rekeningen 1 januari 2014</b>	<b>72.075</b>	<b>394.129</b>	<b>322.054</b>	
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>53.994</b>	<b>114.853</b>	<b>60.859</b>	
3a Totaal investeringen (-/-)	- 76.100	- 33.162	42.938	
3b Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	13.552	13.552	
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 76.100</b>	<b>- 19.610</b>	<b>56.490</b>	
4a Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	
4b Eenmalige storting door moederdepartement (+)	8.700	8.700	0	
4c Aflossingen op leningen (-/-)	- 50.000	- 31.779	18.221	
4d Beroep op leenfaciliteit (+)	76.100	15.500	- 60.600	
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>34.800</b>	<b>- 7.579</b>	<b>- 42.379</b>	
<b>5. Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 31 december 2014 (=1+2+3+4)</b>	<b>84.769</b>	<b>481.793</b>	<b>397.024</b>	
(maximale roodstand 0,5 mln. euro)				

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting op het Kasstroomoverzicht

#### Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2014 uit de reguliere bedrijfsvoering. De hogere operationele kasstroom wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het stijging van de post «nog uit te voeren werkzaamheden».

#### Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Een belangrijk deel van deze investeringen had betrekking op personenauto's, overige voertuigen (zoals sneeuwschuivers) en technische installaties. Vanwege de reorganisatie is terughoudend omgegaan met het aangaan van nieuwe investeringen. Hierdoor en door desinvesteringen is de investeringskasstroom lager dan begroot.

#### Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van het agentschap, te weten:

- Aflossing langlopende vordering op moederdepartement € 8,7 miljoen.
- Beroep op de leenfaciliteit € 15,5 miljoen.
- Aflossingen op leningen € 31,8 miljoen.

Terughoudendheid in het doen van investeringen resulteerde in een lagere financieringskasstroom.

### Doelmatigheidsindicatoren

Een doelstelling van de agentschapvorming van Rijkswaterstaat is het verhogen van de doelmatigheid. Om te kunnen beoordelen hoe de doelmatigheid zich ontwikkelt, wordt gebruik gemaakt van een aantal indicatoren. Omdat vanuit de historie sommige cijfers niet vergelijkbaar kunnen worden weergegeven, wordt voor deze kengetallen gebruik gemaakt van de toegestane ingroei.

Apparaatskosten per eenheid areaal					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
Hoofdwegennet	27,90	27,41	27,68	25,38	25,46
Hoofdvaarwegennet	25,54	25,39	27,44	25,74	25,24
Hoofdwatersystemen	1,17	1,16	1,14	1,06	1,06

%IK tov omzet					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
% lk tov omzet	22%	23%	23%	21%	18%

Tarieven per FTE					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
Kosten per FTE	119.352	121.920	120.534	125.440	120.000
Met prijspeilcorrectie	117.948	119.374	116.967	121.987	–

Omzet BLD per product (x € 1.000)					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
Hoofdwatersystemen	413.485	367.956	443.405	393.322	404.129
Hoofdwegen	981.583	1.003.693	1.028.266	974.671	891.304
Hoofdvaarwegen	492.057	555.948	539.986	560.165	521.180
Overig	309.972	302.766	258.385	254.228	351.069
<b>TOTAAL</b>	<b>2.197.097</b>	<b>2.230.363</b>	<b>2.270.042</b>	<b>2.182.386</b>	2.167.682

Bezetting					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
FTE formatie	9.166	9.068	9.278	8.672	8.758
FTE bezetting	8.919	8.640	8.506	8.430	8.758
% overhead	14,20%	15,10%	<sup>1</sup>	<sup>1</sup>	16,8%

<sup>1</sup> Dit percentage is door een nieuwe manier van administreren als gevolg van de reorganisatie niet meer vergelijkbaar meetbaar.

Exploitatiesaldo					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
Exploitatiesaldo	1,1%	0,6%	– 0,1%	– 0,5%	0,0%

Gebruikerstevredenheid					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
publieksgerichtheid	–	49%	44%	41%	68%
gebruikerstevredenheid HWS	–	<sup>1</sup>	<sup>1</sup>	<sup>1</sup>	68%
gebruikerstevredenheid HWN	–	76%	79%	81%	78%
gebruikerstevredenheid HVWN	–	63%	65%	72%	73%

<sup>1</sup> Niet gemeten

Ontwikkeling Pinwaarde					
	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
HWS			112	100	100
HWN			97	100	100
HVWN			103	100	100

Bron: Rijkswaterstaat, 2014

## Toelichting op het overzicht doelmatigheidsindicatoren

### Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. 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.

### % Apparaatskosten tov omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale opbrengst (inclusief GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie.

### Tarieven per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (loonkosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE. Het betreft daarbij zowel de werkelijke kosten per FTE als de kosten gecorrigeerd voor prijsstijgingen. Er is een stijging waar te nemen als gevolg van de snellere afname van het aantal medewerkers in vergelijking met de totale apparaatskosten.

### **Opbrengst BLD per product**

In de bovenstaande tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

### **Bezetting**

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden gezien in relatie tot de omvang van het werkpakket. De score van 21% op de indicator «%apparaatskosten ten opzichte van omzet» in 2014 drukt uit dat de doelmatigheid van de organisatie verbeterd is. Gedurende 2014 is gestuurd op afbouw van de bezetting en is deze verder afgenomen.

### **Exploitatiesaldo (% van de opbrengst)**

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de opbrengst over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

### **Gebruikerstevredenheid**

Jaarlijks laat Rijkswaterstaat de gebruikerstevredenheid toetsen bij gebruikers van de netwerken. De waardering van de gebruikers is opgenomen als een percentage van de ondervraagden dat tevreden is. Sinds 2012 wordt de gebruikerstevredenheid op een andere wijze berekend, waardoor geen vergelijkbare gegevens beschikbaar zijn over eerdere jaren.

Het lage percentage voor de tevredenheid over publieksgerichtheid wordt volgens de ondervraagden met name veroorzaakt door de onbekendheid met Rijkswaterstaat en wat allemaal gebeurt op het gebied van publieksgerichtheid. De waardering is lager dan in 2012, wat samenhangt met verminderde externe communicatie vanuit RWS wat onderdeel is van het programma «Versobering en Efficiëntie» van het beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur. De gebruikerstevredenheid op het vaarwegen- en wegnennetwerk is gestegen.

### **Ontwikkeling PINwaarden**

PINwaarden zijn een weergave van de serviceniveaus van Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud op de netwerken. Met ingang van 2013 zijn nieuwe prestatie indicatoren afgesproken, waardoor de mogelijkheid van vergelijking van prestaties met eerdere jaren is vervallen.

De realisatiecijfers voor de prestatie indicatoren per netwerk in 2013 zijn uitgedrukt als index ten opzichte van de realisatiecijfers van 2014. Een score hoger dan 100 drukt uit dat er op een netwerk als geheel beter is gepresteerd dan in basisjaar 2014. Een score lager dan 100 drukt uit dat er op een netwerk als geheel minder goed is gepresteerd.



## Agentschapsparaagraaf Inspectie Leefomgeving en Transport

### Staat van Baten en Lasten van de baten-lastenagentschap Inspectie Leefomgeving en Transport

	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2014	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2013
<b>Baten</b>				
Omzet lenM	129.559	132.137	2.578	132.231
Omzet overige departementen	6.690	7.760	1.070	11.078
Omzet derden	7.584	7.525	- 59	8.810
Rentebaten	50	95	45	164
Vrijval voorzieningen	-	3.291	3.291	2.064
Bijzondere baten	-	591	591	1.392
<b>Totaal baten</b>	<b>143.883</b>	<b>151.400</b>	<b>7.517</b>	<b>155.739</b>
<b>Lasten</b>				
<b>Apparaatskosten</b>	141.768	147.499	5.731	141.788
personele kosten	102.419	107.614	5.195	100.979
waarvan eigen personeel	96.988	98.472	1.484	97.361
waarvan externe inhuur	5.431	9.143	3.712	3.618
materiële kosten	39.349	39.885	536	40.809
waarvan apparaat ICT	14.411	5.365		4.941
waarvan bijdrage aan SSO's	14.100	18.457		17.346
<b>Rentelasten</b>	100	1	- 99	2
<b>Afschrijvingskosten</b>	2.015	2.060	45	1.608
immaterieel	292	-	- 292	179
materieel	1.720	2.060	340	1.429
waarvan apparaat ICT	430	-	-	
<b>Overige lasten</b>	-	1.465	1.465	838
dotaties voorzieningen	-	1.431	1.431	296
bijzondere lasten	-	34	34	542
<b>Totaal lasten</b>	<b>143.883</b>	<b>151.025</b>	<b>7.142</b>	<b>144.236</b>
Saldo van baten en lasten	-	375	375	11.503

### Baten

#### *Omzet lenM*

De omzet lenM betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie Leefomgeving en Transport verricht voor het moederdepartement. De omzet lenM is grotendeels een vergoeding voor het hoofdproduct Handhaving.

De gerealiseerde agentschapsbijdrage over 2014 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen) doordat er middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2014 zijn gerealiseerd. Tevens is er een bijdrage ontvangen ter dekking van een openstaande vordering. Daarnaast is sprake van mutaties die tijdens de verschillende begrotingsmomenten zijn doorgevoerd. Het betreft de eenmalige bijdrages ten behoeve van ict-verbeteringen en ter dekking van de gestegen RIVM-kosten.

#### *Omzet Overige departementen*

Vanuit EZ is agentschapsbijdrage ontvangen ter financiering van de taken van de KernFysischeDienst van de ILT ad € 7,488 miljoen. Tevens is er een opbrengst ter bekostiging van de overheadkosten van 9 medewerkers

ontvangen vanuit BZK in het kader van volkshuisvestelijk toezicht. Beide onderliggende taken zijn uitgebreid (EZ) dan wel nieuw (BZK) waardoor de realisatie hoger uitvalt dan de begroting.

#### *Omzet derden*

De omzet derden hebben betrekking op de aan afnemers van producten op het gebied van (vraaggestuurde) vergunningverlening in rekening gebrachte tarieven.

#### *Rentebaten*

De rentebaten betreffen rentes over de uitstaande deposito's bij de Rijkshoofdboekhouding. Door de lage rentestand zijn de rentebaten, in verhouding tot de liquiditeit, laag gebleven. Doordat de liquiditeitspositie van de ILT afgelopen jaar wel groter was dan begroot, zijn de gerealiseerde rentebaten uiteindelijk wel hoger dan begroot.

#### *Vrijval voorzieningen*

Zie hiervoor de toelichting op de balanspost voorzieningen.

#### *Bijzondere baten*

Dit betreft voornamelijk de boekwinst (€ 236k) op de verkoop van activa, met name uit het wagenpark en een correctie over 2013 in verband met lager uitvallende verhuiskosten Hoofddorp (€ 341k).

### **Lasten**

#### *Personele kosten*

De gerealiseerde kosten zijn hoger dan begroot door mutaties in de begroting en afwijkingen in de realisatie. De belangrijkste reden voor de uiteindelijke realisatie van de totale personele kosten ligt aan een iets hogere bezetting, als gevolg van anticiperend werven en de extra inhuurkosten voor ict en ten behoeve van de verbetering van het financieel beheer.

#### *Materiële kosten*

De materiële kosten zijn bijna gelijk aan de begroting. Dit heeft met name te maken met de toegenomen ict-werkplekkosten. Belangrijkste onderdeel van de materiële kosten zijn de DVO-kosten waarin alle werkplekgerelateerde en ICT-kosten zijn opgenomen.

#### *Rentelasten*

Deze lasten zijn lager dan begroot omdat er voor de begrote investeringen geen lening is afgesloten vanwege de goede liquiditeitspositie.

#### *Afschrijvingskosten*

De afschrijvingskosten hebben vooral betrekking op het wagenpark. Door extra inzet van auto's, mede als gevolg van het anticiperende werven, liggen de afschrijvingskosten iets hoger dan begroot.

#### *Dotaties voorzieningen*

De dotaties voorzieningen worden toegelicht bij de balans.

#### *Bijzondere lasten*

De bijzondere lasten bestaan deels uit een afboeking van voorschotten personeel (€ 15k) en deels door een afboeking van een eerdere doorbelasting aan het departement van kosten Rijksdienst Caribisch Nederland

(RCN) (€ 16k). Daarnaast is er voor € 3k aan kosten gemaakt door koersverschillen.

### **Saldo van baten en lasten**

Het positieve saldo van baten en lasten valt te verklaren door meevallers aan de opbrengstzijde en aan de kostenzijde. Enerzijds een aantal bijzondere baten (met name de vrijval voorziening SBF/FLO en vrijval van reserveringen uit voorgaande jaren) en extra agentschapsbijdrage. Anderzijds hogere apparaatskosten, met name door aanzienlijke inhuur op ict-terrein en verbetering financieel beheer en de dotatie aan de reorganisatievoorziening. Hierdoor worden de meevallers nagenoeg tenietgedaan.

### **Balans per 31 december 2014 van ILenT bedragen x € 1.000**

<b>Balans per 31 december 2014 bedragen x € 1.000</b>		
	31-12-2014	31-12-2013
<b>Activa</b>		
Immateriële vaste activa	–	–
Materiële vaste activa	8.463	6.822
Grond en gebouwen	–	–
Installaties en inventarissen	6	15
Overige materiële vaste activa	8.209	6.807
Materiële vaste activa in aanbouw	248	–
Onderhanden werk	–	–
Debiteuren	868	1.707
Nog te ontvangen	1.145	1.327
Liquide middelen	39.749	65.474
<b>Totaal activa</b>	<b>50.225</b>	<b>75.330</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen vermogen	8.092	19.332
Exploitatiereserve	7.718	7.829
Onverdeeld resultaat	375	11.503
Voorzieningen	5.574	10.911
Leningen bij het MvF	–	–
Crediteuren	8.742	7.382
Nog te betalen	27.816	37.705
<b>Totaal passiva</b>	<b>50.225</b>	<b>75.330</b>

### **Activa**

#### *Materiële vaste activa*

De inspectie heeft afgelopen jaar voornamelijk geïnvesteerd in het vervangen van afgeschreven voertuigen.

#### *Debiteuren*

De debiteurenstand en de bijbehorende voorziening is met name gedaald door de definitieve afboeking van een aantal oude vorderingen. Onder de debiteuren is een bedrag van € 0,527 miljoen opgenomen als vordering op overige ministeries en agentschappen.

#### *Nog te ontvangen*

Deze post betreft voornamelijk vooruitbetaalde reiskosten en nog te factureren werkzaamheden vergunningverlening.

#### *Liquide middelen*

Van de bijna € 40 miljoen die per 31 december op de rekening-courant staat, is € 25 miljoen als deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Tegenover de liquide middelen staan een aantal voorzieningen op de balans en heeft de ILT de beschikking over een maximum aan eigen vermogen. Tevens is er nog een restant van de subsidiemiddelen Boordcomputertaxi beschikbaar.

#### *Eigen vermogen*

Het nog te verdelen resultaat boekjaar (€ 0,375 miljoen) is het resultaat dat de inspectie heeft gerealiseerd over het jaar 2014. Door een dalende gemiddelde omzet overstijgt de inspectie het maximale eigen vermogen. Overeenkomstig de regeling Agentschappen zal bij de eerstvolgende suppletoire begrotingswet worden aangegeven hoe deze overschrijding is hersteld.

#### **Verloopstaat eigen vermogen t/m 31 december 2014**

Bedragen x € 1.000	exploitatie- reserve	Onverdeeld resultaat	Totale vermogen
<b>Stand begin boekjaar</b>	<b>7.829</b>	<b>11.503</b>	<b>19.332</b>
Resultaatverdeling	11.503	– 11.503	–
Afdracht overschot aan moederdep.	– 11.614	–	– 11.614
Resultaat boekjaar		375	375
<b>Stand eind boekjaar</b>	<b>7.718</b>	<b>375</b>	<b>8.092</b>

#### *Voorziening functioneel leeftijdsontslag:*

Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de SBF/FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit treden. Vrijval is ontstaan door aanscherping van de aannames vanwege gewijzigde regelgeving.

#### *Reorganisatievoorziening:*

Betreft een in 2012 getroffen reorganisatievoorziening. Verloop bestaat voornamelijk uit onttrekkingen. De gerealiseerde opbrengsten door detachering oud-medewerkers valt tegen. Hierdoor is een dotatie aan de voorziening, voor het resterende jaar van voorziening, nodig gebleken.

#### *Voorziening claims derden:*

Ultimo 2014 bestaat de voorziening uit een post waarvoor de rechtszaak nog loopt.

#### **Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2014**

Bedragen x € 1.000	FLO	Reorgani- satie	Claims derden	Totaal	Dub. Deb.
<b>Stand begin boekjaar</b>	<b>6.294</b>	<b>3.970</b>	<b>647</b>	<b>10.911</b>	<b>1.513</b>
Dotatie ten laste van het resultaat	2	1.428	–	1.431	
Vrijval ten gunste van het resultaat	– 2.489	– 231	– 531	– 3.251	– 39
Onttrekking voorziening	– 592	– 2.924	–	– 3.516	– 463
<b>Stand eind boekjaar</b>	<b>3.214</b>	<b>2.244</b>	<b>116</b>	<b>5.574</b>	<b>1.011</b>

### *Crediteuren*

Het aantal openstaande crediteuren is licht gedaald. De crediteuren betreffen facturen uit de reguliere bedrijfsvoering, waarbij een beperkt aantal grote crediteuren per jaareinde het hoge saldo bepalen.

Onder de crediteuren is een bedrag van € 4,4 miljoen opgenomen als schuld op onderdelen van het moederdepartement en is een bedrag van € 2,7 miljoen opgenomen onder schulden op overige ministeries en agentschappen.

### *Nog te betalen*

Onder nog te betalen vallen de resterende middelen (€ 7,2 miljoen) voor Boordcomputertaxi. De verwerking van de laatste aanvragen vindt plaats door het RVO in 2015.

Tevens worden onder deze post onder andere de verplichtingen aan eigen personeel en overlopende posten (€ 12 miljoen) opgenomen.

De verhoudingen vorderingen en schulden ten opzichte van het moederdepartement, overige departementen en agentschappen en derden zijn als volgt:

Specificatie vorderingen/schulden (*1.000)			
	Moeder- departement	Overige ministeries en agent- schappen	Derden
Debiteuren <sup>1</sup>	€ –	€ 527	€ 1.352
Nog te ontvangen bedragen	€ 186	€ 74	€ 885
Liquide middelen	€ 3	€ 39.747	€ –
Crediteuren	– € 4.344	– € 2.649	– € 1.749
Nog te betalen bedragen	– € 8.016	– € 9.137	– € 10.663

Kasstroomoverzicht over het jaar 2014				
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2013
<b>Rekening-courant RHB 1 januari 2014</b>	72.791	65.474	– 7.317	82.851
<i>Totaal operationele kasstroom</i>	– 6.000	– 10.352	– 4.352	– 11.264
Totaal investeringen (-/-)	– 2.000	– 3.737	– 1.737	– 4.581
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	–	36	36	351
<i>Totaal investeringskasstroom</i>	– 2.000	– 3.701	– 1.701	– 4.230
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	–	– 11.614	– 11.614	– 1.825
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	–	–	–	0
Aflossingen op leningen (-/-)	– 58	– 58	–	– 58
Beroep op leenfaciliteit (+)	–	–	–	0
<i>Totaal financieringskasstroom</i>	– 58	– 11.672	– 11.614	– 1.883
<b>Rekening-courant RHB 31 december 2014</b>	<b>66.733</b>	<b>39.749</b>	<b>– 24.984</b>	<b>65.474</b>

### **1. Rekening-courant RHB 1 januari 2014**

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2014 op € 65,474 miljoen.

### **2. Totaal operationele kasstroom**

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Om de operationele kasstroom vast te kunnen stellen wordt het resultaat, zoals vermeld in de staat van baten en lasten, gecorrigeerd voor een aantal stroomgrootheden: toe- of afname vlottende activa (debiteuren en vorderingen) en van vlottende passiva (crediteuren en overige vlottende passiva).

De negatieve operationele kasstroom op 31 december is vooral ontstaan door de uitstroom van projectmiddelen en afdracht van niet benodigde middelen. Daar tegenover staat het positieve resultaat per 31 december (€ 375k).

### **3. Totaal investeringskasstroom**

Er is geïnvesteerd in het wagenpark en in inspectie-ondersteunende apparatuur.

Ten opzichte van de begroting is er meer geïnvesteerd. Dit komt door extra aanschaf van voertuigen.

### **4. Totaal financieringskasstroom**

De financieringskasstroom over 2014 heeft als belangrijkste component het afgedragen overschot aan eigen vermogen aan het moederdepartement. Tevens maken de maandelijkse aflossingen op leningen onderdeel uit van deze stroom. Voor de geactiveerde kosten over 2014 is geen lening aangevraagd gezien de huidige liquiditeitspositie.

### **5. Rekening-courant RHB per 31 december 2014**

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding. Van de ruim € 39 miljoen die per 31 december 2014 op de rekening-courant staat is € 25 miljoen als deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt grotendeels verklaard doordat er voor grote ICT-projecten (BCT) middelen zijn ontvangen. Voorts is sprake van een fors bedrag aan nog te betalen bedragen en aan openstaande crediteuren. Daarnaast staan er tegenover de liquide middelen ook een aantal voorzieningen op de balans.

Het saldo op de rekening-courant dat hiervoor ter vrije beschikking is gekomen, is op een deposito geplaatst. In juni en november 2015 komen deze middelen weer ter vrije beschikking.

## Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2014

Omschrijving Generiek Deel	t-3	t-2	t-1	t	Oorspronkelijke begroting t
1. Kostprijzen per product (groep)					
– Handhaving		142.195	120.201	125.677	136.299
– Vergunningverlening		6.046	23.832	24.103	7.584
2. Tarieven/uur					
– Handhaving		135,00	131,30	134,10	148,40
– Vergunningverlening		121,00	132,80	137,50	147,30
3. Omzet per produktgroep (pxq)					
– Handhaving		149.170	143.309	139.898	136.299
– Vergunningverlening		8.141	8.810	7.525	7.584
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)		1.120	1.119	1.171	1.140
5. Saldo van baten en lasten		3,96%	7,56%	0,25%	
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen		n.b.	85%	86%	n.t.b.
7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatie-centrum				13 sec.	<60 sec.
Kwaliteitsindicator 3: ziekteverzuim		5,0	5,2	5,4	5,0
<b>Omschrijving Specifiek Deel</b>					
8. Kostprijs/product: (excl. buitengewone lasten en Caribische NL)					
<i>Inspectie</i>		143.864	117.316	124.462	136.299
<i>Vergunningverlening</i>		7.206	23.832	23.876	7.584
<i>Monsterafname</i>		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
9. Kwaliteit Handhaving:					
<i>Klachten(bezwaar en beroep)</i>		n.b.	700	1.484	25
<i>Geground verklaard (%)</i>		n.b.	n.b.	n.b.	95%

De kostprijzen en tarieven van de inspectie zijn gestegen door hogere centrale ict-kosten (beheer en inhuur) waardoor de overhead is gestegen. De deels dubbele bezetting als gevolg van anticiperend werven in het primaire proces leidt tot een tijdelijke verhoging van prijzen en uurtarieven.

Het verschil tussen de omzet vergunningverlening en de kosten voor vergunningverlening wordt verklaard doordat de ILT (overwegend) niet-kostendekkende tarieven afgeeft. Daarnaast worden er niet-tarifeerbare producten afgegeven en int het Ministerie van EZ de bijdragen kernenergiewet zelf. De ILT ontvangt een vergoeding in de vorm van een agentschapsbijdrage.

# Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

## Staat van baten en lasten van de baten-lastenagentschap KNMI

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2014	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2013
<b>Baten</b>				
Omzet IenM	36.408	39.587	3.179	38.571
Omzet overige departementen	1.155	1.677	522	1.231
Omzet derden	18.985	17.456	- 1.529	19.231
Rentebaten	25	110	85	68
Vrijval voorzieningen		233	233	741
Bijzondere baten				
<b>Totaal baten</b>	<b>56.573</b>	<b>59.062</b>	<b>2.489</b>	<b>59.842</b>
<b>Lasten</b>				
<b>Apparaatskosten</b>				
- Personele kosten	28.931	31.706	2.775	31.936
* waarvan eigen personeel	28.519	29.094	575	30.620
* waarvan externe inhuur	412	2.613	2.201	1.316
- Materiële kosten	13.230	15.680	2.450	14.318
* waarvan apparaat ICT	2.391	4.179	1.788	3.836
* waarvan bijdrage aan SSO's		2.996		3.112
<b>Aardobservatie</b>	10.728	9.846	- 882	8.468
<b>Rentelasten</b>	280	283	3	219
<b>Afschrijvingskosten</b>				
- materieel	3.404	2.749	- 655	2.577
* waarvan apparaat ICT	1.986	2.065	79	1.861
- immaterieel				
<b>Overige Lasten</b>				
- Dotaties voorzieningen		0	0	49
- Bijzondere lasten		48	48	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>56.573</b>	<b>60.312</b>	<b>3.739</b>	<b>57.567</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>0</b>	<b>- 1.250</b>	<b>- 1.250</b>	<b>2.276</b>

## Toelichting

### Baten

Omzet IenM					
Product	I&M	NAAR	VAN	Omzet I&M	Realisatie
Euro 1.000	artikelen	Vooruitontvangen		2014	2013
<b>Bijdrage moederdepartement</b>					
Meteorologie en Seismologie	25.204	1.819	1.639	25.024	25.568
Aardobservatie	10.682	836		9.846	8.468
<b>Subtotaal</b>	<b>35.886</b>	<b>2.655</b>	<b>1.639</b>	<b>34.870</b>	<b>34.036</b>
Maatwerk	4.939	690	468	4.717	4.535
<b>Totaal</b>	<b>40.825</b>	<b>3.345</b>	<b>2.107</b>	<b>39.587</b>	<b>38.571</b>

In bovenstaande tabel wordt de aansluiting weergegeven tussen de ontvangen middelen van het moederdepartement en de omzet welke in de administratie is verantwoord. In 2014 zijn bedragen ontvangen voor projecten waarvan de prestaties (kosten) niet in 2014 geleverd zijn. De ontvangsten waar nog geen prestaties (kosten) tegenover staan worden niet als opbrengst verantwoord, maar als vooruitontvangen ter dekking van toekomstige kosten. Zodra de prestaties (kosten) worden geleverd,



worden de opbrengsten verantwoord en de vooruitontvangen bedragen verminderd. Hierbij gaat het om ontvangsten in het kader van Aardobservatie, Deltaplan, transitiekosten, VDI en klimaatsheets. Een uitsplitsing van de vooruitontvangen positie volgt uit de onderstaande tabel.

Vooruitontvangen				
	Saldo per	Vooruitontvangen		Saldo per
omzet lenM (Euro 1.000)	1-1-2014	BIJ	AF	31-12-2014
Aardobservatie	19.168	836		20.004
Deltaplan ICT	2.301		713	1.588
VDI & security	775		650	125
Klimaatsheets		400		400
Transitiekosten		1.819		1.819
Overig	152		152	
<b>Totaal Vooruitontvangen Transitorische passiva</b>	<b>22.397</b>	<b>3.055</b>	<b>1.515</b>	<b>23.937</b>

Omzet overige departementen				
Euro 1.000	Begroot 2014	Realisatie 2014	Verschil	Realisatie 2013
RIVM	355	138	– 217	280
Defensie	800	950	150	952
EZ		590	590	
<b>Totaal</b>	<b>1.155</b>	<b>1.677</b>	<b>522</b>	<b>1.232</b>

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de opbrengsten vanuit overige departementen zijn gestegen ten opzichte van de begroting. Deze stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door opbrengsten Ministerie van Economische Zaken voor dienstverlening op het gebied van Seismologie (M€ 0,6). Deze waren niet begroot.

Omzet derden				
Euro 1.000	Begroot 2014	Realisatie 2014	Verschil	Realisatie 2013
Luchtvaart	9.384	9.312	– 72	9.292
Projecten extern gefinancierd	8.000	6.914	– 1.086	8.875
Dataverstrekkingen en licenties	415	702	287	641
Overig	1.186	528	– 658	423
<b>Totaal</b>	<b>18.985</b>	<b>17.456</b>	<b>– 1.529</b>	<b>19.231</b>

De opbrengsten derden zijn M€ 1,5 lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een afname en temporisering van werkzaamheden voor extern gefinancierde projecten. Voor luchtvaart zal een bedrag van M€ 0,122 terug worden betaald in het tarief van 2016 als gevolg van lagere kosten.

Bijzondere baten				
Euro 1.000	Begroot 2014	Realisatie 2014	Verschil	Realisatie 2013
<b>Bijzondere baten</b>	<b>0</b>	<b>233</b>	<b>233</b>	<b>741</b>
Vrijval voorzieningen wachtgeld		89	89	81
Vrijval reorganisatievoorziening		39	39	85
Vrijval voorziening onderhanden werk		67	67	575
Vrijval voorziening dubieuze debiteuren		31	31	0

## Lasten

Personeel				
Euro 1.000	Begroot 2014	Realisatie 2014	Verschil	Realisatie 2013
<b>Personeel</b>	<b>28.931</b>	<b>31.706</b>	<b>2.775</b>	<b>31.936</b>
<b>Specificatie</b>				
Eigen personeelskosten	28.519	29.094	575	30.618
Waarvan: Loonkosten		26.895		27.719
Waarvan: Overige personeelskosten		2.199		2.899
Inhuur	412	2.613	2.201	1.316
Gemiddeld aantal fte	362,0	357,8	- 4,2	368,8
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		- 3,0%		- 3,6%
Loonsom per medewerker		75,2	75,2	77,2
Daling salariskosten per medewerker		- 2,6%		5,1%

De stijging van de personeelskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door inhuur in het kader van de projecten Deltaplan en inhuur ten behoeve van extern gefinancierde projecten (M€ 2,2). Daarnaast zijn de salariskosten (M€ 0,6) hoger dan begroot doordat de taakstellingen niet volledig zijn gerealiseerd.

In september 2014 is bij het KNMI de nieuwe organisatie van start gegaan. Een reorganisatie en de daarmee beoogde veranderingen kunnen van invloed zijn op de formatie/bezetting en ziekteverzuimpercentage. De ingezette transitie heeft tot hogere realisatiecijfers geleid. De formele bezetting (354 fte) is niet boven het streefplafond (358 fte) gekomen en het verzuimpercentage (3,4%) en meldingsfrequentie is beneden de norm (4%) gebleven in 2014. Vanwege de reorganisatie en wisseling in het management is in 2014 minder aandacht besteed aan de instroom van doelgroepen en zal in 2015 weer met veel energie worden opgepakt.

Materieel			
Euro 1.000	Begroot 2014	Realisatie 2014	Realisatie 2013
<b>Materieel</b>	<b>23.958</b>	<b>25.526</b>	<b>22.786</b>
Contributie Bijdragen		12.582	11.125
waarvan aardobservatie		9.846	8.468
waarvan overig		2.736	2.657
Onderhoud en exploitatie		4.531	4.363
Huur en lease		3.240	3.338
Bureau, voorlichting en huisvesting		1.946	1.754
SWO		1.251	1.359
Uitbesteding		1.922	772
Overige kosten		53	75

De materiele kosten zijn vooral hoger dan begroot door kosten (Uitbesteding) voor de Transitie naar de nieuwe KNMI organisatie en kosten ICT (o.a. kosten voor voorbereiding overgang ICT naar de SSC Campus).

### **Saldo van baten en lasten**

Ondanks de hogere opbrengst is het gerealiseerde resultaat (M€ 1,25 negatief) lager dan begroot (M€ 0). Dit wordt veroorzaakt doordat voor het realiseren van deze opbrengsten extra kosten moesten worden gemaakt. Het betreft dan vooral (inhuur)kosten voor het Deltaplan (M€ 1,2).

Voorgesteld wordt het Verlies 2014 ten laste te brengen van Het Eigen Vermogen. Voor 2015 en volgende jaren zijn geen nieuwe verliezen begroot.

### **Balans**

<b>Balans per 31 december 2014 van KNMI (bedragen in EUR 1.000)</b>		
	31-12-2014	31-12-2013
<b>Activa</b>		
Materiële vaste activa		
* Grond en gebouwen	5.131	5.625
* Installaties en inventaris	3.020	2.369
* Overige activa	4.063	4.286
* In ontwikkeling	515	1.146
Onderhanden projecten	2.615	2.165
Debiteuren	2.429	3.257
Nog te ontvangen	1.391	1.158
Liquide middelen	20.400	28.404
<b>Totaal activa</b>	<b>39.565</b>	<b>48.411</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen vermogen		
* Exploitatiereserve	3.033	3.130
* Onverdeeld resultaat	- 1.250	2.276
Voorzieningen	629	757
Lening bij Min. van Financiën	0	5.931
Vooruitontvangen projecten	4.048	4.204
Crediteuren	1.006	2.320
Nog te betalen	32.098	29.792
<b>Totaal passiva</b>	<b>39.565</b>	<b>48.411</b>

### **Toelichting**

#### **Liquide middelen**

De ruim voldoende liquide middelen zijn ingezet om de Leningen bij het Ministerie van Financiën af te lossen.

#### **Voorzieningen**

In 2014 werden dotaties aan de voorzieningen niet noodzakelijk geacht. Doordat de voorziene kosten in 2014 niet zijn gerealiseerd heeft er een vrijval van de voorzieningen plaatsgevonden.

### Nog te betalen

Het grootste deel betreft vooruitontvangen bedragen voor Aardobservatie (M€ 20). Deze bedragen zullen de komende jaren worden uitgegeven omdat volgens de begroting de uitgaven hoger zullen zijn dan de hiervoor te ontvangen bedragen.

Specificatie vorderingen/schulden							
	Debiteuren	Onder- handen projecten	Nog te ontvangen	Liquide middelen	Crediteuren	Vooruit ontvangen projecten	Nog te betalen
Moederdepartement	50		23		– 19		23.937
Overige ministeries en agentschappen	3		554	20.400	615	362	44
Derden	2.376	2.615	814		410	3.686	8.117
Totaal	2.429	2.615	1.391	20.400	1.006	4.048	32.098

### Ontwikkeling Eigen Vermogen

Saldo Eigen vermogen per 31/12/2013	3.131
Bij: Onverdeeld resultaat 2013	2.276

<b>Saldo Eigen vermogen per 1/1/2014</b>	<b>5.407</b>
Af: Eenmalige uitkering aan moederdepartement	– 2.374
Af: Onverdeeld resultaat 2014	– 1.250

<b>Saldo Eigen vermogen per 31/12/2014</b>	<b>1.783</b>
--	--------------

Het onverdeeld resultaat 2013 is toegevoegd aan het eigen vermogen. Hiermee is de stand van het eigen vermogen hoger dan de vigerende regelgeving toestaat waardoor er een eenmalige uitkering aan het moederdepartement heeft plaats moeten vinden. Voorgesteld wordt om het onverdeelde resultaat van 2014 ten laste te brengen van het eigen vermogen. Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van het verlies M€ 1,8. In de onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van het eigen vermogen over de afgelopen jaren weergegeven.

Ontwikkeling Eigen Vermogen (EUR 1.000)							
	2009	2010	2011	2012	realisatie 2013	begroot 2014	realisatie 2014
<b>1. Eigen vermogen per 1/1</b>	<b>1.391</b>	<b>1.291</b>	<b>1.801</b>	<b>611</b>	<b>1.877</b>	<b>5.407</b>	<b>5.407</b>
2. Saldo van baten en lasten	– 100	– 109	– 1.190	1.266	2.276		– 1.250
3a. uitkering aan moederdepartement							– 2.374
3b. bijdrage van moederdepartement							
3c. overige mutaties							
3. Totaal directe mutaties in EV		619			1.254		– 2.374
<b>4. Eigen vermogen per 31/12</b>	<b>1.291</b>	<b>1.801</b>	<b>611</b>	<b>1.877</b>	<b>5.407</b>	<b>5.407</b>	<b>1.783</b>
<b>% gemiddelde omzet laatste 3 jaar</b>	<b>2,5%</b>	<b>3,3%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,1%</b>	<b>8,9%</b>		<b>2,9%</b>

## Kastroomoverzicht

Kastroomoverzicht per 31 december 2014 KNMI  
Bedragen in EUR 1.000

		(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2014 + stand depositoren	17.487	28.404	10.917	
2. Totaal operationele kasstroom	3.049	2.352	- 697	
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 4.957	- 2.100	2.858	
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		48	48	
3. Totaal investeringskasstroom	- 4.957	- 2.052	2.905	
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)		- 2.374		
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)				
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 1.623	- 5.931	- 4.308	
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	4.345	0	- 4.345	
4. Totaal financieringskasstroom	2.722	- 8.305	- 11.027	
5. Rekening-courant RHB 31 december 2014 + stand depositoren (=1+2+3+4)	18.301	20.400	2.099	

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

De operationele kasstroom wordt afgeleid uit het saldo van baten en lasten (– M€ 1,25), dat is gecorrigeerd voor de afschrijvingskosten (M€ 2,7), afname van de voorzieningen (– M€ 0,1), afname onderhanden projecten (– M€ 0,4), afname kortlopende vorderingen (M€ 0,6) en een toename van de schulden (M€ 0,8).

#### Investeringskasstroom

In 2014 is geïnvesteerd in reguliere vervangingen van waarneemapparatuur (M€ 0,4), elektronische hulpmiddelen (M€ 1,0.), meubilair en een dienstauto. Er is minder geïnvesteerd dan begroot door vertragingen bij de investeringen in ICT.

#### Financieringskasstroom

Er is in 2014 geen beroep op de leenfaciliteit gedaan. De activa zijn door het KNMI zelf gefinancierd (uit voor uit ontvangen bedragen). De aflossingen op de leningen zijn hoger dan begroot doordat alle leningen > 1 jaar vervroegd zijn afgelost.

**Doelmatigheid**  
**Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2014**

	2011	2012	2013	2014	Begroting 2014
Kostprijs in € per eenheid product					
– percentage overhead	19%	20%	27%	27%	19%
– fte's indirect	103	88	94	91	93
Tarieven/uur	118	112	109	115	99
Omzet per productgroep					
– meteorologie	47.542	50.423	46.254	47.121	45.101
– seismologie	1.999	3.686	2.690	1.753	1.842
– aardobservatie	9.127	10.110	8.468	9.846	10.728
FTE- per 31 december	393	383	358	354	362
Saldo van baten en lasten (%)	2%	2%	4%	– 2%	0%
Algemene weersverwachtingen en adviezen					
– afwijking min temperatuur (°C)	– 0,33	– 0,17	– 0,01	– 0,18	ABS(<0,5)
– afwijking max temperatuur (°C)	– 0,06	– 0,32	– 0,25	– 0,52	ABS(<0,5)
– gem afwijking wind snelheid (m/s)	– 0,03	– 0,05	0,26	0	ABS(<1,0)
Maritieme verwachtingen					
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99	98,4	99,3	99,9	>99

### Toelichting

#### Kosten in € per eenheid product

De indirecte fte's worden berekend op basis van het aantal geschreven uren op alle overheadactiviteiten. In 2014 is productiever geschreven waardoor het aantal indirecte fte's is gedaald ten opzichte van 2013.

#### Tarieven per uur

Het uurtarief wordt bepaald door de totale kosten, exclusief kosten direct geboekt op een product, te delen door het aantal geschreven uren op de producten.

Het uurtarief is in 2014 gestegen ten opzichte van 2013. Deze stijging wordt veroorzaakt door hogere kosten voor inhuur en ICT inzet en een daling van het aantal geschreven uren met 1,1%.

#### Algemene weersverwachtingen en adviezen

De norm voor de kwaliteit van de verwachting van de maximumtemperatuur is niet gehaald. Dit vindt zijn oorzaak hoogstwaarschijnlijk in het feit dat 2014 een record warm jaar was, waarbij met uitzondering van augustus elke maand het warmer was dan het langjarig gemiddelde. Zowel de weermodellen als de meteorologen hebben in dit geval de neiging om de maximumtemperatuur iets te onderschatten. De achterliggende oorzaak zal verder worden onderzocht, waarna verbetermaatregelen worden genomen.

## Agentschapsparaagraaf Nederlandse Emissieautoriteit (NEa)

### Introductie

De Nederlandse Emissieautoriteit heeft één opdrachtgever, de directie Klimaat, Lucht en Geluid (KLG), onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De eigenaar van de Nederlandse Emissieautoriteit is de Secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

#### Staat van baten – lastenagentschap Nederlandse Emissieautoriteit voor het jaar 2014 (x € 1.000)

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2014	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2013
<b>Baten</b>				
Omzet lenM	7.907	7.063	– 844	7.370
Omzet overige departementen	0		0	16
Omzet derden	45	0	– 45	75
Rentebaten	0	3	3	5
Bijzondere baten	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>7.952</b>	<b>7.066</b>	<b>– 886</b>	<b>7.466</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten				
– personele kosten	5.870	4.520	– 1.350	5.288
<i>waarvan eigen personeel</i>	<i>4.736</i>	<i>3.769</i>	<i>– 967</i>	<i>3.905</i>
<i>waarvan externe inhuur</i>	<i>1.134</i>	<i>751</i>	<i>– 383</i>	<i>1.383</i>
– materiële kosten	1.631	1.210	– 421	1.129
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>883</i>	<i>509</i>	<i>– 374</i>	<i>417</i>
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>				
Rentelasten	28	18	– 10	24
Afschrijvingskosten:				
– materieel	1	0	– 1	1
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
– immaterieel	422	421	– 1	422
<b>Totaal lasten</b>	<b>7.952</b>	<b>6.169</b>	<b>– 1.783</b>	<b>6.864</b>

### Toelichting op de staat van baten en lasten

#### Baten

##### Omzet lenM

De omzet moederdepartement betreft de omzet voor werkzaamheden die de NEa verricht voor het moederdepartement. De omzet moederdepartement is een vergoeding voor:

- Naleving ETS stationair
- Naleving ETS luchtvaart
- Tijdelijk regime hernieuwbare energie en brandstoffen
- Project nieuw regime hernieuwbare energie vervoer
- Infodesk NEa
- Registeradministratie ETS
- Nationale verplichtingen onder EU en VN
- Project introductie fase 3
- Project afbouw NO<sub>x</sub> emissiehandel
- Uitvoering regeling dubbeltellende biobrandstoffen

– NEa brede producten en diensten

De realisatie van de omzet van het moederdepartement is lager dan de oorspronkelijke begroting. Voor een deel komt dit door de lagere opdracht voor 2014 van de directie KLG (€ 7.566.000). Daarnaast heeft de NEa de nodige tijd besteed aan de nieuwe organisatievorm en -inrichting en aan de bouw van het Biobrandstoffenregister, maar dit heeft niet al te grote gevolgen gehad voor de uitvoering van de opdracht.

## **Lasten**

### **Personele kosten**

De invulling van het grootste deel van de formatieruimte heeft uiteindelijk aan het eind van 2014 zijn beslag gekregen. Het gevolg hiervan is dat de personeelskosten van het eigen personeel achtergebleven zijn ten opzichte van de oorspronkelijke begroting. In 2014 is door eigen personeel gewerkt aan een Biobrandstoffenregister. De loonkosten die betrekking hadden op deze uren (€ 135.000) zijn geactiveerd op de balans en hebben de loonkosten verminderd. De externe inhuur is lager geweest dan begroot. Een deel hiervan kan worden verklaard door het feit dat met ingang van 1 november 2014 een groot deel van de structurele inhuur verambtelijkt kon worden.

Specificatie personele kosten	Begroting 2014	Realisatie 2014
Aantal FTE	52	49,9
Eigen personeelskosten	4.736	3.769
Kosten Inhuur	1.134	751
<b>Totale personele kosten</b>	<b>5.870</b>	<b>4.520</b>

### **Materiële kosten**

De materiële kosten bestaan onder meer uit: bureau-, voorlichtings- en huisvestingskosten, kosten voor onderhoud en exploitatie van bedrijfsmiddelen. De lagere realisatie is in belangrijke mate het gevolg van lagere ICT-kosten dan oorspronkelijk begroot.



**Balans per 31 december 2014 van de Nederlandse Emissieautoriteit**  
(x € 1.000)

	31 december 2014	31 december 2013
<b>ACTIVA</b>		
<b>Vaste activa</b>		
Immateriële vaste activa	1.990	1.264
Materiële vaste activa:		
Inventaris	7	0
	<b>1.997</b>	<b>1.264</b>
<b>Viottende activa</b>		
Debiteuren	1	85
Nog te ontvangen	47	20
	<b>48</b>	<b>105</b>
<b>Liquide middelen</b>	<b>1.480</b>	<b>2.363</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>3.525</b>	<b>3.732</b>
<b>PASSIVA</b>		
<b>Eigen vermogen</b>		
Exploitatiereserve	364	352
Onverdeeld resultaat	897	602
	<b>1.261</b>	<b>954</b>
<b>Langlopende schulden</b>		
Leenfaciliteit Ministerie van Financiën	600	1.000
<b>Kortlopende schulden</b>		
Crediteuren	399	32
Nog te betalen	1.265	1.746
	<b>1.664</b>	<b>1.778</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>3.525</b>	<b>3.732</b>

**Toelichting op de balans**

**Activa**

**Immateriële vaste activa**

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de historische kostprijs verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. Onder de immateriële vaste activa valt het informatiesysteem PAN en het in aanbouw zijnde Biobrandstoffenregister.

**Debiteuren**

De waardering van de posten debiteuren en Nog te ontvangen vindt plaats tegen nominale (factuur)waarde. De post debiteuren bevat een terug te vorderen betaling aan derden. De post overige vorderingen bestaat uit een terug te ontvangen bedrag voor een dubbel betaalde factuur aan derden. De post vooruitbetaalde posten bestaat voornamelijk uit vooruitbetaalde abonnements- en licentiekosten aan derden.

### Liquide middelen

De post liquide middelen bestaat uit het saldo van de rekening courant RHB (Ministerie van Financiën) ten bedrage van € 1,476 miljoen zoals overeenkomt met het saldobiljet per 31 december 2014 en de waarde van de aanwezige IRIS cheques (€ 4.000).

### Passiva

#### Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de exploitatiereserve en het nog onverdeelde resultaat van het afgesloten boekjaar. In de tabel is de ontwikkeling van het eigen vermogen opgenomen.

Ontwikkeling eigen vermogen	Stand per 31 december 2012	Stand per 31 december 2013	Stand per 31 december 2014
Eigen vermogen:			
– exploitatiereserve	1.075	2.002	954
– directe mutatie eigen vermogen <sup>1</sup>		– 1.650	– 590
– onverdeeld resultaat	927	602	897
<b>Totaal</b>	<b>2.002</b>	<b>954</b>	<b>1.261</b>

<sup>1</sup> In 2013 is € 1,65 miljoen en in 2014 € 0,59 miljoen van het eigen vermogen afgedragen aan het moederdepartement vanwege de overschrijding van het plafond van maximaal 5% eigen vermogen van de gemiddelde omzet over de afgelopen drie jaar.

#### Toelichting

Het Eigen Vermogen overschrijdt per 31 december 2014 met bijna € 0,9 miljoen het plafond van maximaal 5% eigen vermogen over de gemiddelde omzet over de afgelopen drie jaar. Overeenkomstig de regeling Agentschappen zal bij de eerstvolgende suppletore begrotingswet worden aangegeven hoe deze overschrijding is hersteld.

#### Crediteuren

De post Crediteuren is onder te verdelen in een bedrag van € 308.000 voor «crediteuren Ministerie van lenM», € 9.000 voor «crediteuren overige ministeries» (VWS), € 11.000 voor het agentschap Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (BZK) en € 71.000 voor «crediteuren derden».

#### Nog te betalen

De post Nog te betalen bedragen is onder te verdelen in € 570.000 voor «crediteuren ministerie lenM». Dit betreft de afrekening met de opdrachtgever over het jaar 2014 (€ 541.000) en een vooruitontvangen bedrag van het moederdepartement (€ 29.000). Vervolgens € 444.000 voor «crediteuren overige ministeries». Dit bedrag betreft het Ministerie van Financiën en bestaat uit het kortlopende deel van de leenfaciliteit, de nog te betalen rente leenfaciliteit en een vooruitontvangen bedrag.

Het restant van € 251.000 betreft «crediteuren derden» en bevat voornamelijk reserveringen voor vakantiegeld en eindejaarsuitkeringen (€ 203.000), kosten voor inhuur van personeel (€ 21.000) en uitbesteding voor beheerkosten voor het informatiesysteem PAN (€ 26.000).

**Kastroomoverzicht over het jaar 2014**  
(x € 1.000)

		(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2014</b>		<b>2.971</b>	<b>2.363</b>	<b>- 608</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>		<b>423</b>	<b>1.257</b>	<b>834</b>
3a -/- Totaal investeringen		- 700	- 1.154	- 454
3b +/- Totaal boekwaarde desinvesteringen		0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>		<b>- 700</b>	<b>- 1.154</b>	<b>- 454</b>
4a -/- Eenmalige uitkering aan moederdepartement		0	- 590	- 590
4b +/- Eenmalige storting door moederdepartement		0	0	0
4c -/- Aflossingen op leningen		- 400	- 400	0
4d +/- Beroep op leenfaciliteit		700	0	- 700
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>		<b>300</b>	<b>- 990</b>	<b>- 1.290</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december 2014</b>		<b>2.994</b>	<b>1.476</b>	<b>- 1.518</b>
<b>(=1+2+3+4)</b>				
(maximale roodstand 0,5 mln euro)				

**Investeringskasstroom**

In 2014 is geïnvesteerd in een Biobrandstoffenregister (€ 1,147 miljoen) en zijn vier portable computers aangeschaft (€ 7.000).

**Financieringskasstroom**

In 2014 is het eigen vermogen over 2013 afgeroomd en afgedragen aan de eigenaar (€ 0,6 miljoen). Op de leenfaciliteit is in 2014 € 0,4 miljoen afgelost. In 2014 is geen beroep op de leenfaciliteit gedaan.

## Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2014

Doelmatigheidsindicatoren <sup>1</sup>	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Oorspronke- lijke begroting 2014
<b>Kostprijzen per product (x € 1):</b>					
Vergunningaanvragen (per vergunning)	3.716	4.483			
Onderhoud dossier (per dossier)	722	926			
Audits (per audit)	7.131	5.879			
Ad hoc onderzoek (per onderzoek)	6.814	6.404			
Afsluiten handelsjaar (per emissiejaarverslag)	430	369			
Infodesk (per vraag)	140	113			
Registeradministratie (per gemiddelde rekening in beheer)	610	325			
Onderhoud ETS (per bkg installatie)			6.916	7.474	6.900
Communicatie en voorlichting (helpdeskvragen)			131	106	
Onderhoud ETS luchtvaart (per luchtvaartmaat- schappij)					7.800
Registeradministratie handelaren (per rekening)			1.154	1.071	1.150
Nationale verplichtingen onder EU en VN			140		
Tijdelijk regime Hernieuwbare energie en brand- stoffen (per deelnemer)				6.725	
<b>Tarieven per uur (x € 1):</b>					
Laag	85	84	83	75	82
Midden	95	94	95	95	92
Hoog	116	115	125	124	115
<b>FTE totaal (excl. externe inhuur)</b>	<b>38,10</b>	<b>41,67</b>	<b>40,7</b>	<b>49,9</b>	<b>52</b>
<b>Omzet per productgroep (x € 1.000)</b>					
Vergunningaanvragen (p*q)	63	31			
Onderhoud dossier (p*q)	334	426			
Validatie en toewijzing rechten luchtvaart					
Audits (p*q)	849	435			
Ad hoc onderzoeken (p*q)	368	243			
Diepte- en thema onderzoeken	145	18			
Handhaving	190				
Bezwaren en beroepen	72				
Afsluiten handelsjaar (p*q)	215				
Infodesk (p*q)	358	242			
Registeradministratie (p*q)	580	309			
Registeronderhoud	974	874			
Rekeningbeheer overheid	–	99			
Fraudebestrijding	139	165			
Vorbereiding nieuwe regelgeving en beleidsaf- stemming	255				
Toewijzing rechten nieuwkomers	21				
Overige producten/diensten	297			8	400
Naleving ETS stationair			3.209	3.483	3.471
Naleving ETS luchtvaart			222	231	343
Tijdelijk regime Hernieuwbare energie en brand- stoffen				1.580	
Communicatie en voorlichting (helpdesk en overig)			385		455
Infodesk Nea				254	
Registeradministratie handelaren			256	179	213
Nationale verplichtingen onder EU en VN			91	119	91
NEa brede producten en diensten		1.148	544	259	770
Projecten	2.180	3.307	2.663	950	2.164
<b>Totaal</b>	<b>7.040</b>	<b>7.299</b>	<b>7.370</b>	<b>7.063</b>	<b>7.907</b>

<sup>1</sup> Voor de opdracht 2014 is de producten- en dienstencatalogus van de NEa herzien, hierdoor komen minder/andere producten voor in de realisatie dan in de oorspronkelijke begroting.

	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Oorspronke- lijke begroting 2014
<b>Saldo van baten en lasten (%)</b>	5,82%	11,80%	8,90%	12,69%	0%
<b>Kwaliteitsindicatoren<sup>1</sup></b>					
<b>Naleving ETS stationair</b>					
% vergunningaanvragen binnen wettelijke termijn afgehandeld	100%	100%	100%	100%	> 99%
% meldingen binnen wettelijke termijn afgehandeld	100%	99%	95%	98%	> 99%
% BKG's waarvoor toezichtactiviteit heeft plaatsgevonden				14%	
% Emissie ETS stationair waarvoor tijdig emissierechten zijn ingeleverd				100%	
<b>Naleving ETS luchtvaart</b>					
% Meldingen binnen wettelijke termijn afgehandeld				100%	
<b>Tijdelijk regime hernieuwbare energie en brandstoffen</b>					
% aantal in te dienen biobrandstofbalansen dat tijdig is ingediend				95%	
% deelnemers tijdelijk regime hernieuwbare energie en vervoer waarvoor toezichtactiviteit heeft plaatsgevonden				13%	
<b>Infodesk Nea</b>					
% Van vragen binnen gestelde termijn afgerond				98%	
<b>NEa brede producten en diensten</b>					
# Gegronde bezwaarprocedures waarbij de NEa onjuist gehandeld heeft				0	
<b>Project afbouw NO<sub>x</sub> emissiehandel<sup>2</sup></b>					
% van tijd NO <sub>x</sub> register online	99,9%	100%	100%	100%	> 99%
# keren onrechtmatige toegang tot NO <sub>x</sub> register				0	
# NO <sub>x</sub> registerfouten				0	
<b>Algemeen</b>					
# Aantal formele klachten	0	0	0	0	< 3
# Fraudegevallen EU-register die NEa had kunnen voorkomen				0	
Directe uren/totaal aantal gewerkte uren	65%	66%	58%	67%	> 65%

<sup>1</sup> In de opdracht voor 2014 zijn nieuwe prestatie indicatoren opgenomen en zijn oude prestatie indicatoren vervallen. Vanaf 2014 zijn de indicatoren toegewezen aan thema's. In dit overzicht zijn de nieuwe indicatoren opgenomen. Een aantal bestaande indicatoren is behouden en voor die indicatoren is er nog een vergelijking met voorgaande jaren mogelijk.

<sup>2</sup> Dit betreffen gegevens over de eerste vier maanden van 2014. Vanwege de uitfasering van het systeem NO<sub>x</sub>- emissiehandel is het register per 1 mei 2014 uit bedrijf genomen.

De realisatie van de omzet van het moederdepartement is lager dan de oorspronkelijke begroting. Voor een deel komt dit door de lagere opdracht voor 2014 van de directie KLG (€ 7.566.000). Daarnaast heeft de NEa de nodige tijd besteed aan de nieuwe organisatievorm en -inrichting en aan de bouw van het Biobrandstoffenregister, maar dit heeft, door grote inspanning van de medewerkers, niet al te grote gevolgen gehad voor de uitvoering van de opdracht.

## **7.5 Topinkomens**

### Inleiding

De Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen en gewezen topfunctionarissen in de publieke en semi-publieke sector op naamsniveau vermeld moeten worden in het financieel jaarverslag. Deze publicatieplicht geldt tevens voor topfunctionarissen die bij een WNT-instelling geen – al dan niet fictieve – dienstbetrekking hebben of hadden. Daarnaast moeten van niet-topfunctionarissen de bezoldiging en/of eventuele ontslaguitkeringen (zonder naamsvermelding) gepubliceerd worden indien deze het wettelijk maximum te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstbetrekking echter vallen buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het wettelijk bezoldigingsmaximum bedraagt in 2014 € 230.474.

# Bezoldiging van (gewezen) topfunctionarissen

Naam instelling	Naam (gewezen) topfunctionaris	Functie	Aard functie	Datum aanvang dienstverband (indien van toepassing)	Datum einde dienstverband (indien van toepassing)	Omvang dienstverband (fte)	Op externe inhuurbasis (nee; ≤ 6 mnd; > 6 mnd)	Beloning	Onkostenvergoedingen (belasting)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn	Totale bezoldiging in 2014	Motivering (indien overschrijding)
Commissie van Beroep als bedoeld in artikel 3 Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993	Geen*											
	Nederlandse Emissieautoriteit	D.J.M. Corbey	Bestuursvoorzitter	Top-functionaris		0,2	nee	€ 43.200	0	0	€ 43.200	
	Nederlandse Emissieautoriteit	E.F. van Galen	Bestuurder	Top-functionaris		0,05	nee	€ 11.500	0	0	€ 11.500	
	Nederlandse Emissieautoriteit	C. de Visser	Bestuurder	Top-functionaris		0,05	nee	€ 11.500	0	0	€ 11.500	
	Nederlandse Emissieautoriteit	A.B.M. Hoff	Bestuurder	Top-functionaris		0,05	nee	€ 11.500	0	0	€ 11.500	

Bij de ZBO *Commissie van Beroep als bedoeld in artikel 3 Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993* is geen sprake van leidinggevers, noch van ondergeschikten. Er is geen instelling waar de functie wordt bekleed. De betrokkenen hebben geen inkomen volgens de definitie van bezoldiging zoals opgenomen in de Wet Normering Topinkomens. (Het betreft hier personen – vaak inmiddels met pensioen – die door de Minister van lenM zijn aangewezen om op te letten tijdens examens).

Bezoldiging van niet-topfunctionarissen boven het WNT-maximum									
Naam instelling	Functie	Datum aanvang dienstverband (indien van toepassing)	Datum einde dienstverband (indien van toepassing)	Omvang dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2013)	Beloning (+ tussen haakjes omvang in 2013)	Onkostenvergoedingen (belast (+ tussen haakjes omvang in 2013)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussen haakjes omvang in 2013)	Totale bezoldiging in 2014 (+ tussen haakjes omvang in 2013)	Motivering

Er zijn bij lenM in 2014 geen niet-topfunctionarissen in dienst geweest van wie de bezoldiging het WNT-maximum (norm) overschrijdt

Uitkeringen aan (gewezen) topfunctionarissen wegens beëindiging dienstverband								
Naam instelling	Naam (gewezen) topfunctionaris	Laatste functie	Aard functie	Eerdere functie(s)	Datum beëindiging dienstverband	Op externe inhuur-basis (nee; ≤ 6 mnd; > 6 mnd)	Betaalde uitkeringen in 2014	Motivering (indien overschrijding)

Er zijn bij lenM geen uitkeringen wegens beëindiging van het dienstverband geweest aan topfunctionarissen of gewezen topfunctionarissen.

Uitkeringen boven het WNT-maximum aan niet-topfunctionarissen wegens beëindiging dienstverband					
Naam instelling	Laatste functie	Eerdere functie(s)	Datum beëindiging dienstverband	Betaalde uitkeringen in 2014	Motivering

Er zijn bij lenM geen uitkeringen wegens beëindiging van het dienstverband geweest aan overige functionarissen.



## **D. BIJLAGEN**

### **BIJLAGE 1 TOEZICHTRELATIES ZBO'S EN RWT'S**

#### **Algemeen**

In het afgelopen jaar hebben diverse overleggen plaatsgevonden tussen de besturen en directies van zbo's en de bewindspersonen en de secretaris-generaal in zijn rol als eigenaar. Dergelijke overleggen hebben ook plaatsgevonden met de raden van toezicht. Daarnaast is er regelmatig op ambtelijk niveau overleg met de zbo's gevoerd.

In 2014 is gestart met het evalueren van de toezichtvisie. De rapportage hierover zal in 2015 worden afgerond.

Onderstaand wordt voor een aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over het jaar 2014. De bijlage wordt afgesloten met een totaaloverzicht van alle zbo's en rwt's die onder de Minister van IenM ressorteren. Het overgrote deel van deze organisaties is tariefgefinancierd. Daarom zijn voor deze organisaties geen ramingen en realisaties opgenomen. Voor een nader beeld wordt verwezen naar de individuele jaarverslagen van deze organisaties.

#### **CBR**

In 2014 nam het CBR 1,3 miljoen examens af; iets meer dan in 2013. Voor 2015 wordt een volumedaling van bijna 1% verwacht, dit is voor een belangrijk deel veroorzaakt door een daling van het aantal 17- en 18-jarigen. Het verwachte lagere volume heeft, tezamen met o.a. de kosten van vernieuwingsprogramma's, genoodzaakt tot een tariefstijging voor 2015 van gemiddeld 3,9%. Het eigen vermogen is aan de lage kant, en zal dat ondanks deze tariefstijging ook blijven. In 2015 is de financiële ontwikkeling daarom een punt van aandacht.

In 2014 is gewerkt aan een nieuw procesontwerp voor de divisie rijgeschiktheid. In 2015 wordt dit verder uitgewerkt waarna in 2016 de implementatie plaatsvindt. Het betreft hier een grondige vernieuwing van processen en bijbehorende ICT. De vernieuwing leidt tot substantieel betere dienstverlening aan burgers. Over 2014 lagen de prestaties van deze divisie nog onder het gewenste niveau.

CBR is in 2014 begonnen met de implementatie van het nieuwe locatie-beleid. Examenlocaties worden beter verspreid; locaties die in gebruik blijven, worden gemoderniseerd. Tegelijk hiermee is een nieuw systeem in gebruik genomen voor de afname van theorie-examens. Deze examens zijn voortaan individueel en computerondersteund.

De raad van toezicht kent sinds 2013 een commissie voor rijgeschiktheid en een commissie voor ICT. Deze commissies zijn opgericht n.a.v. de gatewayreview die dat jaar is uitgevoerd. Deze commissies hebben in 2014 periodiek overleg gevoerd met direct betrokkenen van CBR.

In 2014 is de directie herbenoemd voor een tweede periode van 4 jaar. Daarnaast is dr. A.W.I.M. van der Wurff toegetreden tot de raad van toezicht als opvolger van prof. dr. S.G. van der Lecq.

### **IBKI/STICHTING VAM**

IBKI hanteert een systeem van kwaliteitsbegeleiding waarbij praktijkbegeleiders steekproefsgewijs meerijden met examens. Het streven van IBKI is erop gericht om de examentarieven stabiel en zo laag mogelijk te houden. In 2014 zijn de tarieven gelijk gebleven.

Op de uitvoering van de examens Wet rijonderricht motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. In juli 2014 is de Bezwarencommissie WRM bij IBKI van start gegaan. Uit de verslagen van de Rijksgecommitteerden WRM en APK is gebleken dat de examens op een goede wijze worden uitgevoerd en zijn geen bijzondere aandachtspunten naar voren gekomen. In 2014 is verder invulling gegeven aan een geïntegreerde en uniforme verantwoording voor al de door IBKI voor lenM uitgevoerde publieke taken. Dit is in lijn met de eind 2012 gepubliceerde beleidsregel.

### **Kadaster**

Ten opzichte van 2013 registreerde het Kadaster in 2014 39,4% meer verkochte woningen. De omzet viel daardoor hoger uit dan verwacht, waardoor het verwachte verlies over 2014 uitbleef. Eind 2014 is daarom besloten tot een bevrozing van het gemiddelde tariefniveau voor 2015.

In 2014 is de meerjarige uitbesteding van een deel van de ICT (reken-centrum) geëffectueerd. Achtergrond van deze uitbesteding is verbetering van continuïteit en flexibiliteit, met op termijn kostenreductie. Met name in de laatste maanden van 2014 heeft het Kadaster veel inspanningen verricht om tijdens deze overgang zijn dienstverlening te kunnen blijven bieden. De uitplaatsing heeft niet tot discontinuïteit geleid.

Het Kadaster zal verantwoordelijk worden voor de kadastrale functies in Caribisch Nederland. In 2014 is verder gewerkt aan de voorbereiding hiervan. Het bijbehorende wetsvoorstel zal in 2015/2016 worden ingediend.

In 2014 heeft het Kadaster besloten een pilotproject gericht op vervanging van enkele legacysystemen te beëindigen. De continuïteit van de leverancier Be-Informed bleek onvoldoende gewaarborgd en bovendien bleek de techniek slechts geschikt om een deel van de processen betrouwbaar te ondersteunen. Van de resultaten van de pilot wordt daarom een gedeelte ter waarde van € 13,8 miljoen (€ 5,5 miljoen externe kosten en € 8,3 miljoen interne kosten) niet gebruikt. Naar aanleiding hiervan is besloten tot de uitvoering van een audit door een derde partij. Uit deze audit kwamen enkele verbetervoorstellen naar voren die het Kadaster integraal heeft overgenomen. Enkele daarvan zijn reeds geïmplementeerd (verbeteringen op het gebied van governance, verantwoording en projectmanagement). Thans wordt de aanpak voor de systeemvervanging herzien. De CIO van lenM wordt betrokken bij het plan van aanpak.

In 2015 zal de vierde wettelijke evaluatie van het Kadaster worden uitgevoerd; in 2014 is begonnen met de voorbereiding.

In 2014 is mr. F.L.V.P.L. Tierolff benoemd tot lid van de tweehoofdige raad van bestuur. Mw. mr. R.H. Stam is benoemd tot lid van de raad van toezicht.

### **Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)**

LVNL sluit het jaar 2014 af met een positief exploitatieresultaat (actuele cijfers zijn pas in mei 2015 bekend). In 2014 is in FABEC-verband een performanceplan voor 2015–2019 opgesteld. Hierin is ook de bijdrage van Nederland opgenomen en daarmee de bijdrage van LVNL. Het performanceplan is o.a. leidend voor kostenontwikkelingen en tariefontwikkeling. In het eerste kwartaal 2015 zal het plan naar verwachting worden goedgekeurd door de Europese Commissie.

De Europese Commissie zet via prestatiesturing in op efficiencyverbetering in de luchtverkeersbegeleiding. Dit heeft effect op de mate waarin LVNL kosten kan doorberekenen aan de gebruikers en de risico's die zij, als gevolg van het afnemende verkeersvolume, zelf moet dragen (zonder verrekening aan de luchtvaartmaatschappijen).

Eind 2014 heeft de Staatssecretaris de begroting 2015 vastgesteld en daarmee tevens de tarieven voor het jaar 2015. De tarieven (2015) zijn voor het eerst verhoogd na 2012. Voor de periode 2012–2014 hebben het Rijk en LVNL afspraken gemaakt over stabilisatie van de tarieven van LVNL. Zowel vanuit het departement als vanuit de gebruikers is blijvend aandacht gevraagd voor het beperken van de kosten. Continuïteit van bestaande LVNL-taken en de veiligheid mogen hier echter niet onder lijden.

In 2014 is de wettelijke evaluatie LVNL afgerond. De uitkomsten zijn in september met de Kamer gedeeld.

In 2014 heeft LVNL een tijdelijke arbeidsvoorwaardenovereenkomst afgesloten. Eind 2014 heeft de Staatssecretaris de Kamer meegedeeld dat zij een advies over de arbeidsvoorwaarden gaat vragen aan een onafhankelijke commissie. Deze adviescommissie zal naar verwachting in de zomer van 2015 haar advies uitbrengen.

De bestuurders van LVNL zijn per 1 oktober 2014 herbenoemd.

### **NIWO**

De NIWO is gecertificeerd volgens de ISO-certificering, waarmee aangetoond wordt dat het kwaliteitsmanagementsysteem voldoet aan de normelementen van de ISO. Voorts wordt de kwaliteit van dienstverlening periodiek beoordeeld op basis van de prestatie-indicatoren. De begroting 2015 is eind 2014 goedgekeurd, de tarieven zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de begroting 2014.

De (weg)transportsector wordt zowel vanuit het kabinet als vanuit Europa gezien als voor de economie belangrijke, maar kwetsbare sector en is aangewezen als topsector. Betrokkenheid van de branche is onontbeerlijk. De NIWO vervult hierbij een belangrijke functie.

Naar aanleiding van het rapport over de herpositionering van zbo's (rapportage De Leeuw) is bij de NIWO in 2014 een onafhankelijk onderzoek «business case» uitgevoerd naar de meerwaarde en (financiële) risico's van de aangehaalde opties die genoemd worden in het rapport.

Over de voortgang en de uitkomst van het onderzoek zal het kabinet de Tweede Kamer informeren in de voortgangsrapportage implementatie herpositionering zbo's.

### **ProRail**

De Staat houdt 100% van de aandelen van Railinfratrust BV die op haar beurt 100% van de aandelen ProRail houdt. Het aandeelhouderschap ligt bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het aandeelhouderschap is belegd bij een separate toezichteenheid binnen de hoofddirectie FMC. De sturing vanuit de aandeelhoudersrol is complementair ten opzichte van de sturing als concessie- en als subsidieverlener. Er komt een strakkere sturing op de beleidsdoelen (LTSA), ook vanuit de aandeelhoudersrol.

In verband met het vertrek van de directeur Operatie en de president-directeur in 2014 is de directeur Projecten tijdelijk benoemd als statutair bestuurder van ProRail. Door interim-functie vervulling is tijdelijk invulling gegeven aan de ontstane vacatures in het bestuur. Naar verwachting zullen de bestuursfuncties in de loop van 2015 permanent worden ingevuld. In juni 2014 is een nieuwe president-commissaris ProRail benoemd en is een commissaris afgetreden in verband met het bereiken van de maximale zittingsduur voor leden van de Raad van Commissarissen.

Het toezicht op ProRail is belegd bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM), de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Directie Openbaar Vervoer en Spoor van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

### **Stichting VAMEX**

De VAMEX heeft in 2014 een aanvang gemaakt met de eerder geplande omruil van de oude in omloop zijnde papieren vaarbewijzen in de moderne geplastificeerde vaarbewijzen. De hiermee gemoeide kosten komen ten laste van de egalisatiereserve.

De VAMEX heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in verdere kwaliteitsverbetering en efficiency. De begroting 2015 is goedgekeurd. De huidige stand van de egalisatiereserve maakt het mogelijk om naast de uitvoering van de geplande omruilactie ook de tarieven voor 2015 te verlagen.

Naar aanleiding van het rapport over de herpositionering van zbo's is bij de VAMEX in 2014 een onafhankelijk onderzoek «business case» uitgevoerd naar de meerwaarde en (financiële) risico's van de van de in het rapport «Herpositionering zbo's» aangehaalde optie om de taken onder te brengen bij het CBR. Over de voortgang en de uitkomst van het onderzoek zal het kabinet de Tweede Kamer afzonderlijk informeren in de voortgangsrapportage implementatie herpositionering zbo's.

### **RDW**

De kwaliteit van dienstverlening van de RDW was in 2014 op orde. De RDW kreeg bij een breed klanttevredenheidsonderzoek een gemiddeld rapportcijfer van een 7,4. De wettelijke en de in de Toezichtvisie neergelegde prestatie-indicatoren en normen zijn voor het overgrote deel gehaald. De RDW heeft in 2014 in afstemming met het ministerie de set normen en indicatoren herijkt en aangepast aan actuele ontwikkelingen op het gebied van onder meer risicogestuurd toezicht.

Er was sprake van een stabiele tariefontwikkeling; een gemiddelde stijging van 0%. De omzet was over 2014 hoger dan begroot. De verwachte omzetsdaling bleef uit. Door onder meer fiscale maatregelen eind 2014 daalden de autoverkopen minder dan verwacht en was het aantal eerste

inschrijvingen hoger dan verwacht. Per saldo is een netto resultaat van € 3,8 miljoen geboekt.

In november 2014 is de van een chip voorziene rijbewijscard geïntroduceerd. Op deze manier kunnen o.a. de handhavende taken door de politie beter worden uitgevoerd. Tevens is de personalisatie van de rijbewijzen door de RDW ter hand genomen. Voorbereidingen zijn getroffen voor de renovatie in Veendam. Hiertoe zijn eind 2014 afspraken omtrent schatkist-bankieren gemaakt. Op deze manier is de RDW van voldoende liquiditeiten voorzien. Begin 2014 is ook gestart met het aanbieden van open data over parkeergebieden en parkeertarieven van gemeenten.

Het jaar 2014 heeft voorts in het teken gestaan van de nazorg voor de implementatie op 1 januari 2014 van enkele in 2013 uitgevoerde grote projecten zoals de introductie van de kentekencard en de online kilometerregistratie.

#### **Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)**

De StAB kende in het jaar 2014 een hoge instroom van zaken die vanaf begin maart zo hoog was dat de StAB genoodzaakt was om enkele gedetacheerde medewerkers terug te roepen en externe deskundigen in te huren. De gemiddelde benutting van de adviescapaciteit inclusief de ingehuurde deskundigen bedroeg over het hele jaar 96%.

De StAB is ondanks de hoge instroom van zaken erin geslaagd om de gemiddelde behandeltijd te beperken tot 2,4 maanden in 2014 ten opzichte van 2,2 maanden in 2013.

De StAB is eind 2014 geconfronteerd met de huuropzegging door de SER. Dit betekent dat de StAB in 2015 op zoek moet gaan naar nieuwe huisvesting.

Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikelen	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5)
APK-erkenning-houders	X		Keuren motorvoertuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door apk station 11.542 (*) (**)	div.	Toezicht via RDW
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	X	X	Besluitvorming omtrent de toelating van bestrijdingsmiddelen in Nederland	22.01	561	n.v.t.		<a href="http://www.ctgb.org">www.ctgb.org</a>	Toezicht via EZ
Commissie m.e.r.	X		Adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten.	13.04	Nog niet bekend	n.v.t.	De Commissie m.e.r. is pas sinds juli 2014	<a href="http://www.commissiemer.nl">www.commissiemer.nl</a>	De Commissie m.e.r. is pas sinds juli 2014 RWT. De gegevens over 2014 zijn nog niet beschikbaar.

Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikelen	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5)
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 verstrekken van inlichtingen aan belanghebbers	13.02	24.068	n.v.t.	226.100 (**)	<a href="http://www.kadaster.nl">www.kadaster.nl</a>	✓ Zie opm. 4
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	X	X	Keuren en registreren voertuigen/onderdelen	14	n.v.t.	n.v.t.	193.439	<a href="http://www.rdw.nl">www.rdw.nl</a>	✓ Zie opm. 4
Havenbeheerders	X		Zorgdragen voor ontvangst-inrichtingen voor scheepsafval	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.	Zie opm. 5 Zie opm. 4
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.	4.585	<a href="http://www.ibki.nl">www.ibki.nl</a>	✓ Zie opm. 4

Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikelen	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5)
Keurings-artsen Scheepvaart	X		Medische keuring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door ILT	<a href="http://www.ilent.nl">www.ilent.nl</a>	Toezicht via de ILT Zie opm. 5
Keuringsinstaties Pleziervaartuigen	X		Keuren pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door keuringsinstatie	div.	Toezicht via de ILT Zie opm. 5
Keuringsinstaties Scheepsuiterusting	X		Keuren scheepsuiterusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door keuringsinstatie n.v.t.	div.	Toezicht via de ILT Zie opm. 5
KIWA	X		Vergunningverlening voor IVW	div.	483	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.kiwa.nl">www.kiwa.nl</a>	Toezicht via de ILT Zie opm. 5
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	X	X	Classificeren van schepen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door klassebureau	div.	Toezicht via de ILT Zie opm. 5
Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)#	X	X	Afnemen examen verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm. 4 Zie opm. 5
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	X	X	Luchtverkeersbegeleiding	17	n.v.t.	n.v.t.	186.802 (**)	<a href="http://www.lvnl.nl">www.lvnl.nl</a>	Zie opm. 4 \/(**)
Nederlands Loodswezen BV	X		Faciliteren belodsen schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	164.079 (**)	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Toezicht via NMA \/(**)



Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5) toezichts-/visies-/arrangementen (4)
Nederlandse Emissieautoriteit (uitsluitend bestuur)		X	Ondersteunen van de uitvoering van emissiehandel en de inzet van hernieuwde energie in het vervoer en transport en het toezicht op de naleving van regels op deze terreinen.	19.01	Via agentschapsbegroting	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.emissieautoriteit.nl">www.emissieautoriteit.nl</a>	✓
Nederlandse Loodsen- en Beloodsen (NLC)	Div.	Div.	Beloodsen van schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	Zie Nederlands Loods- en Beloodsen BV n.v.t.	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Toezicht via ACM ✓
ProRail	X		Beheren spoorinfrastructuur	16 HXII, 13.02 IF	1.304.521	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.prorail.nl">www.prorail.nl</a>	Zie opm. 4 ✓
Regionale Loodsen- en Beloodsen (RLC's)	X	X	Beloodsen van schepen	18.01	n.v.t.	n.v.t.	Zie Nederlands Loods- en Beloodsen BV n.v.t.	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Toezicht via NMA ✓
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	Havenverkeersleiding	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm. 3	<a href="http://www.portofrotterdam.com">www.portofrotterdam.com</a>	Zie opm. 4 Zie opm. 5

Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5)
Stichting Advisering Bestuursrechtsspraak (StAB)	X		Het op verzoek van de bestuursrechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigen-richtingen op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade	98	5.377	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.stab.nl">www.stab.nl</a>	✓
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*		X	Slottoewijzing luchtvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	615 (**)	<a href="http://www.slotcoordinatation.nl">www.slotcoordinatation.nl</a>	Zie opm. 4 ✓(**)
Stichting Buisleidingstraject Nederland (LSNed)		X	LSNed beheert een obstakelvrij tracé tussen de industriegebieden van Rotterdam en Moerdijk, in de richting van Vlissingen en Antwerpen.	p.m.	n.v.t.	n.v.t.	3.138 (**)	<a href="http://www.lsned.nl">www.lsned.nl</a>	Zie opm. 4 ✓(**)

Naam organisatie (1)	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies (2)	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven (3)	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing Het bestuur en/of de accountant verklaart naar dat de rechtmatigheid op orde is(5)
Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	X	X	Afnemen div. mobiliteits-examens	14.02	3.464 (**)	n.v.t.	116.399 (**)	<a href="http://www.cbr.nl">www.cbr.nl</a>	Zie opm. 4 ✓(**)
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	X	X	Afgeven vergunningen	14	n.v.t.	n.v.t.	3.085	<a href="http://www.niwo.nl">www.niwo.nl</a>	Zie opm. 4 ✓
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	X	X	Afgeven olieafgifteboekje	18	791 (**)	n.v.t.	3.644	<a href="http://www.sabni.nl">www.sabni.nl</a>	Zie opm. 4 ✓
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*	X	X	Afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.493 (**)	<a href="http://www.vamex.nl">www.vamex.nl</a>	Zie opm. 4 ✓(**)
Cluster van waterleiding-bedrijven	X		Drinkwatervoorziening	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Diversen	n.v.t. n.v.t.

- 1) Organisaties met een (\*) zijn met ingang van 1 januari 2013 onder de werking van de Kaderwet ZBO gebracht. Organisaties met een (#) zullen worden opgeheven of elders worden ondergebracht. Dit is voorzien gedurende het jaar 2014. Een groot aantal organisaties is deeltijd zbo/rwt
- 2) IenM kent geen premiegefinancierde rwt's en zbo's.
- 3) Dit betreft de inkomsten voor de wettelijk uit te voeren taken. Waar dat onderscheid niet is te maken, wordt het totaalbedrag opgenomen. Dit wordt dit met een (\*) gemarkeerd. Daar waar het bedragen uit 2013 betreft is dit met (\*\*) aangegeven. Voor commissies en clusters van organisaties kan niet aangegeven worden wat de inkomsten zijn uit de wettelijke taak. Bovendien zijn de opbrengsten zeer beperkt. Voor de Rijkshavenmeester geldt dat dit een onderdeel is van het Havenbedrijf Rotterdam. De functie van Rijkshavenmeester is zbo/rwt.
- 4) De algemene toezichtvisie en de individuele toezichts- en sturingsvisies zijn gepubliceerd via <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/03/07/toezichtvisie-ienm-2013-2017-verantwoorde-uitvoering.html>. Niet voor alle zbo's/rwt's is een toezichtvisie. Deels vanwege het feit dat het toezicht elders wordt uitgevoerd, deels uit redenen van efficiency omdat de betreffende organisatie/taak te beperkt is en er sprake is van deeltijd zbo's/rwt's.
- 5) Voor deze zbo's/rwt's wordt geen rechtmatigheidsverklaring gevraagd om redenen van nut en noodzaak, maar ook de extra kosten die een rechtmatigheidsverklaring met zich meebrengt. In nagenoeg alle gevallen gaat het hier om een zbo-taak – de organisatie zelf is geen zbo of deeltijd zbo – die slechts een onderdeel van een taak of functie omvat. Voor de desbetreffende zbo-taak mag een tarief in rekening worden gebracht. Dit wordt niet altijd gedaan, bijvoorbeeld door apk-erkenninghouders.
- 6) Alle bedragen x € 1.000.

**Opmerkingen IenM:**

De jaarverslagen van de verschillende zbo's worden pas op 15 maart officieel aangeboden aan het ministerie. Daarvoor neemt het ministerie geen directe kennis van de inhoud.

De kwalitatieve bijlage zbo/rwt is een apart document.

## BIJLAGE 2 AFGEROND EVALUATIE EN OVERIG ONDERZOEK

	Titel	Jaar van afronding
<b>Artikel 11 Waterkwantiteit</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Waterkwantiteit	2014
1b Ander ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	PBL Leefomgevingsbalans	2014
	Effectenonderzoek ex post	2014
	Evaluatie van enkele	
	Onderdelen vd waterwet	
	ILT rapportage Derde	2014
	Toets primaire waterkeringen	2006–2011
	Toetsing van de basiskustlijn (jaarlijks)	2014
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	MIRT onderzoeken	2014
	In het kader vh Deltabeslissingen	
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Policy dialogue nav OESO	2014
	Verkenning vd veiligheid	2015
	In Nederland fase 2	
<b>3. Overig onderzoek</b>		
	Water in beeld (jaarlijks)	2014
	Voortgangsrapportages	2014
	Grote ProjectenRegeling	
	Monitor SVIR	2014
<b>Toelichting</b>		
De beleidsdoorlichting waterkwantiteit <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442254">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442254</a> beschrijft in bijlage 2 de uitgevoerde evaluaties op beleid.		
<b>Artikel 12 Waterkwaliteit</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Waterkwaliteit	2015
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	PBL Leefomgevingsbalans	2014
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	Maatregelen en kosten Uitvoering Kader-richtlijn Mariene strategie	2015
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Policy dialogue nav OESO onderzoek gericht op toekomstige opgaven in het waterbeheer	2014
<b>3. Overig onderzoek</b>		
	Water in beeld (jaarlijks)	2014
	EC toestand zwemwater (jilks)	2014
	ILT bedrijfsvergelijking in	2014
	De drinkwatersector	
	PBL monitor SVIR	2014
	Beleidsnota drinkwater	2014
	Eindrapport visitatiecie	2015
	Waterketen	
	RIVM trendanalyse kwaliteit Grondwater in drinkwaterwinningsgebieden 2000–2009	2014
	RIVM Impact klimaat op	2014

213

	Titel	Jaar van afronding
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Brief TK programma Beter Benutten	2011
	Monitor en evaluatie Beter Benutten	2013
	Effectonderzoek Wet Rijonder-Richt motorrijtuigen	2013
	Alcoholslotprogramma	2012
<b>3. Overig onderzoek</b>	Procesevaluatie samenwerking binnen het programma Beter Benutten	2012
	Plannen van aanpak voor Startbeslissing Beter Benutten	2012
	Bereikbaarheidsverklaringen Beter benutten: doelstellingen Sturing Minister/regio/Bedrijfsleven	2012
	Mobiliteitsbalans 2011/13	2013
	TG integrale eindrapportage CBR	2012
	Publieksrapportage rijks-Wegennet	2012
	Maatregelen verkeersveiligheid	2012
	APK frequentie	2012
	ILT Staat van de transport-Veiligheid 2011	2012
<p><u>Toelichting</u>  Link naar de voorkeursbesluiten MIRT en voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten <a href="http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/">http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/</a></p>		
<b>Artikel 15 Openbaar Vervoer</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Ruimtelijke Ontwikkeling	2014
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie sociale veiligheid Evaluatie taxiwet	2015
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	LTSA-2	2014
<p><u>Toelichting</u>  De beleidsdoorlichting openbaar vervoer b <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259</a> beschrijft in hoofdstuk 5 eerder uitgevoerde evaluaties en methodiek.</p>		
<b>Artikel 16 Spoor</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Spoor	2017

	Titel	Jaar van afronding
1b Ander ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie Tweede Kader-Nota Railveiligheid Kabinetsreactie op parlementair onderzoek Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor Evaluatie HSL Zuid groot project	2010 2012 2012 PM
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	ERTMS (voorkeursbeslissing) PHS (voorkeursbeslissing)	2014 2014
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Derde kadernota Railveiligheid 2010 ERTMS groot project	2010 2014
<b>3. Overig onderzoek</b>	Jaarlijkse evaluatie one Stop shop op corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon  Spoorveiligheid personen/ Verkeersslachtoffers op Het spoor (jaarlijks)  Audit security  MER evaluatie Betuweroute Aspect sociaal  Impact analyse EU DG Transport  Mobiliteitsbalans 2012  LTSA-1 LTSA-2  Bodemsanering NS (5 jrls herijking convenant Stg bodemsanering NS)	2014   2014  2014 2013 2013 2012 2013 2014 2010
<b>Artikel 17 Luchtvaart</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Luchtvaart	2017
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Luchtvaart (Geluidsisolatie-Schiphol) Evaluatie Schipholbeleid De luchtvaart in het EU-Emissiehandelssysteem, Gevolgen voor luchtvaart-Sector, consument en milieu Evaluatie subsidie Knowledge & Development Center (KDC) Evaluatie Wet Luchtvaart (tarievenregeling Schiphol) Evaluatie convenant Vogelaanvaringen	2013 2012 2012 2017 2012 2014
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	MKBA Lelystad	2014



	Titel	Jaar van afronding
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota Externe Veiligheid Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland Beleidsagenda luchtvaart-Veiligheid	2015 2013 2012 2016
<b>3. Overig onderzoek</b>	ILT Staat van de transportveiligheid 2011 Wettelijke evaluatie ZBO LVNL	2012 2014
<b>Artikel 18 Scheepvaart en Havens</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Scheepvaart en Havens Scheepvaart en Havens (Nota Zeehavens)	2017 2012
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie Loodsenwet/toezicht ACM Evaluatie beleidsbrief Zeevaart «verantwoord Varen en een Vitale vloot Evaluatie van fiscaal mari-Tiem beleid met financiën Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject (IF-15) Evaluatie Quick wins Binnenhavens (IF-15) Evaluatie Groot Project Main Port R'dam	2013 2013 2013 2015 2017 2013
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	KBA Volkeraksluizen KBA Twentekanal CPB: second opinion KBA Zeetoegang IJmond Voorkeursbesluiten MIRT	2013 2013 2012 2014
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid		
<b>3. Overig onderzoek</b>	Veiligheid scheepvaart en Binnenvaart Doorlichting kernnetwerk Topsector logistiek	2012 PM
<p>Toelichting</p> <p>Link naar de voorkeursbesluiten MIRT en voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten <a href="http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/">http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/</a></p> <p>De evaluatie netwerk vaarwegen wordt meegenomen in de doorlichting van het kernnetwerk Topsector logistiek.</p>		
<b>Artikel 19 Klimaat</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Klimaat	2018
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Beleidsvaluatie Clean Development Mechanism Beperken aantasting van de Ozonlaag	2014 2010

	Titel	Jaar van afronding
	Evaluatie slokregeling	2010
	Stemgeluid bij de evaluatie	2011
	Van milieuwetgeving	
	CE Delft/Ecorys:rapport	2011
	Belastingen op energie-	
	Producten, electra en CO <sub>2</sub>	
	KPLUSV: evaluatie klimaat	2012
	Akkoorden	
	Tussentijdse evaluatie	2012
	Lokale klimaatagenda 2011–2012	
	ECN: evaluatie besluit	2013
	Emissie eisen middelgrote	
	stookinstallaties	
	MIA/VAMIL	2013
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's	CO <sub>2</sub> -emissie reductiemaat- Regelen (kosteneffectief Klimaatbeleid naar 2050)	2012
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid	Herijking werkprogramma	2010
En doelmatigheid	Schoon en Zuinig	
	Actualisatie Referentieraming	2012
	Eindrapport fiscale stimulerings	2011
	Zeet zuinige auto's	
	Hernieuwbare energie:	
	(evaluatie Europese richtlijn)	
	PBL Basispad voor de thema's	2012
	Bereikbaarheid, klimaat,	
	Energie en natuur	
	PBL Kosten en baten van	2012
	Strengere emissieplafonds	
	Luchtverontreinigende stoffen	
	TNO Determination of Dutch	2012
	NO <sub>x</sub> emissions factors for	
	Euro 5 diesel passenger cars	
	Ecofys: kosten en baten en	2012
	Effectiviteit van Domestic	
	Offset systemen	
<b>3. Overig onderzoek</b>		
	Interreg	2011
	Kabinetsreactie op parlementaire onderzoek	2013
	PBL beoordeling milieueffecten	2012
	En gezondheidsbaten van een	
	Beheersgebied voor stikstof	
	Oxiden in de Noordzee	
	RIVM: Greenhouse Gas	2012
	Emissions in the Netherlands	
	1990–2010	
	RIVM Emissions of trans-	2012
	Boundary airpollutant in the	
	Netherlands 1990–2010	
	Voortgang klimaatbeleid in	2014
	De balans voor de leefomgeving (2 jaarlijks)	
<b>Artikel 20 Lucht en Geluid</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Verbeteren luchtkwaliteit	2010
	NEC plafonds	
	Geluid	2015

	Titel	Jaar van afronding
	Lucht	2017
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid		
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	4 <sup>e</sup> Tranche Activiteitenbesluit  (herijking Nederlandse emissie-richtlijn) PBL Kosten en baten van Strengere emissieplafonds Voor luchtverontreinigende Stoffen PBL beoordeling milieueffecten En gezondheidsbaten van een Beheersgebied voor stikstof-Oxiden in de Noordzee Eindevaluatie NSL	2014   2012  2012  2017
<b>3. Overig onderzoek</b>	Monitoring NSL (jaarlijks) PBL Grootschalige concentratie en depositiekaarten Nederland rapportage 2012 Verbeteren luchtkwaliteit NEC plafonds	2011 2012 2012
<b>Artikel 21 Duurzaamheid</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Duurzaamheid	2014
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie Activiteitenbesluit Milieubeheer mbt landbouw-Activiteiten Evaluatie Nitraatrichtlijn	2016 2016
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Ex ante evaluatie ontwikkelingsrichtingen mestbeleid Op realisatie milieudoelen Veehouderij Ex ante evaluatie circulaire Economie (incl consumenten-Beleid en VANG) Fundamentele herziening Besluit bodemkwaliteit	2013  2013  2016
<b>3. Overig onderzoek</b>	PB ea: monitor duurzaam Nederland Voortgangsrapportage ogv biocideverordening	2014 2015-
Toelichting De beleidsdoorlichting duurzaamheid ( <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442260">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442260</a> ) benoemt in bijlage 2 de gebruikte bronnen.		

	Titel	Jaar van afronding
<b>Artikel 22 Externe veiligheid en risico's</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting	Externe veiligheid en risico's (besluit externe veiligheid Inrichtingen)	2013
	Externe veiligheid en risico's	2018
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Bureau KLB evaluatie Reach	2012
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
<b>2a. MKBA's</b>		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Bepalen aanvaardbaarheid Oplossen niet aanvaardbare En preventie tegen nieuwe Risicovolle situaties	2011
<b>3. Overig onderzoek</b>		
	2 <sup>e</sup> Vijfjaarlijkse evaluatie Resultaten beleid prioritaire Stoffen	2011
	Idem	2016
	Vierjaarlijkse wettelijke Evaluatie Commissie Genetische Modificatie	2011
	Idem	2015
	Quick scan BRZO bedrijven	2012
	Evaluatie BRZO (RUD)structuur 2014 Steekproef 2011	
	Van Seveso 2 naar Seveso 3 Review	2012
	Tweede tussentijdse evaluatie-Doelstelling vernieuwing Stoffenbeleid (Reach/soms)	2014
	Tussentijdse evaluatie omgaan Met risico's van nanotechnologie	2015
	Vierjaarlijkse evaluatie Natio-Nale aanpak Milieu en Gezondheid	2013
	Evaluatie activiteitenbesluit	2013
<b>Artikel 23 meteorologie, seismologie en aardobservatie</b>		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting		2018
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid		
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
<b>2a. MKBA's</b>		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Belang Eurometsat satellieten voor KNMI	2012
<b>3. Overig onderzoek</b>		
	Verkenning toekomst KNMI	2013
	En heroverweging wet KNMI	
	Evaluatie wet taken meteo-Rologie en seismologie	2018

	Titel	Jaar van afronding
<b>Artikel 24 Handhaving en Toezicht</b> (keuzes in het handhavings- en toezichtbeleid die door ILT kunnen worden gemaakt)		
<b>1. Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
1a Beleidsdoorlichting		2018
1b Ander ex post onderzoek naar Doeltreffendheid en doelmatigheid	Publicitair jaarverslag (jaarlijks)	2014
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a. MKBA's		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid		
<b>3. Overig onderzoek</b>	Meerjarenplan ILT	2014
<b>Artikel 25 Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer</b> (is zoveel als mogelijk opgenomen in de beleidsdoorlichtingen (bijv. artikel 15)		
<b>Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen</b> (is zoveel als mogelijk opgenomen in de beleidsdoorlichtingen (bijv. artikel 11)		

### BIJLAGE 3 EXTERNE INHUUR

#### Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel

Het kabinet heeft in 2009 besloten een sturingsinstrumentarium voor externe inhuur in te voeren. Vanaf 2011 mogen de uitgaven externe inhuur maximaal 10% bedragen van de totale personele uitgaven. De norm heeft het karakter van «comply-or-explain».

#### Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Verslagjaar 2014 (bedragen x €1.000)

##### Programma- en apparaatskosten

1. Interim-management	2.599
2. Organisatie- en Formatieadvies	621
3. Beleidsadvies	3.617
4. Communicatieadvisering	3.359
<b>Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)</b>	<b>10.196</b>
5. Juridisch Advies	2.277
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	32.851
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	3.623
<b>(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)</b>	<b>38.751</b>
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) <sup>1</sup>	193.166
<b>Ondersteuning bedrijfsvoering</b>	<b>193.166</b>
<b>Totaal uitgaven inhuur externen</b>	<b>242.113</b>

<sup>1</sup> Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€ 11,7 miljoen); (2) de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS, die niet of niet gemakkelijk zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur (€ 50 miljoen); (3) Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, maar onder de definitie van externe inhuur vallen (€ 131 miljoen).

#### Toelichting

In 2014 gaf het Ministerie van Infrastructuur en Milieu € 242 miljoen aan externe inhuur uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 999 miljoen. Samen zijn de uitgaven € 1,241 miljard. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, komt in 2014 op een inhuurpercentage van 19,5% uit en overschrijdt de geldende 10%-norm. Het inhuurpercentage in 2014 zonder inhuur op niet-kerntaken is 10% en valt wel binnen de norm.

#### Toelichting voor de overschrijding van de 10%-inhuurnorm bij lenM in 2014

Van de € 242 miljoen die lenM in 2014 aan inhuur heeft uitgegeven, is € 220 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. De € 220 miljoen euro is 24% ten opzichte van het RWS-totaal en is als volgt verdeeld:

- ruim € 88 miljoen betreft inhuur op kerntaken
- ruim € 131 miljoen betreft inhuur op niet-kerntaken

De hogere inhuurrealisatie op de kerntaken van RWS kent twee hoofdoorzaken. Allereerst doordat de informatievoorziening (incl. ICT) van Rijkswaterstaat die betrekking heeft op het areaal met ingang van 2013 als primair proces wordt beschouwd (t/m 2012 ondersteunend proces) en RWS de taken nu met eigen personeel gaat doen. Begin 2014 is het nog niet gelukt om alle vacatures met eigen personeel in te vullen, waardoor inhuur nog noodzakelijk was. Het restant wordt veroorzaakt door een snellere uitstroom dan noodzakelijk gezien de taakstelling waardoor

vacatures zijn ontstaan die tijdelijk, noodzakelijk ten behoeve van de productieopgave, zijn opgevangen door externe inhuur.

De inhuur op niet-kerntaken hangt direct samen met de productieopgave (aanleg- en onderhoudsprojecten) die er voor RWS ligt. Na de constatering (2012) dat er te weinig productafspraken en te veel inhuurafspraken waren gemaakt voor de inzet van externen op niet-kerntaken, is RWS bezig om voor de inzet van externen op niet-kerntaken meer te gaan werken met op productafspraken gebaseerde contracten. Hierdoor zal de inhuur op niet-kerntaken dalen. De effecten hiervan zijn in 2014 achter gebleven bij de planning. De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

#### Inhuur externen buiten mantelcontracten

Inhuur externen buiten mantelcontracten	2014
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	3

#### Toelichting

Het aantal overschrijdingen van het maximumuurtarief in 2014 ging om drie gevallen. Er is een topexpert ingehuurd op het gebied van architectuurvraagstukken rond industriële automatisering en tunnels. Ook is een expert ingezet voor de borging van het transformatietraject van RWS, waarin zowel de inrichting en invoering van ICT voorzieningen als de realisatie van organisatorische en beleidsmatige veranderingen werden gerealiseerd na het aflopen van het mantelcontract met de betrokken partij. Het derde geval betreft evenals in 2013 juridisch advies aan de Ondernemingsraad ILT inzake de procedures tegen het definitief besluit onderhoud vliegvaardigheid Inspecteurs. Deze procedure is in 2014 afgerond.

Het afgesproken tarief is in alle gevallen gebaseerd op de unieke ervaring en kennis van deze personen, daar vergelijkbare kennis niet binnen de bestaande mantelpartijen beschikbaar is. Het betreft in 2014 totaal voor de drie partijen circa 350 uur.

## BIJLAGE 4 RAPPORTAGE CORRESPONDENTIE

Rapportage behandeling correspondentie [naam dienstonderdeel; jaar]	Aantal ingekomen 2014	Aantal afgedaan 2014 <sup>1</sup>	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitstel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om Wob-besluit						
– Kerndepartement	76	72	42	28	6	9
– ILT <sup>2</sup>	191	165	–	–	–	–
– PBL	–	–	–	–	–	–
– RWS	176	176	79	52	17	28
– KNMI	–	–	–	–	–	–
– NeA	10	10	10	–	–	–
Bezwaarschriften						
– Kerndepartement	109	162	3	92 <sup>3</sup>	–	67
– ILT <sup>2</sup>	1.214	1.365	1.313	–	–	–
– PBL	–	–	–	–	–	–
– RWS	65	57	22	10	22	3
– KNMI	–	–	–	–	–	–
– NeA	9	7	5	0	1	1
Klaagschriften						
– Kerndepartement	1	1	1	–	–	–
– ILT <sup>2</sup>	61	103	26	–	–	–
– PBL	2	1	0	1	0	0
– RWS	26	23	11	9	3	0
– KNMI	–	–	–	–	–	–
– NeA	–	–	–	–	–	–
Andere (burger)brieven				n.v.t.	n.v.t.	
– Kerndepartement	3.326	3.178	2.822			356
– ILT	44.801	44.801	44.801			–
– PBL	199	193	182			11
– RWS <sup>2</sup>	76.880	76.926	–			–
– KNMI	1.499	1.499	1.493			6
– NeA	2.399	2.399	2.353			46

<sup>1</sup> Inclusief restant verzoeken uit 2013 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen). Aantal dat nog in behandeling is staat tussen haakjes

<sup>2</sup> Het gebruikte registratiesysteem geeft geen inzicht in de voortgang van de afhandeling.

<sup>3</sup> Het gebruikte registratiesysteem maakt geen onderscheid tussen het aantal afgedane zaken binnen de verdaagde termijn en na instemming met verder uitstel.

### Dwangsommen

	Aantal betaalde dwangsommen	Totaal bedrag betaalde dwangsommen
2014	59	€ 57.446,55



## BIJLAGE 5 AFKORTINGENLIJST

### A.

AAARO	Actieagenda Architectuur en Ruimtelijke Ontwerp
AAS	Amsterdam Airport Schiphol
ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
ADR	Auditdienst Rijk
AgNL	AgentschapNL
AMvB	Algemene maatregel van bestuur
ANBO	Algemene Nederlandse Bond voor Ouderen
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer

### B.

BAG	Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Barro	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BAW	Bestuursakkoord Water
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 Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BKL	Basiskustlijn
BOR	Besluit omgevingsrecht
BOT-mi	Beleidsondersteunend Team Milieu-incidenten
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
Bro	Besluit ruimtelijk ordening
BRZO	Besluit Risico en Zware Ongevallen
BSIK	Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastuctuur
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
BuZa	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

### C.

CAW	Commissie van advies inzake waterstaatswetgeving
CBL	Centraal Bureau Levensmiddelenhandel
CBR	Stichting 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 <sub>2</sub>	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 Gewasbeschermingsmid- delen 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 IenM
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 Observatienetwerk voor territoriale ontwikke- ling en cohesie
ETCS	European Train Control System
ETS	Emission Trading System
EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO <sub>2</sub> emissiehandelssysteem
EUMETSTAT	European Organisation for the exploitation of Meteorolo- gical 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	Financiëringsmaatschappij voor Ontwikkelingslanden
FWSI	Fatalities and Weighted Serious 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	Hydrochloorfluorkoolwaterstoffen
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HNR	Het Nieuwe Rijden
HNS	Hazard and Noxious 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 (miljoen kilo)
L.	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbest Volg Systeem
L <sub>Den</sub>	Day-evening-night level
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LKW+	Laterkanaal West
LNG	Liquefied Natural Gas
L <sub>night</sub>	Night Level
LOM	Landelijk Overleg Milieuhandhaving
LPG	Liquefied 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
MoMo	Nota Mobiliteit
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
NH <sub>3</sub>	Ammoniak
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 <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NO <sub>x</sub>	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
OTB	Ontwerp Tracébesluit
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 veiligheidinrichtingen
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
RVOB	Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf
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 <sub>2</sub>	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 Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TCB	Technische Commissie Bodembescherming
TENT-T	Trans- Europese 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 Interprobaliteit
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
WEZARD	Weather Hazards for Aviation
WGG	Wet wegvervoer goederen
Wgh	Wet geluidhinder
WGO	Wetgevingsoverleg



# Rijksjaarverslag 2014

## xii Infrastructuur en Milieu

Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

### Vervaardiging parlementaire stukken en begeleiding productieproces

Sdu Uitgevers  
afdeling Dataverwerking  
e-mail [traffic@sdu.nl](mailto:traffic@sdu.nl)

**Vormgeving omslag**  
Studio Dumbar

**Uitgave**  
Ministerie van Financiën

[www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl)

**Artikelcode**  
RJV14DL12

