



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Rijksjaarverslag **2011**

Infrastructuur en Milieu  
**Jaarverslag XII**



---

Vergaderjaar 2011–2012

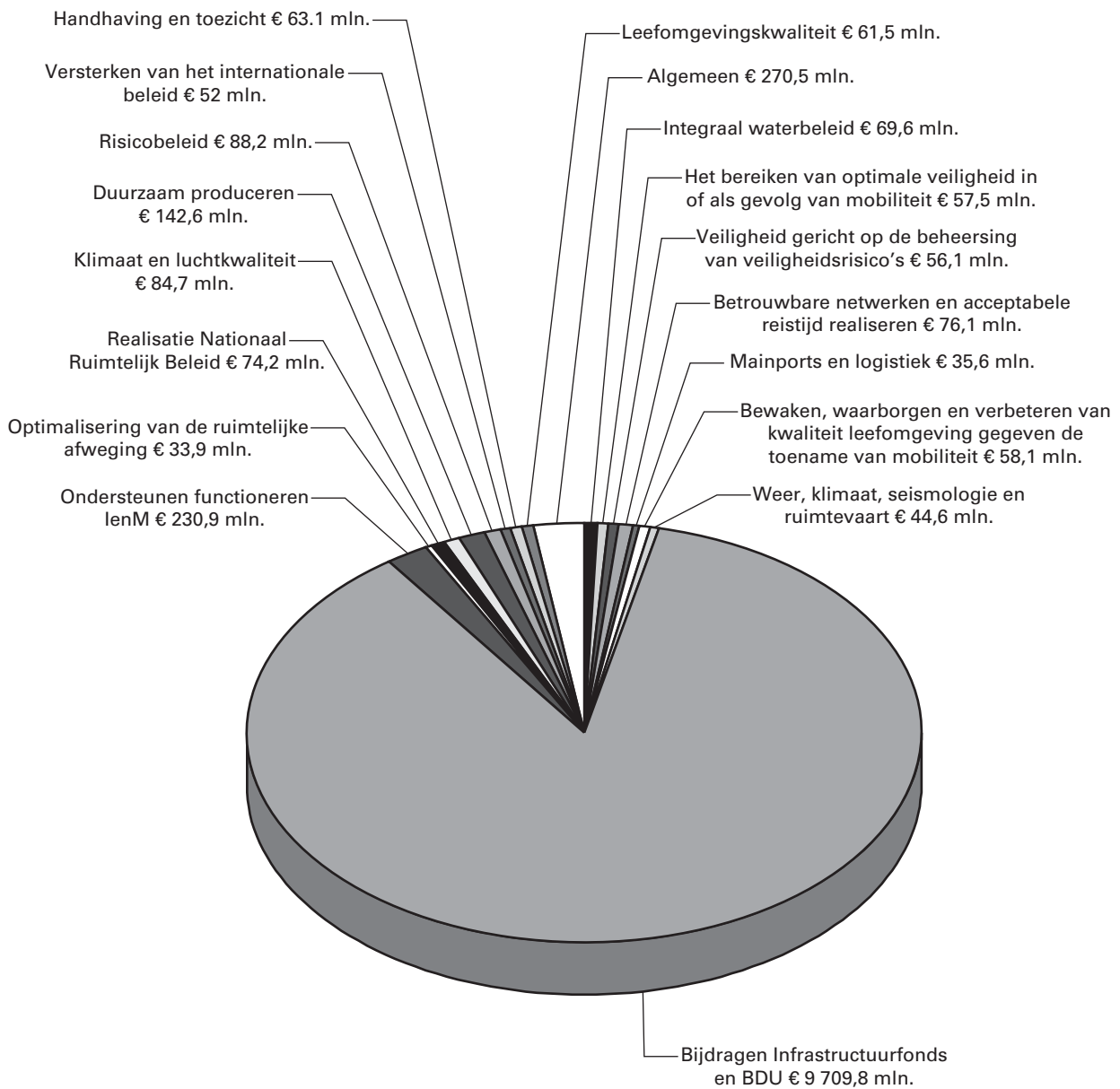
---

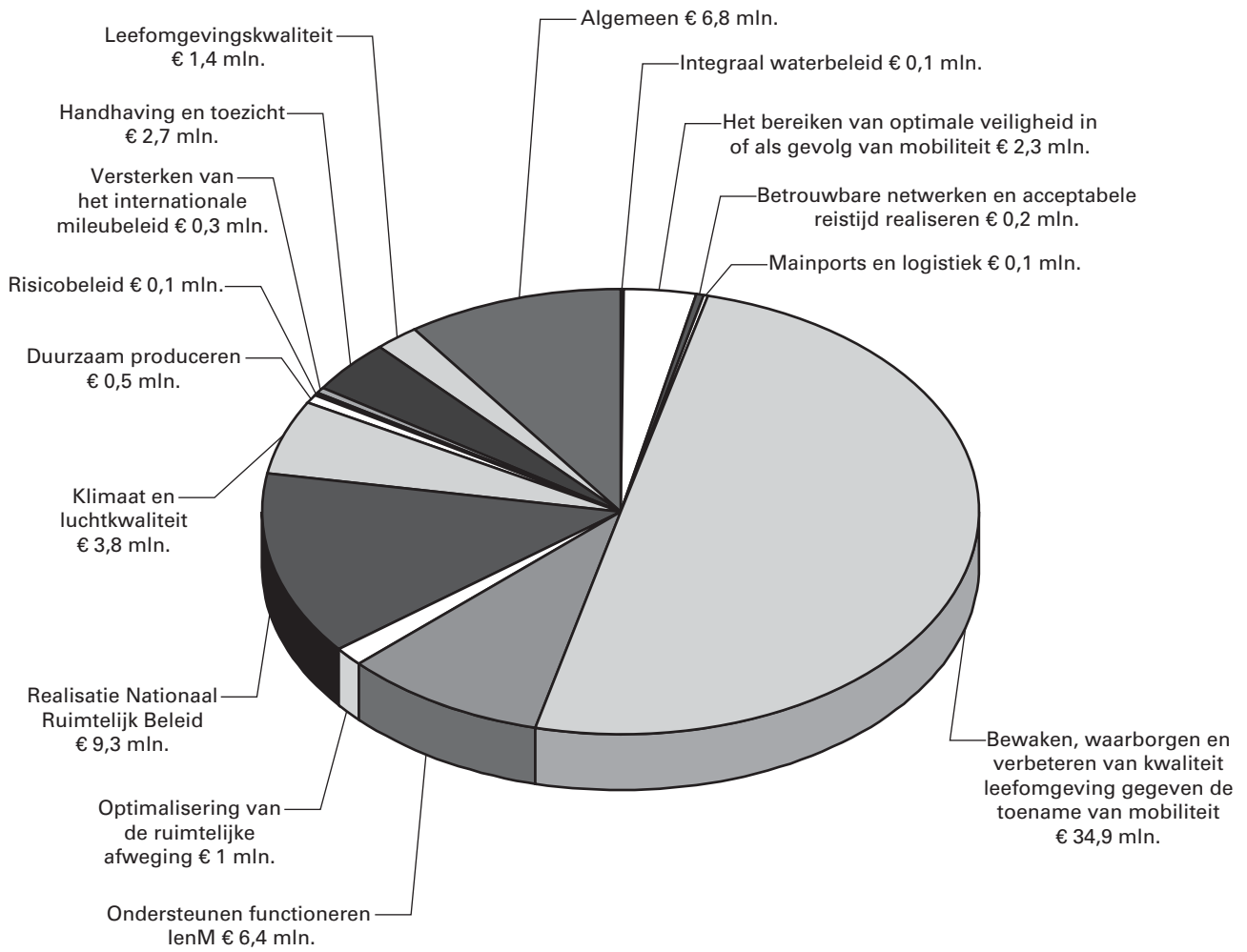
**33 240 XII**

**Jaarverslag en slotwet Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu 2011**

**Nr. 1**

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





## INHOUDSOPGAVE

	<b>blz.</b>
<b>A. Algemeen</b>	<b>6</b>
1. Aanbieding en déchargeverlening	6
2. Leeswijzer	9
<b>B. Beleidsverslag</b>	<b>14</b>
3. Beleidsprioriteiten	14
4. Beleidsartikelen	29
Artikel 31 Integraal waterbeleid	29
Artikel 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	46
Artikel 33 Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	60
Artikel 34 Realiseren van robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regiospecifieke bereikbaarheidskwaliteiten	79
Artikel 35 Mainports en logistiek	97
Artikel 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	121
Artikel 37 Weer, Klimaat, Seismologie en Aardobservatie	139
Artikel 51 Optimaliseren van de ruimtelijke afweging	143
Artikel 52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid	151
Artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit	155
Artikel 54 Duurzaam produceren	165
Artikel 56 Risicobeleid	172
Artikel 57 Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden	180
Artikel 59 Handhaving en toezicht	189
Artikel 60 Leefomgevingskwaliteit	197
5. Niet-beleidsartikelen	204
Artikel 39 Bijdragen IF en BDU	204
Artikel 40 Nominaal en onvoorzien	205
Artikel 41 Ondersteuning functioneren Infrastructuur en Milieu	206
Artikel 61 Algemeen	209
Artikel 62 Nominaal en onvoorzien	214
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	215
<b>C. De jaarrekening</b>	<b>221</b>
7. Verantwoordingsstaten	221
7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2011 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)	221
7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2011 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	223
7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2011	225
7.4 De balansen per 31 december 2011 van de baten-lastendiensten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	237

<b>D.</b>	<b>Jaarverslag 2011 van het Waddenfonds</b>	<b>266</b>
1.	Beleidsverslag	266
2.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	271
3.	Jaarrekening	272
4.	Saldibalans	273
<b>E.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>276</b>
1.	Toezichtrelaties en ZBO's/RWT	276
2.	Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens	288
3.	Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)	289
4.	Afkortingenlijst	291

## **DEEL A. ALGEMEEN**

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

#### **Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.**

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Waddenfonds, beide over het jaar 2011, 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 2011 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 2011;
- b. het voorstel van de slotwetten over het jaar 2011 die met het onderhavige jaarverslag en het jaarverslag van het Waddenfonds samenhangen
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2011 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 2011 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2011, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2011 (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

**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 liggen de Jaarverslagen 2011 van Infrastructuur en Milieu (IenM, Hoofdstuk XII) en het Waddenfonds. Het jaarverslag IenM verantwoordt de gerealiseerde prestaties en uitgaven van Rijksbegrotingshoofdstuk XII ten opzichte van de doelstellingen en begrotingsstand van deze bij de Incidentele Suppletore Wet (ISB) 2011. Bij incidentele Suppletore Wet zijn middelen tussen meerdere departementen herschikt en zijn de namen van sommige begrotingshoofdstukken, waaronder deze, veranderd.

Dit boekwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. een algemeen deel
- b. het beleidsverslag 2011 van IenM;
- c. de Jaarrekening 2011 van IenM;
- d. het beleidsverslag en de jaarrekening van het Waddenfonds
- e. de bijlagen.

### **Algemeen deel**

Het algemeen deel bevat de aanbieding van het jaarverslag, het verzoek tot dechargeverlening en deze leeswijzer.

### **Het beleidsverslag 2011**

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2011 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.

#### *Beleidsprioriteiten*

In de paragraaf over de beleidsprioriteiten wordt verantwoording over de bereikte resultaten van de beleidsagenda in de begroting 2011 afgelegd. De beleidsmatige conclusie is steeds apart na iedere prioriteit opgenomen.

#### *De beleidsartikelen (31 t/m 37 en 51 t/m 60) en de niet-beleidsartikelen (39, 40, 41, 61 en 62)*

Dit jaarverslag 2011 van het ministerie van IenM verantwoordt de prestaties en uitgaven die omschreven zijn in de Begrotingen 2011 van de voormalige ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VenW). De nummering van de artikelen van voorheen VenW zijn ongewijzigd gebleven. De artikelen en operationele doelstellingen (OD) van voorheen VROM hebben een ander nummer toegewezen gekregen. Aan het einde van de leeswijzer wordt deze henummering weergegeven.

Onder de beleidsartikelen worden zowel de financiële als de niet-financiële gegevens gepresenteerd. Tevens is er informatie opgenomen over de gerealiseerde effecten en de geleverde concrete beleidsprestaties, waar mogelijk voorzien van prestatiegegevens. In de toelichting worden de gerealiseerde beleidsprestaties op hoofdproduct-niveau verantwoord.

De financiële informatie wordt gepresenteerd door middel van de tabellen «Budgettaire gevolgen van beleid», waarbij opmerkelijke verschillen tussen de budgettaire raming en de realisatie in het verslagjaar worden toegelicht. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht. Naar aanleiding van de aanbeveling van de commissie Kuiken is de normering aangepast, waarbij

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

#### Norm bij te verklaren verschillen

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

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 2011 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2011 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht. De bij ISB op hoofdstuk XII overgehevelde artikelen geven de totale realisatie van voorbije jaren op totaalniveau weer.

Onder de niet-beleidsartikelen worden uitgaven, die niet zuiver of doelmatig kunnen worden toegerekend aan de beleidsartikelen, verantwoord.

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

#### *De bedrijfsvoeringsparagraaf*

Deze paragraaf gaat in op de belangrijkste bedrijfsvoeringsontwikkelingen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De bedrijfsvoeringparagraaf heeft het karakter van een uitzonderingsparagraaf en bestaat uit vier onderdelen, te weten rechtmatigheid, totstandkoming beleidsinformatie, financieel en materieel beheer en overige aspecten van bedrijfsvoering. In de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt tevens ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij het jaarverslag over 2010 en de maatregelen die lenM heeft getroffen om de bedrijfsvoering te verbeteren.

#### **De Jaarrekening**

De Jaarrekening bevat de volgende onderdelen:

- de departementale verantwoordingstaat van lenM (een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie op artikelniveau).
- de samenvattende verantwoordingsstaten van de baten-lastendiensten KNMI, Rijkswaterstaat, Inspectie VenW en de Nederlandse Emissieautoriteit (Nea) (een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in

- de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie per baten-lastendienst).
- de departementale saldibalans van lenM met de daarbij behorende toelichting.
  - de balans per 31 december 2011, de staat van baten en lasten, het kasstroomoverzicht en de doelmatigheidskengetallen van de baten-lastendiensten.

### **Het Waddenfonds**

Het Waddenfonds betreft een apart begrotingshoofdstuk. Vanwege efficiencyredenen en in lijn met andere departementale fondsen die gekenmerkt worden door het geringe aantal pagina's, is dit fonds in het boekwerk van de lenM-begroting opgenomen.

### **Diverse bijlagen**

Aan het jaarverslag zijn vier bijlagen toegevoegd.

- De eerste bijlage bevat een overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's).
- De tweede bijlage bevat een overzicht van de uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement.
- Bijlage drie bevat een overzicht van de gerealiseerde externe inhuur.
- De laatste bijlage betreft een afkortingenlijst.

Naast dit Jaarverslag, hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, kent lenM ook een Jaarverslag over het Infrastructuurfonds (fonds A van de rijksbegroting), waarin de concrete projecten en programma's staan. Met dit aparte fonds voor de infrastructuur wordt invulling gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, nr. 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur.

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

### **Groeiparagraaf**

De indeling van de verantwoording 2011 komt grotendeels overeen met die van 2010. Het verschil is het grootst bij de artikelen die bij begroting 2011 nog onder hoofdstuk XI vielen. Deze vielen namelijk onder het experiment van «Van begrotingsvoorbereiding naar begrotingsverantwoording». Dit experiment is met het jaarverslag 2010 afgesloten (Kamerstukken II, 2009/10, 31 865, nr.21). lenM heeft zorggedragen voor een zo coherent mogelijke verantwoording van de artikelen. Dit is zichtbaar in de consistentie van de structuur en benamingen van de onderdelen waar de beleidsartikelen uit bestaan.

Daarnaast zijn een aantal veranderingen doorgevoerd ter verbetering van de (niet-financiële) beleidsinformatie ten opzichte van de jaarverslagen 2010.

De belangrijkste veranderingen op een rij:

- Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften 2012 is de term «Algemene doelstelling» omgezet in «Algemene beleidsdoelstelling».
- Het onderdeel «Omschrijving van de samenhang van beleid» vervalt. Het opnemen hiervan is niet in lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften 2012. De samenhang van het beleid wordt immers bij de ontwerp-begroting reeds beschreven.

- Het onderdeel «Effecten van beleid» vervalt. Het opnemen hiervan is niet in lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften 2012. Dit onderdeel bevatte geen informatie in de ontwerpbegroting 2011 van het voormalige ministerie van VROM. Het voormalige ministerie van VenW omschreef hier beknopt de effecten van het beleid van het artikel. Om verantwoordingsinformatie niet verloren te laten gaan, komt deze informatie terug bij het onderdeel «Realisatie meetbare gegevens bij de operationele doelstelling».
- Het onderdeel «Extracomptabele verwijzingen» wordt alleen gepresenteerd als deze van toepassing is.
- Onder de kop «doelbereiking» wordt geen prestatietabel meer opgenomen. De doelbereiking wordt door middel van volle zinnen beschreven. Een «ja» of «nee» in de voormalige tabel is niet langer voldoende.
- De kop Motivering komt in het jaarverslag 2011 niet meer terug. De toelichting over de motivering van het operationele doel vindt u in de ontwerpbegroting.
- Het saldibalans wordt weergegeven in een nog gedetailleerder niveau gepresenteerd dan model 3.18 van de Rijksbegrotingsvoorschriften 2012 voorschrijft. De realisaties van de verschillende posten worden namelijk tot in de cent nauwkeurig gepresenteerd in plaats van in duizenden euro's.

*Toegevingen wetgevingsoverleggen*

Toegeving 23 juni 2011	Verwerking
De minister zal bij de volgende begrotingsnota meer transparantie betrachten dan nu het geval was.	<p>Vanaf Najaarsnota 2011 worden niet alleen realisatieprogramma's op het IF transparanter verantwoord, maar ook zijn projecttabellen met de planstudieprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt en waarvan de belangrijkste mutaties van een toelichting zijn voorzien. Bij het jaarverslag was dit al jaren van toepassing.</p> <p>Alle productartikelen van het Infrastructuurfonds zijn vanaf dit jaarverslag voorzien van een toelichtende tabel die inzichtelijk maakt welke mutaties gedurende het jaar hebben plaatsgevonden. Zowel de mutaties binnen een artikel (tussen de verschillende artikelonderdelen) als van en naar andere artikelen. Bij alle mutaties is aangegeven of de mutatie een intertemporele kasschuif betreft of dat er sprake is van in- of extensivering of een technische boeking. Bij intertemporele kasschuiven is er, over de jaren heen bezien, geen sprake dat er gelden aan het betreffende artikel worden onttrokken, maar slechts sprake van een aanpassing van het kasritme. Bij technische mutaties moet gedacht worden aan bijvoorbeeld toevoeging loon- en prijscompensatie of bijvoorbeeld de overheveling van een project en de bijbehorende begrotingsgeldten van artikel a naar b.</p>

*Hernummering vhVROM-artikelen*

WAS	IS	
<b>(Begroting 2011 vhVROM)</b>	<b>(Jaarverslag 2011 IenM)</b>	
<b>Artikel 1</b>	<b>Artikel 51</b>	<b>Optimaliseren van de ruimtelijke afweging</b>
OD 1.2.1	OD 51.02	Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren
OD 1.2.2	OD 51.04	Coördinatie van interbestuurlijke geo-informatie
<b>Artikel 2</b>	<b>Artikel 52</b>	<b>Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid</b>
OD 2.2.1	OD 52.04	Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit
OD 2.2.2	OD 52.06	Integrale, ruimtelijke projecten van nationale betekenis
OD 2.2.3	OD 52.08	Stimuleren van de architectonische kwaliteit met betrekking tot het interdepartementale architectuurbeleid
<b>Artikel 3</b>	<b>Artikel 53</b>	<b>Klimaat en Luchtkwaliteit</b>
OD 3.2.1	OD 53.08	Tegengaan klimaatverandering
OD 3.2.2	OD 53.14	Verbeteren Luchtkwaliteit
OD 3.2.3	OD 53.16	Stimuleren Duurzame Mobiliteit
OD 3.2.4	OD 53.18	Het bevorderen van duurzame industrie

WAS	IS	
<b>Artikel 4</b>	<b>Artikel 54</b>	<b>Duurzaam produceren</b>
OD 4.2.1	OD 54.14	Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer
OD 4.2.2	OD 54.16	Verbeteren van milieukwaliteit van bodem en water
OD 4.2.3	OD 54.26	Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen
<b>Artikel 6</b>	<b>Artikel 56</b>	<b>Risicobeleid</b>
OD 6.2.1	OD 56.34	Veilig gebruik van chemische stoffen
OD 6.2.2	OD 56.38	Bescherming tegen straling (elektromagnetische velden)
OD 6.2.3	OD 56.40	Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)
OD 6.2.4	OD 56.42	Beheersing van risico's die samenhangen met Externe Veiligheid
<b>Artikel 7</b>	<b>Artikel 57</b>	<b>Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden</b>
OD 7.2.1	OD 57.48	Clean Development Mechanism
OD 7.2.2	OD 57.44	Internationaal milieubeleid
OD 7.2.3	OD 57.50	Beperken klimaatverandering door mondiale post-Kyoto afspraken
OD 7.2.4	OD 57.52	INTERREG
<b>Artikel 9</b>	<b>Artikel 59</b>	<b>Handhaving en toezicht</b>
OD 9.2.1	OD 59.56	Bevorderen naleving wet- en regelgeving voor Wonen, Wijken en Integratie
OD 9.2.2	OD 59.58	Bevorderen naleving wet- en regelgeving voor Ruimte en Milieu
OD 9.2.3	OD 59.60	Bevorderen samenwerking, methodiekontwikkeling en strategie
OD 9.2.4	OD 59.62	Crisismanagement organiseren
OD 9.2.5	OD 59.64	Opsporen en bestrijden van fraude
<b>Artikel 10</b>	<b>Artikel 60</b>	<b>Leefomgevingskwaliteit</b>
OD 10.2.1	OD 60.01	Realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater door het ruimtelijk ordenen van de ondergrond en het wegnemen dan wel beheersen van verontreiniging van bodem en grondwater
OD 10.2.2	OD 60.02	Tegengaan geluidhinder
OD 10.2.3	OD 60.03	Realiseren van ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie
OD 10.2.4	OD 60.04	Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling
<b>Artikel 91</b>	<b>Artikel 61</b>	<b>Algemeen</b>
	OD 61.81	Programma
	OD 61.82	Beleidsartikelen begroting XI-VROM
	OD 61.85	Planbureau en Raden
	OD 61.86	Postactieven
	OD 61.87	Gemeenschappelijke voorzieningen
	OD 61.89	Bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties
<b>Artikel 92</b>	<b>Artikel 62</b>	<b>Nominaal en onvoorzien</b>
	OD 62.91	Loonbijstelling
	OD 62.92	Prijsbijstelling
	OD 62.93	Onvoorzien
	OD 62.94	Nog nader te verdelen taakstellingen

## DEEL B. HET BELEIDSVERSLAG 2011

### 3. BELEIDSPRIORITEITEN

#### 1. Inleiding

##### *lenM in 2011*

Het ministerie voor Infrastructuur en Milieu (lenM) heeft in 2011 volop gewerkt aan integrale oplossingen voor vraagstukken over bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Alle activiteiten waren daarbij gericht op de versterking van de economie en de zorg voor een veilig en toekomstbestendig Nederland. De ambities en doelstellingen uit het regeerakkoord vormden daarbij het uitgangspunt.<sup>1</sup>

In het eerste volle jaar van haar bestaan heeft lenM de uitvoering van zijn maatschappelijke opdrachten en primaire taken voortvarend ter hand genomen; in de realisatie van projecten, het beheer en onderhoud van infrastructures, het toezicht op de naleving van regelgeving. Met de verantwoordelijkheden voor beleid, uitvoering en toezicht onder één dak kan lenM efficiënt zichtbare en voelbare vernieuwingen doorvoeren op het terrein van de ruimtelijke inrichting van Nederland, bescherming tegen water, mobiliteit, transport en zorg voor het milieu. De aanpak van lenM is daarbij gericht geweest op ruimte scheppen, investeren, in stand houden en beter benutten. In dit beleidsverslag worden de belangrijkste resultaten uit 2011 toegelicht.

##### *Financieel kader mobiliteit en water*

In de beleidsbrief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32500-A, nr. 83) is uiteengezet hoe de realisatie van de beleidsdoelstellingen van lenM op het terrein van mobiliteit en water en het gezond maken van de overheidsfinanciën hand in hand gaan. Aan de beleidsdoelstellingen wordt invulling gegeven door de komende jaren de lopende MIRT-programmering door te zetten. Besloten is om de fasering van het lopende programma op onderdelen aan te passen, waarvoor de verlenging van het Infrastructuurfonds ten dele is ingezet. De rest van de beperkt beschikbare ruimte wordt ingezet voor nieuwe mobiliteits- en waterprojecten en beheer en onderhoud.

Voor investeringen in mobiliteit ligt conform het Regeerakkoord de prioriteit bij mainports, brainports en greenports en hun achterlandverbindingen. Dit is nader uitgewerkt in de concept-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 14 juni 2011 (Kamerstuk 32 660, nr. 17) aan de Tweede Kamer is aangeboden.

In het Bestuursakkoord Water zijn met de bestuurlijke partners afspraken gemaakt over een doelmatiger waterbeheer en structurele financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Met de goedkeuring van de Deltawet en de instelling van het Deltafonds is geld beschikbaar voor het waterveiligheidsprogramma tot en met 2020 en zijn er ook na 2020 structureel middelen voor investeringen in water.

De komende jaren wordt gezorgd voor voldoende middelen voor beheer en onderhoud aan de rijksinfrastructuur. Goed beheer en onderhoud zijn een basisvoorwaarde voor het in stand houden van de hoogwaardige fysieke infrastructuur die we in Nederland hebben, zowel voor hoofdwegen, hoofdvaarwegen, spoor als voor het hoofdwatersysteem. In de begroting 2010 is reeds opgemerkt dat de kosten van beheer en onderhoud toenemen en dat de budgetten onder druk komen te staan. Voortschrijdend inzicht heeft dit beeld bevestigd en er sprake is van

<sup>1</sup> De beleidsagenda's voor 2011 van de toenmalige ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat – de voorgangers van het ministerie van lenM – waren opgesteld door het demissionaire kabinet Balkenende en kenden een beleidsarm karakter.

voortdurende budgetspanning bij het beheer en onderhoud en het inlopen van achterstanden ten opzichte van de normen. De spanning, ter grootte van totaal € 4,8 miljard, doet zich voor binnen regulier beheer en onderhoud en bij renovatie en vervanging.

Mede op basis van de uitkomsten van de uitgevoerde audits naar het beheer en onderhoud heeft lenM medio 2011 tot een pakket beheersmaatregelen opgesteld om budget en kosten weer met elkaar in overeenstemming te brengen. Er is besloten tot versoberingen en efficiency taakstellingen in beheer en onderhoud, er zijn langjarig budgetten gereserveerd hiervoor en er zijn extra middelen toegevoegd vanuit aanleg. De begrotingen voor 2012 en 2013 bevatten een nadere uitwerking van deze maatregelen en de effecten daarvan.

#### *Organisatieontwikkeling lenM*

Het kabinet heeft bij het aantreden in oktober 2010 besloten tot het samenvoegen van het volledige ministerie van Verkeer en Waterstaat en delen van het ministerie van VROM in een nieuw ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat past in het streven naar een compacte en sobere rijksdienst, maar heeft ook de bedoeling om de maatschappelijke thema's en vraagstukken in het domein van de fysieke leefomgeving samenhangend te bezien en op te lossen. In 2011 is de vorming van lenM is voortvarend ter hand genomen. Het ministerie van VROM is ontvlochten en onderdelen, taken en medewerkers zijn per 1 januari 2011 ondergebracht bij de ministeries van lenM, EL&I en BZK. De samenstellende delen van lenM zijn snel bijeengebracht in tijdelijke werkverbanden en structuren. Er zijn beslissingen genomen en personele wijzigingen doorgevoerd op cruciale plekken in de organisatie.

Vastgesteld kan worden dat lenM eind 2011 in formele zin gevormd is. Het proces van materiële integratie is echter nog niet voltooid. In 2012 worden de gebundelde krachten verder aangewend bij het oplossen van de maatschappelijke vraagstukken waar lenM voor staat.

## **2. Ruimte en water**

### **2.1 Ruimtelijke ordening**

#### *Decentralisatie ruimtelijke ordening*

Op 14 juni 2011 heeft lenM de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gepresenteerd (Kamerstuk 32 660, nr. 17). Die bevat een grondige actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. De SVIR geeft ruimte aan regionaal maatwerk, zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen scherp en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Conform het Regeerakkoord is daarmee het roer omgegaan in de ruimtelijke ordening.

De ambitie van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Dat is uitgewerkt in drie doelstellingen voor de middellange termijn:

- Verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.



Met de SVIR brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies («decentraal, tenzij...»). Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports maakt het Rijk hierover nog afspraken met decentrale overheden. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. In deze sterk veranderende tijden vraagt ruimtelijke ontwikkeling om een flexibeler uitvoeringspraktijk waarin beter kan worden ingespeeld op toenemende verschillen in ruimtevraag en investerings- en ontwikkelingspotentieel. Met de SVIR is daarvoor de basis gelegd.

De inspraakprocedure voor de ontwerp-SVIR is begin november 2011 afgerond en op 14 november 2011 vond een debat met de Tweede Kamer plaats. Daar bleek in hoofdlijnen steun voor de voorgestelde aanpak van het kabinet. De formele vaststelling van de SVIR is in 2012 voorzien.

In september 2011 is de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen gepubliceerd. Die geeft de ruimtelijke reserveringen aan voor nieuw te leggen buisleidingentracés voor het vervoer van (gevaarlijke) stoffen. Tevens is in 2011 gestart met het opstellen van Rijksstructuurvisies voor de Ondergrond en voor Windenergie op land.

Conform de doelstelling uit het regeerakkoord is in 2011 ook uitvoering gegeven aan de decentralisatie van het Waddenfonds. In een brief aan de Kamer van 21 maart 2011 (Kamerstuk 29 684, nr. 91) is de vereenvoudiging van de bestuurlijke organisatie in het Waddengebied en de decentralisatie Waddenfonds beschreven. Op 14 september 2011 is in Harlingen tijdens de Waddentoogdag het bestuursakkoord over het Waddenfonds getekend door de minister en de gedeputeerden van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. In 2012 wordt de decentralisatie afgerond, als de lopende projecten uit het Waddenfonds en de nog beschikbare middelen in het Waddenfonds formeel worden overgedragen aan de Waddenprovincies.

In december 2011 is met de notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (Kamerstuk 31 089 nr. 89) een nieuwe stap gezet in de uitwerking van groot project RRAAM (Rijk-regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer). Rijk en regio hebben gekozen voor een gefaseerde aanpak die aansluit op de reële vraag naar woningen en mobiliteit in de komende jaren. In het vervolgonderzoek worden twee alternatieven voor de verbinding Amsterdam–Almere uitgewerkt: een nieuwe IJmeerverbinding (waarbij zowel een brug als een tunnel worden onderzocht) en een oplossing via de Hollandse brug. De IJland-locatie voor grootschalig buitendijks wonen is een optie voor de toekomst en wordt nu niet verder onderzocht.

## **2.2 Vereenvoudiging Omgevingsrecht**

lenM heeft in 2011 een voortvarende start gemaakt met de vereenvoudiging van het Omgevingsrecht. Het Rijk zorgt voor vermindering en stroomlijning van procedures en vereenvoudigt de regels voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten. Dit moet leiden tot de Omgevingswet, een nieuw stelsel voor het totale complex aan wet- en regelgeving voor de fysieke leefomgeving. Met de Omgevingswet nemen de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht toe voor burgers en professionals in de publieke sector, bedrijven, investeerders en overheden. De besluitvorming over projecten en activiteiten in de leefomgeving wordt sneller en doelmatiger en de plankosten worden verminderd.

De Omgevingswet is ontwikkelingsgericht en bevordert integrale oplossingen, sluit beter aan op Europese wet- en regelgeving, biedt gelijkwaardige bescherming en heeft vertrouwen als vertrekpunt. Het instrumentarium in de wet verbetert de samenwerking tussen overheden bij planontwikkeling, besluitvorming en handhaving, vergroot de herkenbaarheid van het overheidsbeleid en stimuleert participatie van derden in het voortraject. Zo komt er meer ruimte voor lokale afwegingen en ontstaat flexibiliteit door introductie van een generieke regeling voor de programmatische aanpak en van een experimenteerbepaling. De Omgevingswet zorgt voor verdere integratie van vergunningen en procedures tot één omgevingsvergunning.

Met de vernieuwing van het omgevingsrecht bouwt lenM voort op de verbeteringen die eerder al zijn doorgevoerd met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, de Wabo, de Waterwet en de aanpassing van de Tracéwet. Ook past het in de lijn van de bredere toepassing in het fysieke van de aanbevelingen van de commissie Elverding over de bestuurscultuur en de besluitvorming.

Bij de totstandkoming van de nieuwe Omgevingswet is op tal van manieren kennis en expertise van buiten betrokken bij de ontwikkeling de nieuwe uitgangspunten. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLI) heeft advies uitgebracht. Er zijn vijf adviesgroepen ingesteld, bestaande uit direct betrokkenen uit de wetenschap, het bedrijfsleven, natuur- en milieuorganisaties en het decentraal bestuur: Milieu, Energie en Duurzaamheid; Natuur en Landelijk gebied; Verkeer en Vervoer; Water; Wonen en Cultuur. Ook deze groepen hebben adviezen uitgebracht. In augustus 2011 is de Raad van State gevraagd om een voorlichting over de herziening van het omgevingsrecht. De uitkomst daarvan is begin 2012 ontvangen.

Op 23 maart 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van de vernieuwing van het Omgevingsrecht (Kamerstuk 31 953, nr. 39). In de Beleidsbrief Eenvoudig Beter van 28 juni 2011 (Kamerstuk 31 953, nr. 40) zijn de uitgangspunten van een fundamentele herziening van het omgevingsrecht beschreven. Daarin is nader ingegaan op de probleem-analyse, aanpak en doel van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht.

In april 2011 is de tweede tranche AMvB Crisis- en herstelwet in werking getreden. Hiermee zijn nieuwe projecten onder de wet gebracht en zijn enkele onvolkomenheden in de wet gerepareerd.

In het voorjaar 2011 is de reparatiewet van de Crisis- en herstelwet in de Tweede Kamer aangenomen. Na behandeling in de Eerste Kamer is deze in het najaar van 2011 van kracht geworden. In december 2011 is het

wetsvoorstel voor het permanent maken van de Crisis- en herstelwet bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstuk 33 135).

### **2.3 Water**

Onze waterveiligheid vergt de komende jaren aanzienlijke investeringen. In het voorjaar van 2011, heeft het kabinet afspraken gemaakt met de provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven in het Bestuursakkoord Water. Met het voorkomen van bestuurlijke drukte, een doelmatiger beheer van de waterketen, een beheersbaar programma voor de waterkeringen en het slim combineren van werkzaamheden kunnen we het werk efficiënt uitvoeren en worden de kosten zo laag mogelijk gehouden. Zo wordt vanaf 2020 een structurele besparing van 750 miljoen euro nagestreefd.

Daarnaast staan in het Bestuursakkoord Water afspraken over de financiering van het HWBP door Rijk en waterschappen vanaf 2014. Met die afspraken wordt ook de start mogelijk van een uitvoeringsprogramma dat gericht is op de aanpassing van waterkeringen die in de derde toetsronde zijn afgekeurd.

Met het bestuursakkoord Water is ook een reactie op het advies van Ten Heuvelhof aan de Kamer gestuurd, waarin is opgenomen hoe met het Hoogwaterbeschermingsprogramma zal worden omgegaan. In maart 2011 heeft de Tweede Kamer het HWBP-2 als groot project in de zin van de Regeling Grote Projecten aangewezen. Als startpunt hiervoor is in september de basisrapportage aan de Tweede Kamer gezonden. De derde toetsing in het kader van het HWBP is afgerond. Hierbij is 3 767 kilometer aan dijken, duinen en dammen getoetst, die direct of indirect beschermen tegen de kracht van het buitenwater.

In 2011 is de Deltawet aangenomen in de Tweede en de Eerste Kamer. Daarmee is de juridische grondslag geregeld voor het jaarlijks uit te brengen Deltaprogramma, de instelling van het Deltafonds en de Deltacommissaris. Op Prinsjesdag is tweede Deltaprogramma aan de Tweede Kamer aangeboden. Ook is een dummy voor de begroting van het Deltafonds opgesteld.

In 2011 is voortvarend gewerkt aan de verbetering van de waterveiligheid met de uitvoering van de grote projecten HWBP-2, Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken (Grensmaas en Zandmaas). Daarnaast diverse projecten gerealiseerd:

- Het project Zandmotor, voor de kust tussen Ter Heijde en Kijkduin, is opgeleverd. Daarmee wordt op innovatieve wijze een bijdrage geleverd aan de kustveiligheid op lange termijn.
- Diverse natte-natuurprojecten in het IJsselmeergebied zijn gerealiseerd.
- Tal van projecten uit het MIRT-verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren zijn afgerond, waaronder de herstel- en inrichtingsprojecten Veerdam Gameren, het herstelproject zoetwatergetijden natuur Oude Maas en de waterbodemsaneringen van het Slochtereiland en de Hollandsche IJssel.

Om de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water te halen, zijn verscheidene maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen in uitvoering gebracht. Ook de uitvoering van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie is gaande.

Eind december 2011 is de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk definitief vastgesteld. Met de bijbehorende bestuursovereenkomst is de verkenningfase van de Afsluitdijk afgerond. Het kabinet zet in op maatregelen die nodig zijn om de veiligheid van het dijklichaam en de sluisen op orde te brengen. Hierbij gaat het om versterking van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk met een groene uitstraling (vegetatie) en om renovatie van de kunstwerken (spui- en schutsluisen). De veiligheid is hiermee tot 2050 op orde. Het Rijk heeft circa € 600 miljoen gereserveerd voor de maatregelen voor waterveiligheid van het dijklichaam en sluiscomplexen, en daarnaast nog € 200 miljoen voor extra spucapaciteit van de Afsluitdijk.

2011 was een jaar met extremen in de neerslag. De lente groeide uit tot de droogste in minstens een eeuw en de zomer was juist weer de natste. Nederland doorstond deze perioden zonder problemen. Dit is vooral te danken aan het goede aanpassingsvermogen van het Nederlandse watersysteem en de adequate maatregelen die in de waterketen zijn genomen. Het toont tegelijk de urgentie aan om te blijven werken aan een klimaatbestendig Nederland, dat goed kan blijven reageren op droge en natte perioden.

Als onderdeel van het topsectorenbeleid is in februari 2011 is het topteam Water gestart. Het adviesrapport «Water verdient het» is op 17 juni 2011 gepresenteerd. Eind 2011 zijn voornemens voor innovatiecontracten gereed gekomen voor de watertechnologie, de deltatechnologie en de maritieme sector alsmede de human capital agenda. De verbreding van de internationale aanpak met het bedrijfsleven is gestart. Ook het topteam logistiek heeft een actieagenda opgesteld.

Daarnaast zijn in het kader van de economische diplomatie de belangen van de topsectoren water en logistiek door de bewindspersonen van I&M onder de aandacht gebracht in het buitenland. Er zijn missies volbracht naar onder meer Vietnam, India, Rusland en China.

### **3. Mobiliteit en transport**

#### **3.1 Wegen**

De concept-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft tot doel om de gebruiker een betere bereikbaarheid te bieden op korte, middellange (2028) en lange termijn (2040). Om de robuustheid en samenhang van het mobiliteitssysteem te verbeteren zet lenM in op de beleidsmix van slim investeren, innoveren en instandhouden. Daarbij worden de verschillende modaliteiten (wegen, spoor en OV, vaarwegen) benaderd als één samenhangend netwerk.

lenM investeerde in 2011 fors in de aanleg, beheer en onderhoud van het wegennet. In totaal is in 2011 circa 289 kilometer aan rijstroken opgeleverd. Een deel daarvan was voorzien voor 2012, maar kon in 2011 versneld worden opgeleverd. Met deze nieuwe infrastructuur is de doorstroming verder bevorderd en is een bijdrage geleverd aan de afname van de files met 18% (in voertuigverliesuren) ten opzichte van 2010.

Aan alle knelpunten uit de file top-50 van eind 2010 is in 2011 gewerkt qua planvorming en/of realisatie. Met name verbeteringen op de A27 (openstelling spitsstrook Everdingen–Lunetten), A12 (openstelling spitsstrook Nieuwerbrug), A50 (Valburg–Grijsoord) en A2 (Oudenrijn–Everdingen) droegen bij aan de afname van het filecijfer in 2011.

## *Beleidsprioriteiten*

In 2011 is gestart met wegverbredingswerkzaamheden op vijftien trajecten, waaronder de A12 Utrecht–Bunnik, A2 Den Bosch–Eindhoven en de N31 Leeuwarden. Tussen 2009 en 2011 zijn in het kader van de spoedaanpak in totaal dertig schoppen in de grond gegaan, waarvan twintig projecten inmiddels zijn opengesteld. De oplevering van de overige projecten volgt in 2012–2014.

Met betrekking tot de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn besluiten genomen voor meerdere trajecten, die van groot belang zijn voor de toekomstige bereikbaarheid van de mainports, brainports en greenports. Dat betrof onder meer:

- A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere (circa € 4,1 miljard), waarvoor het tracébesluit is genomen.
- Ring Utrecht (circa € 1,1 miljard), voor uitvoering van het voorkeursalternatief dat in 2010 was vastgesteld.
- Verlenging van de A15 bij Arnhem (circa € 0,8 miljard), waar het kabinet zijn voorkeursvariant bekend heeft gemaakt.

Na behandeling in de Tweede en Eerste Kamer is de Tracéwet aangenomen. Met de toepassing van de Elverding-aanpak is werk gemaakt van gedegen en transparante besluitvorming over weg- en andere projecten. Vrijwel alle beroepzaken tegen recente wegbesluiten, zoals het tracébesluit A4 Delft'schiedam, zijn verworpen door de Raad van State. Daarbij werd verwezen naar het besluitvormingsproces waar alle belangen op een evenwichtige wijze tegen elkaar zijn afgewogen.

Het kabinet heeft in 2011 vaart gemaakt met de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur. Om een gefundeerd besluit te kunnen nemen over de landelijke snelheidsverhoging, is in februari 2011 besloten tot een experiment met een (dynamische) snelheidsverhoging naar 130 km op acht trajecten. Dat experiment is in de daaropvolgende maanden uitgerold, zodat sinds eind 2011 op ruim 300 kilometer autosnelweg 130 km/uur gereden kan worden. Dat betreft onder meer A7 Wognum–Afsluitdijk, A6 Almere Buiten Oost–Joure en A58 Bergen op Zoom–Vlissingen.

Het experiment is succesvol verlopen. Onderzocht is wat de effecten van de snelheidsverhoging zijn op de daadwerkelijk gereden gemiddelde snelheid en een aantal andere verkeerskundige indicatoren. De resultaten van het experiment zijn gebruikt als input voor het onderzoek naar de mogelijkheden om de maximumsnelheid te verhogen, gegeven de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder en de doelstellingen voor onder meer verkeersveiligheid. Op 28 november 2011 is een brief aan de Kamer gestuurd met de resultaten van het experiment en de onderzoeken (Kamerstuk 32 646, nr. 13). Daarbij is een voorstel opgenomen over hoe de landelijke uitrol vanaf medio 2012 kan plaatsvinden.

Publiek private samenwerking (PPS) is voor het kabinet een belangrijk middel om voor minder geld meer kwaliteit te realiseren bij aanleg, onderhoud en beheer van infrastructuur. Op 8 maart 2011 is de kabinetsvisie op PPS aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 28 753, nr. 23). Het uitgewerkte PPS-programma van IenM is in de SVIR gepresenteerd. Hierin staan 32 projecten (hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen) die in 2011–2020 voor DBFM in aanmerking komen. Eind 2011 zijn IenM-breed 18 DBFM(O)-projecten in voorbereiding of realisatie, waaronder de aanleg van de Tweede Coentunnel, de A15 Maasvlakte–Vaanplein en de aanleg van de sluis bij Limmel.

In oktober 2011 is het PPS-loket ([www.ppssupport.nl](http://www.ppssupport.nl)) geopend. Het loket is een herkenbare gesprekspartner voor private partijen, die daar hun initiatieven kunnen melden en desgevraagd worden ondersteund.

### **3.2 Spoor en openbaar vervoer**

Het kabinet heeft tal van maatregelen genomen om het openbaar vervoer toegankelijker, betrouwbaarder en efficiënter te maken. In 2011 was er een groei van 2,3% van het personenvervoer per spoor (hoofdrailnet).

In 2011 was de voorbereiding van de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in volle gang. Met dat programma zorgt lenM voor spoorboekloos reizen rijden op de trajecten tussen de grote steden in de Randstad, Brabant en Gelderland. Op de drukste trajecten gedurende de werkdag rijden vanaf 2020 zes intercity's en zes sprinters per uur. Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is 4,4 miljard euro beschikbaar.

In 2011 zijn de planuitwerkingen van de diverse onderdelen van PHS gestart. De ontwerptitoties Reikwijdte en Detailniveau voor respectievelijk Rijswijk – Delft Zuid en de Goederenroutering Oost-Nederland zijn in december 2011 gepubliceerd. Daarnaast is in 2011 een tracébesluit genomen over de Flevolijn en is de uitvoering gestart van de werkzaamheden op de Zuidtak (onderdeel van OV SAAL). Met de decentrale overheden zijn gesprekken gevoerd over participatie, en mogelijke afstemming van werkzaamheden met lokale ambities, onder meer tijdens de bestuurlijke conferentie over PHS met alle betrokken bestuurders op 21 november 2011.

In de dienstregeling 2012, die in december 2011 is ingevoerd, is de bediening van vijf nieuwe stations opgenomen: Sassenheim, Westervoort, Hardinxveld Blauwe Zoom, Sliedrecht Baanhoek en Eijsden (heropening).

lenM heeft veel werk gemaakt van de verbetering van de grensoverschrijdende spoorverbindingen. Zo is met de dienstregeling 2011 een nieuwe internationale verbinding Hengelo–Bad Bentheim gestart (rijksbijdrage € 1,7 miljoen). Het spoor tussen Maastricht en Lanaken is gereactiveerd en in gebruik voor goederenvervoer. De Maastricht Brussel Express is op verzoek van de regio in december 2011 opgevolgd door een NMBS-stoptrein. Grensstations Eijsden en Maastricht Randwijck zijn nu direct verbonden met Luik. Met Duitsland zijn gesprekken gevoerd over de verdere verbetering van spoorverbindingen tussen Nordrhein-Westfalen en Nederland.

In 2011 zijn de plannen versneld voor de verbetering van de toegankelijkheid van stations en treinen. Op 28 juni is het «Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor» naar de Tweede Kamer gestuurd. De uitvoering van het Implementatieplan ligt op schema:

- In totaal zijn nu op 84 stations de perrons op de goede hoogte (waarvan 25 verbeterde stations in 2011).
- Op 8 stations zijn liften in gebruik genomen (Almere Parkwijk, Geldermalsen, Geldrop, Hilversum-Noord, Maarn, Nijmegen Dukenburg, Nijmegen Heyendaal, Wierden)
- Op 19 stations zijn de hellingbanen aangepast
- Er zijn circa 300 kleine maatregelen uitgevoerd, waaronder het aanbrengen van perronrandmarkeringen.

Eind 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het concept-beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015 tot 2025. Het voornemen is om het hoofdrailnet, inclusief de HSL-Zuid, aan NS te gunnen voor een periode van tien jaar. Daarnaast wordt decentralisatie van een aantal stoptreindiensten buiten de brede Randstad voorgesteld. Samen met het beleidsvoornemen is ook de oplossing voor de HSA-problematiek gepresenteerd.

De uitrol van de OV-chipkaart is voltooid. In heel Nederland kan in bus, tram, metro en trein met de OV-chipkaart worden gereisd. Daarnaast is in heel Nederland de strippenkaart afgeschaft. Uit onderzoek van onder meer het KPVV blijkt dat de gebruikers van de OV-Chipkaart in het algemeen positief zijn. In juni 2011 heeft de commissie Meijdam advies uitgebracht over de oplossing van de problematiek van het dubbel opstaptarief, enkelvoudig in- en uitchecken, de verlaging van het instaptarief en de oprichting van een structuur voor overleg en besluitvorming tussen vervoerders en overheden in het OV, inclusief de taken van TLS. De standpuntbepaling op rapport van Meijdam (Kamerstuk 23 645, nr. 481) is op 7 oktober 2011 naar de Tweede Kamer gezonden.

In juni 2011 zijn de resultaten van de verkenning over de aanbesteding van en bezuinigingen op het OV in de drie grote steden aan de Tweede Kamer gezonden. Afgesproken is dat de algemene BDU-korting voor de drie steden van 120 miljoen euro vanaf 2015 jaarlijks met 23 miljoen euro wordt verminderd. Hierbij is de voorwaarde dat de wettelijke aanbestedingstermijnen van het stadsvervoer in de G3 gerealiseerd worden.

### **3.3 Scheepvaart en havens**

De binnenvaart is van groot belang voor de Nederlandse logistiek en bereikbaarheid. Met behulp van de binnenvaart worden de wegen ontlast, wat de leefbaarheid en de doorstroming ten goede komt. Onze vaarwegen verbinden economische centra in Nederland en daarbuiten.

De inzet van lenM in 2011 was in de eerste plaats gericht op het betrouwbaar en voorspelbaar maken van de reistijden over water. Daarvoor is het aanleg- en onderhoudsprogramma uitgevoerd, is het verkeersmanagement verbeterd en is geïnvesteerd in de kwaliteit van binnenhavens. In dat kader zijn tal van maatregelen genomen en projecten gerealiseerd:

- De uitvoering van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart is gaande. Daarmee wordt de vaarweg vanaf 2015 toegankelijk wordt voor klasse IV-schepen en drielaags-containervaart.
- Het realisatiebesluit voor de verhoging van de spoorbrug Zuidhorn (vaarweg Lemmer–Delfzijl) naar 4-laagscontainervaart is genomen. De provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering.
- De aanbesteding van de vaarweg Meppel–Ramspol (keersluis Zwartsluis) is gestart. Daarbij wordt de huidige keersluis vervangen door een schutsluis zodat daar vanaf 2015 bij hoog en laag water geen oponthoud voor schepen meer is.
- Eind 2011 is een uitvoeringsbesluit genomen voor het project Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg, waardoor het project in uitvoering kan gaan.
- Er is een uitvraag gedaan voor indiening van projecten te behoeve van een 3e tranche Quick Wins binnenhavens. Die wordt gefinancierd uit het restbudget van de regeling Quick Wins.

## *Beleidsprioriteiten*

- De aanleg van de Tweede Maasvlakte, ter versterking van de haven van Rotterdam, is in volle gang.

In de tweede plaats heeft IenM zich gericht op de versterking van de concurrentiekracht van de sector door te investeren in een meer robuuste, slimme en duurzame sector. Zo is voor de binnenvaart een eenmalige investeringsimpuls van € 500 000 gegeven voor cofinanciering van de aanleg van vulpunten voor vloeibaar aardgas (LNG) als duurzame binnenvaartbrandstof. De vulpunten moeten uiterlijk eind 2013 zijn gerealiseerd. Ter verbetering van de luchtkwaliteit is het Convenant Energie Efficiency en CO<sub>2</sub>-reductie getekend door IenM en de sector. In 2011 is het Transitiecomité Binnenvaart van start gegaan voor een periode van drie jaar. Het doel van het comité is om, samen met havenbedrijven en verladers, te komen tot structuurversterking van de binnenvaartsector. Daarmee worden de aanbevelingen van de binnenvaartambassadeur uitgevoerd.

Met het oog op de versterking van de positie van de Nederlandse havens is geïnvesteerd in grensoverschrijdende samenwerking met België en Duitsland, onder meer op het vlak van de spoor- en vaarwegverbindingen.

In de zeescheepvaart is in samenwerking met de sector uitvoering gegeven aan het Actieplan Zeevaart uit 2010, ter behoud van het level playing field voor de Nederlandse vloot. Ter beveiliging van de internationale zeescheepvaart heeft Nederland zich ingezet voor de piraterijbestrijding, onder meer in de wateren bij Somalië.

Eind 2011 is de Nationale Havenraad opgeheven. De publieke taken van de Havenraad zijn deels overgenomen door het departement zelf (beleidsvoorbereiding) en deels door het Overleg Infrastructuur en Milieu (beleidsconsultatie).

### **3.4 Beter Benutten**

Met Beter Benutten wil het kabinet in specifieke regio's de files terugdringen met 20 % op de drukste trajecten, ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Op 14 juni is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van het programma 2011 (Kamerstuk 32500-A, nr. 81). Beter Benutten richt zich nadrukkelijk op alle modaliteiten (weg, spoor, OV, binnenvaart). Er wordt onder meer gewerkt aan het ruimer openstellen van spitsstroken, inzet van intelligente transportsystemen, gedragsbeïnvloedende maatregelen en incidentmanagement. Ook gaat het om uitbreiding van het aantal fietsstallingen bij stations. Er wordt nauw samengewerkt met de betrokken regio's en het bedrijfsleven.

Op 1 december is de Tweede Kamer geïnformeerd over de maatregelenpakketten in de regio's Amsterdam, Rotterdam, Arnhem–Nijmegen, Brabant, Utrecht, Haaglanden en Maastricht. Naast deze regio's gaan ook de regio's Twente, Groningen–Assen en Zwolle–Kampen met benuttingsmaatregelen aan de slag. Voor het gehele programma Beter Benutten hebben rijk, regio en bedrijfsleven ruim € 1,1 miljard uitgetrokken.

### **3.5 Luchtvaart**

Begin 2011 is de luchtvaartnota in de Tweede Kamer behandeld. Die heeft als doel het verder ontwikkelen van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. De wereldwijde vraag naar luchtvaart blijft groeien. Om de concurrentiepositie van Schiphol te versterken moet de capaciteit van de luchthaven meegroeien



met de toename in het luchtverkeer. Schiphol krijgt de ruimte om te groeien waarbij gelet wordt op de kosten en geldende milieunormen en groeigrenzen. Het gaat om een selectieve ontwikkeling die erop gericht is op Schiphol ruimte te houden voor het mainportgebonden verkeer. Het overige verkeer wordt zoveel mogelijk op regionale luchthavens afgehandeld. Die zijn belangrijk voor de regionale economieën. Het beleid is erop gericht om op deze luchthavens voldoende capaciteit te creëren.

Met de uitvoering van de Luchtvaartnota heeft het kabinet samen met de luchtvaartsector maatregelen genomen om de bereikbaarheid van Nederland via de lucht te behouden en te versterken. In 2011 betrof dat onder meer de volgende mijlpalen:

- De startnota Luchtruimvisie is uitgebracht. Daarin is de noodzaak en het vervolgproces beschreven om samen met de relevante stakeholders tot een toekomstbestendige Luchtruimvisie te komen.
- De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid is goedgekeurd door de Tweede Kamer en de uitvoering is gestart.
- De uitkomsten van het onderzoek naar kostenbeheersing in de beveiliging burgerluchtvaart zijn naar de Tweede Kamer gestuurd.
- Op het gebied van de luchtverkeersleiding zijn verregaande stappen gezet in de samenwerking tussen Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK).
- Rondom Schiphol zijn experimenten uitgevoerd, waaronder de evaluatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel. De Tweede Kamer is stelselmatig over de voortgang daarvan geïnformeerd.
- De Tweede Kamer is op 15 juni 2011 (Kamerstuk 31 936, nr. 79) schriftelijk geïnformeerd over het Actieplan luchtverkeersleiding Lelystad Airport;
- Het werkprogramma Aldersadvies Eindhoven is in december naar de Tweede Kamer gestuurd;
- In 2011 is gestart met de voorbereidingen voor een luchthavenbesluit Eindhoven, op basis van het Aldersadvies Eindhoven. Het luchthavenbesluit Eindhoven zal in 2013 gereed zijn.

## 4. Milieu

### 4.1 Duurzaamheidsagenda

Op 3 oktober 2011 heeft lenM de Duurzaamheidsagenda (Kamerstuk 33 043, nr. 1) gepresenteerd. Daarin is aangegeven hoe het kabinet de huidige economie wil ombuigen naar een groene economie. Met de agenda worden initiatieven in de markt verder gestimuleerd en gesteund. De agenda is uitgewerkt in vijf thema's: grondstoffen en productieketens, water- en landgebruik, voedsel, mobiliteit, klimaat en energie.

De Agenda Duurzaamheid gaat uit van de kracht van de energieke samenleving. Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties zetten de schouders onder groene groei van de economie. Na de fase waarin de overheid vooral via doelen en kaders stuurde, pakken bedrijven en organisaties de handschoen nu zelf op. Het kabinet ondersteunt en creëert de randvoorwaarden waardoor innovatie en nieuwe duurzame bedrijvigheid tot bloei kunnen komen.

De Duurzaamheidsagenda is nauw verbonden met de Green Deal, waarvan de coördinatie bij het ministerie van EL&I ligt en die gelijktijdig aan de Kamer is gezonden, alsmede met de Lokale klimaatagenda die

## *Beleidsprioriteiten*

later in 2011 is verschenen. Ook is er een relatie met de Bedrijfslevenbrief 2.0, de Grondstoffennotitie en de Focusbrief Ontwikkelingssamenwerking.

In aanloop naar de acties die in de komende jaren worden uitgevoerd, zijn in 2011 al veel maatregelen gestart binnen de thema's uit de Duurzaamheidsagenda. Zo is op 25 augustus 2011 (Kamerstuk 30 872, nr. 79) de Afvalagenda uitgebracht. Daarmee wil lenM het storten en verbranden van afval verder minimaliseren en hergebruik en recycling bevorderen. Dit kan door innovatie te stimuleren, kennis te bundelen en beter uit te wisselen (onder meer in de vorm van de grondstoffenrotonde), door de administratieve lastendruk te verminderen en door consumenten meer bewust te maken van het belang van preventie en nog meer afvalscheiding. In dit licht heeft het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel (CBL) samen met de landelijke supermarktketens een klimaatplan opgesteld om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Een van de maatregelen daaruit is dat supermarkten sinds eind 2011 geen gratis tassen meer verstrekken bij de kassa.

Bij het vereenvoudigen van afvalregelgeving is winst geboekt bij de inwerkingtreding van de implementatie van de nieuwe kaderrichtlijn afval. Daardoor vallen natuurlijke materialen die rechtstreeks afkomstig zijn uit de land- of bosbouw, niet langer onder de afvalstoffenregels als deze worden ingezet in de land- of bosbouw of voor de productie van energie. Uitgangspunt is wel dat er geen schade voor het milieu mag optreden. In het kader van het ketenprogramma voor verduurzaming van materiaal- en productketens zijn in 2011 meerdere projecten afgerond. Daarnaast is binnen een aantal stromen (waaronder textiel, grof huishoudelijk afval, voedselresten en papier) gewerkt aan de opschaling van resultaten van succesvolle projecten.

Op 4 oktober is het ketenakkoord Fosfaat gesloten. Bedrijven uit de hele keten hebben gezamenlijk de ambitie bekrachtigd om binnen twee jaar een duurzame markt te creëren. Daarin zullen zoveel mogelijk her te gebruiken fosfaatstromen op een milieuverantwoorde wijze in de kringloop worden teruggebracht. Zo lang er sprake is van een overschot op de Nederlandse markt wordt het gerecyclede fosfaat zoveel mogelijk geëxporteerd om elders een bijdrage te leveren aan bodemverbetering en voedselproductie.

Voor ondernemers zijn praktische, ketengerichte instrumenten voor maatschappelijk verantwoord ondernemen ontwikkeld. Binnen het midden- en kleinbedrijf in de metaalsector is het draagvlak voor duurzaam ondernemen vergroot en is een monitor ontwikkeld waarmee het niveau van duurzaamheid transparant kan worden gemaakt.

De vermindering van de regeldruk voor bedrijven en burgers is in 2011 onverminderd voortgezet. Er is een kwantitatieve administratieve lastenbesparing voor het bedrijfsleven van bijna 30 miljoen euro gerealiseerd door de invoering van de tweede tranche van het Activiteitenbesluit (omzetten vergunningplichten in algemene regels). Daarnaast levert de invoering van het «Besluit lozen buiten inrichtingen» een lastenverlichting van 20 miljoen euro op. Hierdoor heeft lenM in 2011 in totaal bijna 10% administratieve lasten gereduceerd. Ook op andere beleidsterreinen is de regelgeving onder de loep genomen, waarbij de focus mede is gelegd op een meer fundamentele en kwalitatieve aanpak. Zo is een begin gemaakt met de integratie van het omgevingsrecht en zijn nieuwe werkwijzen geïntroduceerd om te zorgen dat de praktijk minder vaak wordt geconfronteerd met wijzigingen van

kaders. Een voorbeeld hiervan is de geclusterde implementatie van wijzigingen in de technische regelgeving op het spoor domein.

#### **4.2 Klimaat, lucht en geluid**

Het huidige klimaatbeleid is gericht op het behalen van de Europese doelstellingen voor de uitstoot van broeikasgassen in 2020 en 2 050, en het tot stand brengen van een robuust mondiaal klimaatregime.

Uit de ramingen van het PBL blijkt dat het kabinet op koers ligt om de doelstelling voor reductie van broeikasgassen in 2020 te halen. Op 8 juni 2011 (Kamerstuk 32 813, nr. 1) heeft lenM de Tweede Kamer hierover geïnformeerd. In het najaar van 2011 is het wetsvoorstel voor implementatie van de herziene ETS-richtlijn, het Europese systeem van emissiehandel, in de Tweede Kamer behandeld.

Door middel van het Clean Development Mechanism is tot en met 31 december 2011 in totaal voor circa 24,1 megaton aan emissiereducties gerealiseerd, waarvan circa 17,4 megaton op dat moment was geverifieerd, gecertificeerd en geleverd. Daarvan is circa 5,8 megaton in 2011 geleverd, meer dan de 5,4 megaton waar vooraf in de begroting 2011 van uit werd gegaan.

In Europees verband is een start gemaakt met de discussie hoe een koolstofarme economie in 2 050 kan worden gerealiseerd. In de Klimaatbrief 2050, die op 18 november 2011 is gepresenteerd (Kamerstuk 32 813, nr. 3), is verkend hoe een klimaatneutrale economie voor Nederland zou kunnen uitwerken, en welke uitdagingen dat met zich meebrengt. Deze brief is gebaseerd op onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) en een verkennende dialoog met belanghebbenden. In de brief heeft het kabinet gekozen voor een inzet in de EU op een voorwaardelijke Europese doelstelling van 40% reductie van broeikasgassen in 2 030 ten opzichte van 1990. De uiteindelijke hoogte is afhankelijk van adequate mondiale actie en een adequate waarborging van de concurrentiepositie van het Europese bedrijfsleven.

In de klimaatbrief 2 050 is aangegeven dat het Kabinet vooral ruimte wil geven aan initiatieven uit de samenleving, van burgers, bedrijven en overheden, die bijdragen aan de ontwikkeling naar een klimaatneutrale economie. De Lokale Klimaatagenda 2011–2014 is hiervan een goed voorbeeld. De agenda bevat vijf thema's: duurzame gebouwde omgeving, duurzame mobiliteit, duurzame bedrijven, duurzame energieproductie en klimaatneutrale stad en regio. Samen met de klimaatambassadeurs van gemeenten en waterschappen heeft lenM deze agenda opgesteld en op 2 november aan de Tweede Kamer aangeboden. De agenda is gericht op het opschalen van succesvolle lokale klimaatinitiatieven. Lokale ambassadeurs worden ingezet om andere overheden te mobiliseren. Daarnaast worden waar mogelijk belemmeringen weggenomen.

Zo lopen in Nijmegen projecten om de distributie in de binnenstad te verduurzamen en is in Tilburg een klimaatschap van start gegaan, een lokale samenwerking van organisaties en bedrijven. De Taskforce Verlichting heeft eind 2011 haar eindrapportage uitgebracht. Alle provincies werken inmiddels aan energiezuinige verlichting en het percentage gemeenten dat werkt aan energiebesparing in de openbare verlichting is toegenomen van 11 naar 85%.

In mondiaal verband heeft Nederland zich ingezet voor (kosten)effectief klimaatbeleid en voor een gelijk speelveld. In december nam Nederland deel aan de klimaattop in Durban, waar een betekenisvolle stap gezet is in de ontwikkeling van een robuust mondiaal klimaatregime. Belangrijkste Durbanuitkomst is dat gewerkt gaat worden aan een nieuw mondiaal bindend instrument dat toepasbaar wordt voor alle landen. In het Durban-pakket zijn ook afspraken gemaakt over een tweede verplichtingenperiode van het Kyoto-protocol en over de spelregels van het internationale Groene Klimaatfonds, waarin een speciale faciliteit voor de private sector wordt ingericht. Verder is een belangrijk besluit genomen over het vormen van een nieuw marktmechanisme (anders dan bijvoorbeeld het bestaande CDM) en is een reeks operationele besluiten genomen op het terrein van mitigatie, adaptatie, technologie en capaciteitsopbouw.

Op het gebied van luchtkwaliteit en geluid heeft in 2011 de nadruk gelegen op het optimaliseren van de uitvoering. Het tweede monitoringrapport NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is uitgebracht, waarin de ontwikkeling van de luchtkwaliteit wordt gevolgd en de uitvoering van de maatregelen en projecten in het NSL wordt geschetst.

De berekeningen voor 2011 en 2015 laten zien dat de gemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijn stof waar de bevolking aan wordt blootgesteld, tussen 2010 en 2015 daalt. Het aantal verwachte PM<sub>10</sub>-overschrijdingslocaties is gedaald van 180 in de vorige monitoringsronde tot 116 locaties in het huidige beeld.

Er is in 2011 een eerste stap gemaakt om de regelgeving voor geluid te vereenvoudigen en de burger beter te beschermen tegen toename van geluidsbelasting door middel van het instellen van geluidplafonds.

### **4.3 Risicobeleid en externe veiligheid**

In 2011 is met de betrokken decentrale overheden hard gewerkt aan de vorming van een landsdekkend stelsel van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's). In deze RUD's worden capaciteit en kennis gebundeld op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Daarmee krijgen zij een rol in de uitvoering van het medebewind van gemeenten en provincies. Er bestaat ruimte voor regionaal maatwerk in de aanpak die tegemoet komt aan de economische structuur van iedere provincie. Eind 2011 zijn (op drie provincies na) duidelijke en concrete plannen tot vorming RUD's gemaakt. Daarin zijn in ieder geval de missie, de visie, het besturingsmodel, de structuur op hoofdlijnen, de inrichting en de organisatie van de handhaving bestuurlijk vastgesteld. Het beeld is landsdekkend en betreft circa dertig RUD's.

Mede naar aanleiding van de brand bij Chemiepack in Moerdijk heeft lenM zich gericht op een beter toezicht en handhaving rond grote risicobedrijven, in het bijzonder de bedrijven die onder het Brzo of de PGS-15 vallen. In het voorjaar van 2011 is aan de Tweede Kamer gemeld hoe het IPO de inpassing van toezicht en handhaving op deze bedrijven in RUD's wil organiseren. De Tweede Kamer heeft per motie verzocht dit model van IPO (en VNG/VNO) als uitgangspunt te nemen voor de vorming van (Brzo)RUD's. Met de brief van 8 december 2011 (Kamerstuk 26 956, nr. 114) is toegelicht hoe lenM daaraan invulling geeft.

### *Beleidsprioriteiten*

Op 14 juli 2011 (Kamerstuk 26 956, nr. 108) is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd met de resultaten van de tweede fase van de Quick Scan Majeure Risicobedrijven, de rapportage brandveiligheid PGS-15 opslagen en de voortgangsrapportage Externe Veiligheid.

De derde saneringsronde voor asbestwegen is in 2011 volledig aanbesteed. De daadwerkelijke sanering van asbestwegen die voor deze saneringsregeling zijn aangemeld is voor ruim 90% gerealiseerd. Hiermee is het gevaar van blootstelling aan asbest voor omwonenden aanzienlijk verminderd.

Samen met Gemeenten en Provincies is in 2011 het digitale systeem Atlas Leefomgeving, opgeleverd ([www.atasleefomgeving.nl](http://www.atasleefomgeving.nl)). Dat systeem is ontwikkeld om de burgers van informatie te voorzien over milieu in relatie tot gezondheid.

Het voorstel tot intrekking van de Wet op de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen is aangenomen. Met dit voorstel wordt de Adviesraad opgeheven; het werkterrein van de commissie is ondergebracht bij de Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (RLI).

#### 4. BELEIDSARTIKELEN

##### Artikel 31. Integraal waterbeleid

Algemene beleidsdoelstelling

Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2011 is de Deltawet zowel door de Tweede als door de Eerste Kamer aangenomen. De Deltawet is daarmee per 1 januari 2012 in werking getreden. De Deltawet geeft de juridische grondslag voor het Deltaprogramma, het Deltafonds en de taken en bevoegdheden van de Deltacommissaris. Het wetsvoorstel Deltawet creëert de randvoorwaarden voor een voortvarende aanpak van de problematiek rond waterveiligheid en zoetwatervoorziening en voorziet via de opstelling van een jaarlijks voortschrijdend Deltaprogramma in een borging van de samenhang tussen de te maken keuzes en de te nemen beslissingen. Ook is in 2011 het Bestuursakkoord Water afgesloten waarmee invulling wordt gegeven aan het Regeerakkoord. Hierin is opgenomen dat het Rijk met de betrokken overheden wil komen tot een doelmatig waterbeheer. Met het sluiten van het bestuursakkoord is een financiële taakstelling uit het Regeerakkoord gerealiseerd en daarnaast is met de daaraan gekoppelde cofinanciering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma de financiering van dit programma toekomstbestendig gemaakt.

Op 17 juni 2011 is het advies van de Topsector Water aan minister Verhagen gepresenteerd. Als vervolg op dat advies zijn in samenwerking met de brede watersector drie voornemens tot innovatiecontracten (maritiem, watertechnologie en deltatechnologie) en een «human capital» agenda opgesteld. Deze moeten bijdragen aan het doel van de Topsector Water: verdubbeling van de toegevoegde waarde van de watersector in 2020.

Beleid op het gebied van Waterveiligheid, zoals de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de grote projecten Maaswerken en Ruimte voor de Rivier, werd in 2011 voortvarend voortgezet. Op het gebied van kustversterking is, naast de reguliere zandsuppleties, in 2011 de «Zandmotor» afgerond. Hierbij is vanaf januari 2011 bij Ter Heijde langs de Delflandse kust een grote hoeveelheid zand aangebracht die vervolgens door wind, golven en stroming langs de kust wordt verspreid. Daarmee wordt, op innovatieve wijze, een bijdrage geleverd aan de kustveiligheid op langere termijn.

Externe factoren

- Structurele ontwikkelingen als klimaatverandering (waaronder zeespiegelstijging), rivierafvoer en watertemperatuur, veranderingen in neerslag, bodemdaling, verstedelijking en toename van economische waarden.
- Tijdige implementatie van Europese wet- en regelgeving op het gebied van water door de lidstaten. De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) voor oppervlaktewater en grondwater en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) voor de zee zijn de basis voor duurzaam watergebruik in Nederland en Europa. De Europese Commissie is in 2011 met de rapportage van de Stroomgebiedbeheerplannen geïnformeerd over de Nederlandse situatie, conform de eisen van de KRW. De uitvoering van de maatregelen om de KRW-doelen te realiseren is gestart. Als gevolg van afspraken in het Regeerakkoord is een groot aantal maatregelen voor de periode 2010–2015 getemporeerd (ter waarde van 150 mln euro). Hierover zijn de Kamer en de Europese Commissie geïnfor-

## *Beleidsartikelen*

meerd. De Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) biedt een kader voor het beheer van overstromingsrisico's in (internationale) wateren. In november 2011 heeft de Staatssecretaris aangegeven wat het toepassingsbereik van de ROR voor Nederland is en opdracht gegeven tot het verzamelen en verwerken van de noodzakelijke data in overstromingskaarten.

Het tijdig in uitvoering brengen van maatregelen om de gevolgen van klimaatveranderingen op de bewoonbaarheid, bruikbaarheid en leefbaarheid van Nederland op de lange termijn te borgen. Met het vaststellen van de Deltawet in 2011 is een juridische grondslag gelegd voor het Deltaprogramma de taken en bevoegdheden van de Deltacommissaris en het Deltafonds.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
31. Integraal waterbeleid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>59 917</b>	<b>104 685</b>	<b>62 814</b>	<b>67 419</b>	<b>72 119</b>	<b>63 491</b>	<b>8 628</b>	<sup>2</sup> <b>- 2 256</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>74 874</b>	<b>77 127</b>	<b>75 418</b>	<b>72 825</b>	<b>69 626</b>	<b>67 508</b>	<b>2 118</b>	<b>- 2 273</b>
<i>31.01 Bestuurlijke Organisatie en instrumentatie</i>	<i>25 131</i>	<i>29 074</i>	<i>30 464</i>	<i>26 034</i>	<i>28 831</i>	<i>24 692</i>	<i>4 139</i>	<i>- 2 238</i>
31.01.01 Algemene strategie en beleidsvorming	10 533	12 869	18 271	15 120	19 074	15 156	3 918	<sup>3</sup> - 995
31.01.02 HGIS Partners voor Water	6 832	12 824	10 724	9 518	9 757	9 536	221	- 1 243
31.01.03 Leven met Water	7 766	3 381	1 469	1 396	0	0	0	0
<i>31.02 Veiligheid</i>	<i>16 795</i>	<i>13 465</i>	<i>15 124</i>	<i>23 608</i>	<i>18 661</i>	<i>22 175</i>	<i>- 3 514</i>	<i>- 441</i>
31.02.01 Hoogwaterbescherming	10 175	8 215	9 524	12 680	8 715	12 089	- 3 374	<sup>4</sup> - 472
31.02.02 Kust	3 101	1 560	1 570	1 490	1 103	1 261	- 158	31
31.02.03 Inspectie VenW	3 519	3 690	4 030	9 438	8 843	8 825	18	0
<i>31.03 Waterkwaliteit</i>	<i>4 361</i>	<i>3 449</i>	<i>2 389</i>	<i>218</i>	<i>247</i>	<i>274</i>	<i>- 27</i>	<i>- 59</i>
31.03.01 Waterbeleid 21e eeuw	4 361	3 449	2 389	218	247	274	- 27	- 59
<i>31.04 Waterkwaliteit</i>	<i>28 586</i>	<i>31 139</i>	<i>27 441</i>	<i>22 965</i>	<i>21 887</i>	<i>20 367</i>	<i>1 520</i>	<i>465</i>
31.04.01 Stroomgebieden, Meren en Delta	21 437	23 872	18 868	20 490	18 201	18 634	- 433	409
31.04.02 Noordzee en Wadden	3 358	3 291	4 196	2 475	3 686	1 733	1 953	<sup>5</sup> 56
31.04.03 Inspectie VenW	3 791	3 976	4 377	0	0	0	0	0
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven	<b>6 756</b>	<b>7 545</b>	<b>9 454</b>	<b>8 673</b>	<b>8 822</b>	<b>8 022</b>	<b>800</b>	
- Baten-lastendiensten	<b>29 673</b>	<b>25 156</b>	<b>26 310</b>	<b>26 716</b>	<b>28 142</b>	<b>26 026</b>	<b>2 116</b>	
- Restant	<b>38 460</b>	<b>44 426</b>	<b>39 654</b>	<b>37 436</b>	<b>32 662</b>	<b>33 460</b>	<b>- 798</b>	
31.09 Ontvangsten	<i>1 330</i>	<i>1 029</i>	<i>1 074</i>	<i>275</i>	<i>93</i>	<i>570</i>	<i>- 477</i>	<sup>6</sup> <i>- 177</i>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De hogere realisatie van de verplichtingen wordt veroorzaakt door de bijdrage aan de Waterschappen voor het opruimen van de schade die is ontstaan door de brand bij het bedrijf Chemie-Pack in Moerdijk en doordat er in 2011 verplichtingen zijn aangegaan waarvan de uitgaven in latere jaren plaatsvinden (o.a. de bijdrage aan de IGRAC).

<sup>3</sup> De hogere realisatie op dit hoofdproduct is het gevolg van de bijdrage aan de Waterschappen voor het opruimen van de schade die is ontstaan door de brand bij het bedrijf Chemie-Pack in Moerdijk.

<sup>4</sup> De verlaging op dit hoofdproduct wordt veroorzaakt doordat een deel van de activiteiten vanaf 2011 wordt uitgevoerd door het deelprogramma Veiligheid van het Deltaprogramma, dat wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds artikelonderdeel 11.05.01 verkenningenprogramma Hoofdwatersystemen. De middelen die hierdoor zijn vrijgevallen zijn ingezet voor de financiering van de extra capaciteit voor het Deltaprogramma.

<sup>5</sup> In de ontwerpbegroting waren de activiteiten voor de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en de OSPAR commissie ten onrechte opgenomen onder het hoofdproduct 31.04.01 Stroomgebieden, Meren en Delta. De verschuiving van dit budget is de voornaamste oorzaak dat er op dit hoofdproduct hogere uitgaven zijn gerealiseerd ten opzichte van de ontwerpbegroting.

<sup>6</sup> In 2011 zijn minder EU-ontvangsten gerealiseerd dan was geprognosticeerd. Dit komt enerzijds doordat de EU niet veel EU-subsidies meer uitkeert, omdat het budget bij de EU ook substantieel naar beneden is bijgesteld en anderzijds doordat projecten niet in aanmerking meer komen voor EU-subsidie.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### 31.01 Bestuurlijke organisatie en instrumentatie

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

In mei 2011 is het Bestuursakkoord Water gesloten tussen Rijk, IPO, VNG, Unie van Waterschappen en Vewin. De afspraken moeten leiden tot een kwalitatief goed waterbeheer met een forse doelmatigheidswinst (750 miljoen euro per jaar in 2020) door als partijen goed samen te werken en de goede keuzes te maken.



## Beleidsartikelen

In het Bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over de waterketen, de waterkeringen, heldere verantwoordelijkheden, het waterschapsbestuur, slim combineren van werkzaamheden en monitoring. Op al deze terreinen zijn inmiddels de eerste resultaten geboekt. Voorbeelden zijn:

- inventarisatie (juridische) belemmeringen en oplossingen in de waterketen, steeds betere samenwerking tussen gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven;
- aanpak nieuw hoogwaterbeschermingsprogramma (financiering, beheersing, programmering en toetsing);
- voorstellen voor minder bestuurlijke drukte bij planvorming in samenhang met de uitwerking van de nieuwe omgevingswet;
- concept wetsvoorstellen voor indirecte verkiezingen waterschapsbestuur en voor belastingwetgeving;
- verbeterde samenwerking tussen waterbeheerders op gebieden als inkoop, informatievoorziening en vergunningverlening;
- de opzet van de doelmatigheidsmonitor

In het kader van doelmatig waterbeheer – monitoring financiële doelmatigheidswinst zijn in 2011 twee onderzoeken verricht:

- 1) Door Public Profit/ConQuaestor is een nulmeting voor het watersysteem verricht.
- 2) Door COELO is een onderzoek verricht naar de robuustheid van de voorspelde lastenontwikkelingen en bekeken in hoeverre de informatie die nodig is om de prestaties en de doelmatigheid vergrotende maatregelen te monitoren worden betrokken uit bestaande benchmarks en andere beschikbare informatie zoals aanvullende vragenlijsten.

De Deltawet is in 2011 goedgekeurd door de Staten-Generaal en op 1 januari 2012 in werking getreden. De Deltawet geeft de juridische grondslag voor het Deltaprogramma en de taken en bevoegdheden van de Deltacommissaris. Ook de vorming van het Deltafonds is hierin geregeld. In 2011 is een dummybegroting van het Deltafonds gemaakt en aan de Tweede Kamer gepresenteerd. Voor het begrotingsjaar 2012 heeft de Deltacommissaris in 2011, op basis van zijn instellingsbesluit, een Deltaprogramma voorbereid dat tezamen met de begroting in september door het kabinet aan de Tweede Kamer werd aangeboden.

Op 19 december 2011 is de Wet VROM BES door de Eerste Kamer aangenomen. De Wet VROM BES is een kaderwet die de basis vormt voor een aantal verordeningen, ministeriële regelingen en algemene maatregelen van bestuur met verplichtingen voor burgers en bedrijven. Onder andere bevat de wet regels over de inzameling en het lozen van afvalwater.

De Stuurgroep Watereducatie (SGWE) heeft haar eindrapportage opgeleverd. Daarin wordt beschreven welke activiteiten en initiatieven de SGWE de afgelopen 2 jaar heeft ondernomen gericht op bewustwording van de consequenties van leven in een delta, jongeren duurzaam handelingsperspectief te bieden in het omgaan met water en jongeren te stimuleren in een watergerelateerde beroepskeuze. Het onderwerp Watereducatie staat inmiddels duidelijk op de agenda met onder meer het advies van de topsector Water en het Bestuursakkoord Water. Ook de Adviescommissie Water heeft over onderwijs en arbeidsmarkt water advies uitgebracht.

## Beleidsartikelen

In 2011 is gestart met een zogenaamde ex-post analyse naar de effecten van natuur- en milieu-projecten. In dit onderzoek gaat het erom te bepalen wat in reeds uitgevoerde projecten de verhouding is geweest tussen kosten enerzijds en verwachte en bereikte natuur-effecten anderzijds. De (ex post) kennis kan gebruikt worden in (ex ante) kosten-effectiviteitsanalyses. Het doel is de waardering van de baten van water beter inzichtelijk te maken.

De tweede fase van evaluatie van de Watertoets is in 2011 afgerond. Door het Landelijk Werkgroep Watertoets met instemming van het Directeuren Water Overleg is gekozen voor een «lerende evaluatie», die zodanig is ingericht dat partijen al tijdens het evaluatietraject kennis kunnen nemen van bevindingen en deze kennis gelijk kunnen gaan toepassen in hun praktijk.

De Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIAW) is in 2011 ondergebracht bij de Topsector Water. Voor de voortgang heeft dit geen invloed gehad; de meeste projecten en programma's zijn volgens plan verlopen. Wel is door deze ontwikkeling de continuering van de binnen de MIAW gestarte programma's, zoals Building with Nature en Flood Control 2015 beter gegarandeerd.

Internationaal is de samenwerking versterkt met landen in kwetsbare delta's, zodat ook deze landen zelf beter kunnen omgaan met water en de gevolgen van extreme weersomstandigheden. De samenwerking wordt vormgegeven binnen het interdepartementale Water Mondiaal programma, dat als uitvoeringsinstrument beschikt over het stimuleringsprogramma Partners voor Water. Dit laatste programma wordt gefinancierd vanuit de HGIS middelen en loopt tot en met 2015. Het kabinet richt zijn aandacht op een vijftal delta's, namelijk de delta's van Jakarta, de Mekong, de Ganges/Brahmaputra, de Incomati en de Nijl.

Meetbare gegevens

De meetbare gegevens voor de operationele doelstelling «Bestuurlijke organisatie en instrumentatie» zijn hieronder bij de overige operationele doelstellingen van dit beleidsartikel weergegeven. Aangezien de hierboven genoemde waterproducten gericht zijn op zowel veiligheid, als op kwaliteit en kwantiteit, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

Operationele doelstelling

### **31.02 Veiligheid**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Het nieuwe hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is in 2011 van start gegaan met de voorbereiding van het programma op basis van de derde toetsing en het ondertekende Bestuursakkoord Water. Met de Tweede Kamer is op meerdere momenten gesproken over de gemaakte afspraken. Voor het HWBP op basis van de tweede toetsing is in 2011 gewerkt aan de Basisrapportage aan de Kamer, conform de regeling grote projecten.
- Zwakke schakels kust: De uitvoering in Zeeland en Zuid-Holland verliep volgens planning. In Noord-Holland was de planstudiefase in de afrondende fase. De Delflandse kust is in 2011 volledig afgerond en gerealiseerd. In West Zeeuws-Vlaanderen is het dijkvak Herdijkte Zwarte Polder opgeleverd en is eind 2011 gestart met de realisatie van het dijkvak Breskens. De dijk en de strandverbreding in Scheveningen,

- het versterkingsgedeelte is gereed en aan de ruimtelijke kwaliteit wordt nog tot 2013 gewerkt.
- Normering waterveiligheid: In 2011 zijn een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en Slachtofferanalyses afgerond en door de staatssecretaris aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2010/11, 31 710, nr. 22). In deze brief heeft de staatssecretaris aangegeven dat beslissingen over beschermingsniveaus niet alleen gebaseerd kunnen worden op rekenkundige exercities en aannames. Beslissingen moeten ook en juist worden genomen op basis van een bestuurlijke en politieke dialoog. Hier is in 2011 mee gestart. Omdat de uitgevoerde analyses met onzekerheden, bandbreedtes en aannames zijn omgeven en er naast preventie ook gekeken wordt naar de mogelijkheden van ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing<sup>1</sup> is er geen principebesluit voor de actualisering van de waterveiligheidsnormen genomen. Wel zijn drie aandachtsgebieden geduid: het rivierengebied, delen van de regio Rijnmond-Drechtsteden en Almere.
  - Nieuwe concepten voor waterveiligheid/Deltadijken: Door Deltares en Rijkswaterstaat/Waterdienst zijn de verschillende aspecten van Deltadijken onderzocht en is een rapport geschreven dat een technische invulling geeft aan het vrij brede concept van de Deltadijk. Naar aanleiding van een signalering van de Deltacommissaris is onderzocht welke belemmeringen er liggen voor het multifunctioneel gebruik van een waterkering. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de belemmeringen niet zo zeer zitten in wet- en regelgeving, maar vooral in de onderlinge verhoudingen tussen partijen en de mate waarin tussen waterkeringbeheerder en gebruiker langjarige afspraken gemaakt kunnen worden.
  - Pilots meerlaagveiligheid: In 2011 zijn zes gebiedspilots afgerond. Een synthese rapport met de belangrijkste resultaten van de gebiedspilots is opgesteld en in november 2011 naar de Kamer gestuurd. Conclusie is dat Meerlaagsveiligheid een werkbare aanpak is om de waterveiligheidsopgave van een passend antwoord te voorzien. Met deze aanpak kunnen de gebiedsgerichte deelprogramma's invulling geven aan het concept van meerlaagsveiligheid (zie normering waterveiligheid)
  - Richtlijn Overstromings Risico's: Samen met rijkspartners en andere overheden is in 2011 gewerkt aan het maken van risicokaarten en het opstellen van overstromingsrisicobeheerplannen voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde, ten behoeve van de rapportage aan de Europese Commissie in 2015. De provincies verzorgen de regionale coördinatie samen met waterschappen en veiligheidsregio's. Het Rijk heeft gezorgd (en blijft zorgen) voor de regie van het totale proces. Hierin zijn enkele verschuivingen geweest waardoor meer tijd nodig is voor het maken de kaarten als de plannen. Voor de mijlpalen in de planning geeft dit geen verschil en loopt deze nog op schema. De internationale afstemming over de (kleine) grensoverschrijdende wateren en voor de grote rivieren is belegd. Voor de kleine grensoverschrijdende wateren zijn de regionale waterbeheerders of de permanente grenswatercommissies (langs de grens met Duitsland) verantwoordelijk. Voor de grote rivieren zijn de internationale riviercommissies belast met de afstemming.
  - Derde ronde toetsing op veiligheid: De derde toets primaire waterkeringen is naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2010/11, 31 710, nr. 22) en op 5 december 2011 in het wetgevingsoverleg besproken.
  - Het zandsuppletieprogramma liep conform planning.

<sup>1</sup> Ook wel bekend als «Meerlaagsveiligheid».

## Beleidsartikelen

### Inspectie Verkeer en Waterstaat

Door belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving is de werkwijze van de inspectie in 2011 aangepast. In het Regeerakkoord is besloten dat niet meer dan twee bestuurslagen betrokken mogen zijn. Door het Bestuursakkoord Water is de geplande kanteling van onderwerpgestuurde inspecties naar meer organisatie-gericht toezicht op Rijkswaterstaat en de provincies anders ingevuld en is het toezicht op de provincies geminimaliseerd.

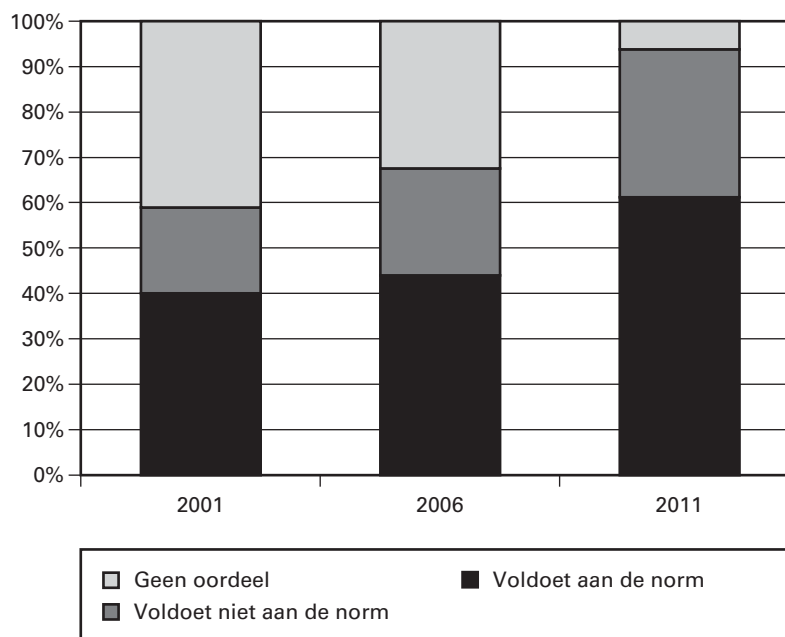
Voor het toezicht op Rijkswaterstaat is de Waterwet van 2010 van belang. Voor beheer en onderhoud is een leggerplicht ingevoerd. Binnen de kaders van de legger zijn werken aan watersystemen vergunningvrij. Voor aanleg en wijziging is een projectplan noodzakelijk. De resterende vergunningplicht is grotendeels omgezet in een meldingsplicht. De inspectie heeft haar toezicht omgevormd naar systeem toezicht op het gebruik van leggers, direct toezicht op projectplannen en «veldtoezicht» op de gemelde werkzaamheden.

Ontwikkelingen in de wetgeving maken dat het toezicht in 2011 meer gericht is op de handhaving dan op de vergunningverlening. De inspectie zet haar capaciteit vanuit direct toezicht daar in waar de grootste risico's zijn.

Ook het directe toezicht in het kader van Kwalibo, vormgegeven in nauwe samenwerking met de VROM-inspectie, heeft plaats gevonden op basis van risico's. Er is ingezet op informatie-uitwisseling tussen alle betrokken (toezichthoudende) instanties. De samenwerking met de certificerende instellingen heeft het mogelijk gemaakt om efficiënt en effectief rijkstoezicht en privaatrechtelijk kwaliteitstoezicht te houden.

## Meetbare gegevens

### Hoogwaterbescherming



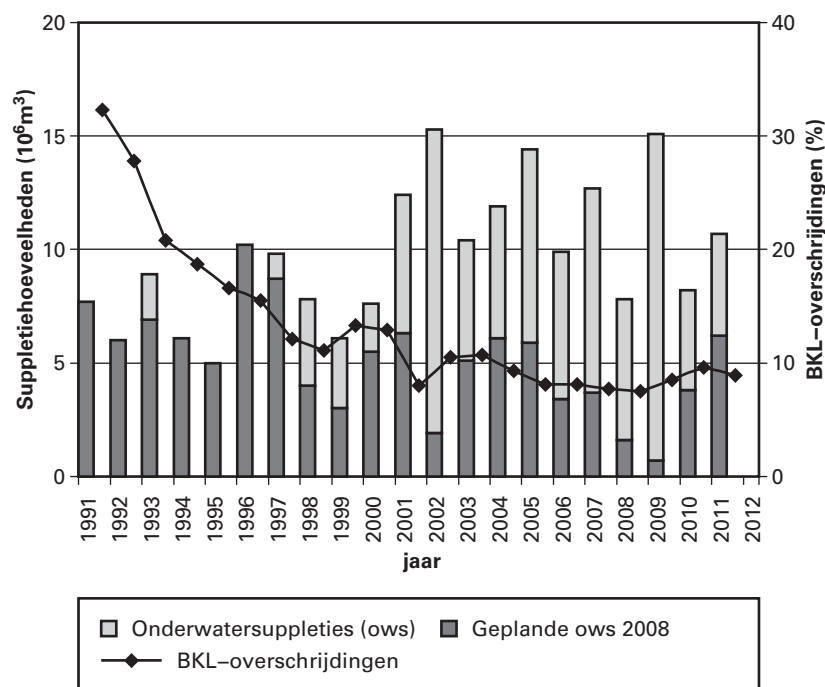
Bron: Rijkswaterstaat 2011

Door de periodieke landelijke toetsing waterveiligheid wordt een steeds beter inzicht verkregen in de toestand van de primaire waterkeringen. Uit de rapportages van de waterschappen en de provinciale veiligheidsoordelen zijn geen acute veiligheidsproblemen naar voren gekomen. In de

## Beleidsartikelen

Derde Toetsing is 3 767 kilometer dijken, duinen en dammen die direct of indirect beschermen tegen de kracht van het buitenwater getoetst (Kamerstukken II, 2010/11, 31 710, nr. 22).

## Basiskustlijn



Bron: Rijkswaterstaat 2012 Het aantal raaien waarin de Basiskustlijn overschreden wordt, mag maximaal 15 procent zijn; het streven is om het aantal Basiskustlijn-overschrijdingen rond de 10 procent te houden.

Het suppletieprogramma is in 2011 volgens plan verlopen, in 2012 wordt in het verlengde van dit plan gewerkt. De figuur laat de totale hoeveelheid uitgevoerde suppleties zien uitgesplitst in vooroever- en strandsuppleties. Door de tweejarige uitvoeringsperiode is het mogelijk dat variaties optreden in de daadwerkelijk gesuppleerde kubieke meters in een jaar. Immers, afhankelijk van de planning van de aannemer kan de suppletie in jaar 1 of jaar 2 worden uitgevoerd. Dit verklaart de grote piek aan suppleties in 2009. Het percentage overschrijdingen lag in 2011 net iets onder de 10 procent. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kust goed op orde wordt gehouden.

In artikelonderdeel 11.02 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren op het gebied van suppletie opgenomen.

## Beleidsartikelen

### Inspectie Verkeer en Waterstaat

Inspectie Verkeer en Waterstaat		
Indicatoren waterbeheer	streefcijfer begroting 2011	Realisatie 2011
<b>Vergunningverlening</b>		
<i>vergunningen eigen dienst</i>		
uitvoering conform Jaarplan	30	74
beoordeling projectplannen	20	15
erkenningen intermediairs	300	146
% binnen de norm	90%	89%
<b>Toezicht waterbeheer</b>		
<i>Bestuurlijk systeemtoezicht (provincies/waterschappen/RWS)</i>		
Inspecties	8	12
<i>Direct toezicht RWS</i>		
beoordeling meldingen	150	249
systeemcontroles	3	3
<i>Direct toezicht Kwalibo (certificerende instellingen)</i>		
inspecties	2	5
meldingen bodemloket	75	41
veldcontroles	2	1

Bron: IVW 2011

Het oorspronkelijk voor 2011 geraamde aantal vergunningen is ver overschreden. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat er meer (RWS) activiteiten waren die vergunningplichtig zijn, dan waar aanvankelijk van werd uitgegaan. Ook heeft de interpretatie van wetgeving geleid tot een ruimere vergunningplicht. Inmiddels loopt er een aanpassingstraject voor de wetgeving voor die activiteiten.

Het aantal verzoeken om een erkenning is afhankelijk van de marktpartij en de betreffende Beoordelings RichtLijn (brl). Daardoor is er geen lineair verloop in de afhandeling en advisering van erkenningen. In 2011 is het aantal verzoeken afgenomen. Reden hiervoor is dat nagenoeg alle marktpartijen inmiddels erkend zijn.

Met betrekking tot het aantal meldingen is de planning overschreden. De oorzaak van de stijging zit in een toename van de meldingsplichtige activiteiten van RWS en aanpassingen in wetgeving. Als gevolg van wetswijzigingen is de vergunningplicht afgenomen en aantal meldingen toegenomen.

Extracomptabele verwijzingen

#### Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

	Realisatie
<b>Artikel omschrijving</b>	<b>2011</b>
11.02.01 Basispakket B& O Waterkeren	108 463
11.03.01 Realisatie Waterkeren	278 185
11.05.02 Planstudies waterkeren	2 159
16.02 Ruimte voor de Rivier	155 762
16.03 Maaswerken	27 220

### **31.03 Waterkwantiteit**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

Deelprogramma's Nationale Deltaprogramma gerelateerd aan waterkwantiteit.

Voor meer informatie over de deelprogramma's wordt verwezen naar het Jaarverslag Infrastructuurfonds, artikelonderdeel 11.05. Hieronder staat een korte impressie van de Deelprogramma's Rijnmond Drechtsteden, IJsselmeergebied en Zoetwatervoorziening.

- Rijnmond-Drechtsteden: Verder inzicht in het kunnen realiseren van de ruimtelijke ambities en het al dan niet concurreren daarvan met mogelijke ruimtelijke reserveringen voor de veiligheidsopgave of nieuwe beleidsuitgangspunten.
- IJsselmeergebied: Verdere ontwikkeling van een strategie voor het peilbeheer.
- Zoetwater: Totstandkoming van een kwantitatieve en kwalitatieve knelpuntenanalyse.

#### Evaluatie NBWA

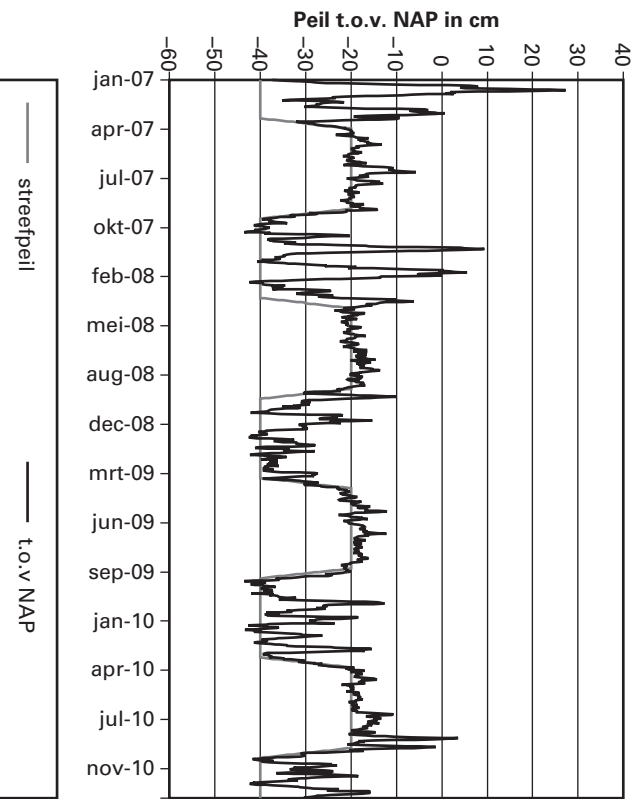
In het Bestuursakkoord Water (BAW) staat dat het Nationaal Bestuursakkoord Water-Actueel (NBW-A) mede de basis heeft gevormd voor het BAW. De evaluatie Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW-A) laat zien dat het NBW-A het proces tot samenwerking tussen de verschillende NBW-A partners goed op gang heeft gebracht. Er is veel gerealiseerd, zoals een verbetering van de samenwerking tussen de gemeenten en waterschappen via concrete afspraken die zijn vastgelegd in gebieds- en beheerplannen, en bestuursakkoorden. Voorts heeft het bijgedragen aan het behalen van de hoofddoelstelling van het NBW-A; het watersysteem op orde in 2015. De doelstellingen voor Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw, zijn een onderdeel geworden van het NBW-A.

Meetbare gegevens

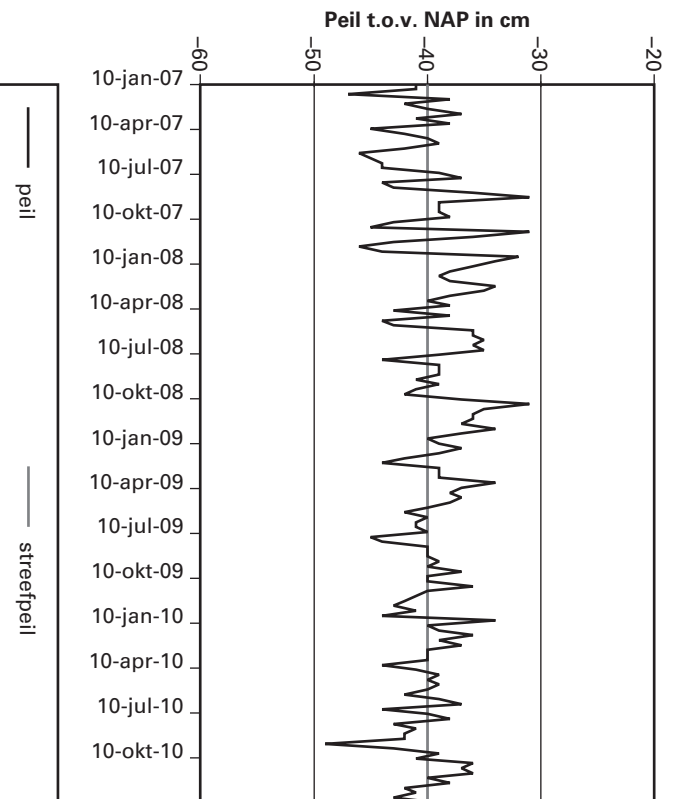
#### *Hoofdwatersystemen*

De norm is 100%. De reden dat stuwen en spuien niet het hele jaar door beschikbaar zijn, komt omdat Rijkswaterstaat als beheerorganisatie soms te maken heeft met kleine onverwachte storingen aan bijvoorbeeld de regelsystemen van stuwen en spuien. Deze storingen hebben in de gestelde periode niet geleid tot wateroverlast of watertekort.

**Peilverloop IJsselmeer t.o.v. streefpeil**

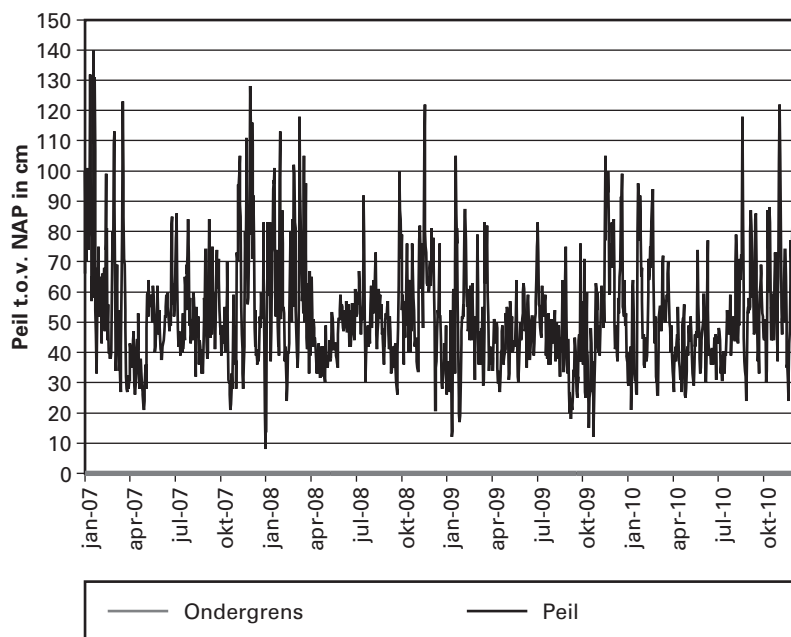


**Peilverloop Noordzeekanaal t.o.v. streefpeil**





**Peilverloop Haringvliet t.o.v. ondergrens**



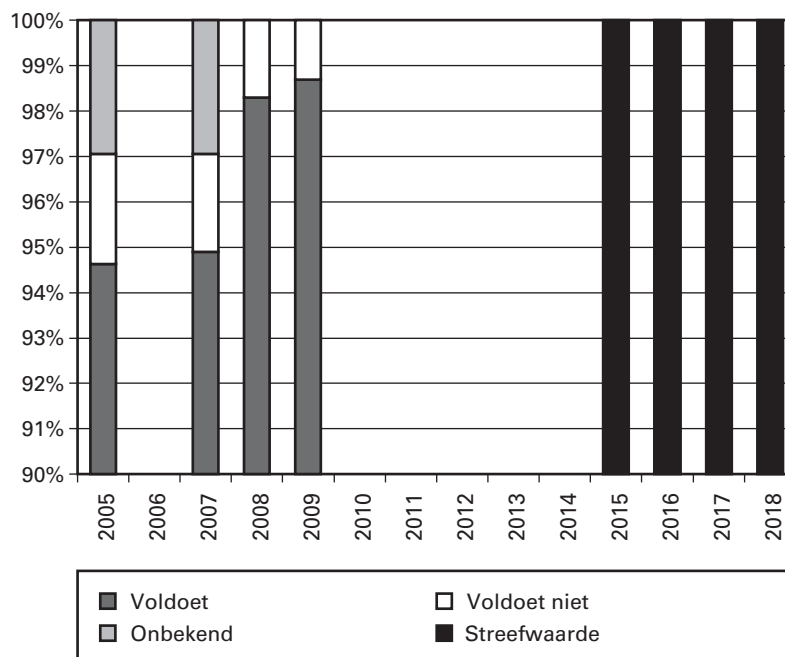
Bron: Rijkswaterstaat, 2012

Het waterpeil in het IJsselmeer en Noordzeekanaal wordt beheerd aan de hand van streefpeilen, die officieel zijn vastgelegd in peilbesluiten. In het IJsselmeer wordt er naar gestreefd om het peil op –20 of –40 cm NAP te houden, afhankelijk van het seizoen. Het streefpeil in het Noordzeekanaal is –40 cm NAP. Het waterpeil in het Haringvliet wordt niet beheerd aan de hand van een streefpeil, maar aan de hand van de wateraanvoer van rivieren. Dit is vastgelegd in het Lozingsprogramma Haringvliet (LPH 1984). Voor het Haringvliet wordt er zo lang mogelijk naar gestreefd de waterstand bij Moerdijk niet onder 0 cm NAP te laten dalen, dit is dus de ondergrens. Afwijkingen van het streefpeil en de ondergrens als gevolg van niet goed functionerende stuwen en spuien hebben zich tussen 2007 en 2010 niet voorgedaan.

Voor activiteiten die worden uitgevoerd met het oog op wateroverlast en -tekort in rivieren en andere niet-peilgereguleerde wateren is geen indicator ontwikkeld, omdat deze activiteiten onlosmakelijk samenhangen met de uitvoering van het waterveiligheidsbeleid (artikelonderdeel 31.02). Het beleidsthema watertekort is nog erg in ontwikkeling en wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma deelprogramma Zoetwatervoorziening.

## Beleidsartikelen

### Regionaal Watersysteem



Bron: Rijkswaterstaat 2010

In 2007 voldeed gemiddeld 95 % van ons land aan de normen ter voorkoming van wateroverlast. Oftewel 20% van het gebied met volgens de afspraken uit het NBW onaanvaardbare wateroverlast was in 2007 aangepakt. Dit percentage is in 2009 gestegen naar 43%. 98,7% van ons land voldoet aan de normen<sup>1</sup>. Het betekent dat nog ruim 45 000 hectares op orde moet worden gebracht.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

#### Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. omschrijving	Realisatie 2011
11.01.01 Basispakket watermanagement	14 803
11.03.02 Realisatie Waterbeheren	127 870

Operationele doelstelling

### 31.04 Waterkwaliteit

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- De voortgang van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW)-maatregelen wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer gerapporteerd met «Water in Beeld» (Kamerbrief d.d. 17 mei 2011; IenM/BSK-2011/57081). In 2011 is aangegeven dat de uitvoering over 2010 op schema is. Meer dan 30% van de maatregelen was in uitvoering of gereed. Dit geldt voor maatregelen gericht op oppervlaktewater én op grondwater. De aanpak door waterbeheerders van puntbronnen en diffuse verontreinigingen naar het oppervlakte- en grondwater loopt voor op de gemiddelde voortgang. Hydrologische maatregelen zoals aanpassen

<sup>1</sup> Bron: Unie van Waterschappen, 2011

- waterpeil, verwijderen van stuwen en hermeanderen<sup>1</sup> van stromende wateren lopen achter. Voor de rijkswateren is de Tweede Kamer in 2011 geïnformeerd over de temporisering van ongeveer een derde van het pakket maatregelen dat tot 2015 uitgevoerd zou gaan worden, middels een brief met bijlagen (Kamerstukken II, 2010/2011, 27 625 nr. 189; over het Verbeterprogramma waterkwaliteit rijkswateren en de bijlagen).
- Informatiehuis Water: In 2011 is het Informatiehuis Water gestart met het centraal inwinnen van gegevens ten behoeve van de Kaderrichtlijn Water. Er is een gebruikersvriendelijk «portaal» gemaakt waar de waterbeheerders gebruik van kunnen maken. Er is ook begonnen met het uitbreiden van de functionaliteit naar andere water-gegevens.
  - 2<sup>e</sup> plancyclus voor de KRW: Het Werkprogramma Stroomgebiedbeheerplannen 2015 beschrijft het proces en de producten voor de actualisatie van de plannen. In 2011 is dit werkprogramma intensief besproken met regionale overheden en belangenpartijen. Vervolgens is het bestuurlijk vastgesteld zodat het in 2012 ter inzage kan worden gelegd, conform de eisen van de KRW.
  - In de Zuidwestelijke Delta is samen met de regio gewerkt aan versterking van de balans tussen waterveiligheid, economie en ecologie. In 2011 is in het bestuurlijk overleg met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta afgesproken dat medio 2012 wordt bezien welke concrete besluiten kunnen worden genomen in het kader van de uitvoeringsstrategie.  
De ontwikkeling van een voorkeursaanpak voor de zandhonger van de Oosterschelde voorziet in de uitvoering van praktijkproeven. Zo is in 2011 een samenwerkings-overeenkomst ondertekend tussen Rijkswaterstaat, Provincie Zeeland en Natuurmonumenten over de uitvoering van de praktijkpilot Veiligheidsbuffer Oesterdam. De pilot betreft de ophoging met zand van een deel van de vooroever van de Oesterdam in de Oosterschelde. Hiermee wordt de golfslag gedempt tegen de dam zelf (versterking waterveiligheid), de natuur hersteld en de recreatie bevorderd. De uitvoering van de pilot is voorzien in 2013–2014.
  - Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Afronding Initiële Beoordeling, Goede Milieu toestand en bijbehorende indicatoren: In 2011 zijn de wetenschappelijke adviezen afgerond ten behoeve van de vaststelling van goede milieutoestand, milieudoelen en indicatoren.  
De wetenschappelijke adviezen ten behoeve van de vaststelling van de goede milieutoestand, milieudoelen en indicatoren zijn tot stand gekomen met betrokkenheid van de vertegenwoordigende organisaties van bedrijfsleven en natuur- en milieu (de «stakeholders»). Internationaal heeft Nederland actief bijgedragen aan de internationale afstemmingstraject in kader van de «Common Implementation Strategy» georganiseerd door de Europese Commissie, en in het kader van het OSPAR<sup>2</sup>-verdrag (conform de KRM-vereiste). Daarnaast is informeel afgestemd met de Noordzee-buurlanden<sup>3</sup>.
  - Monitoringprogramma 11 Goede Milieu Toestand-elementen: In 2011 zijn de voorbereidingen getroffen voor de opzet van een monitoringsprogramma voor de 11 elementen van de KRM die de Goede Milieu Toestand beschrijven (besluitvorming 2014, conform KRM-vereiste).
  - Het windenergiegebied Hollandse Kust en het windenergiegebied boven de Wadden (ook bekend als Eemshaven) zouden in 2011 worden aangewezen. Echter, mede als gevolg van de motie van Veldhoven (Kamerstukken II, 2010/11, 52 32 500, nr. A) omtrent het verlengen van de vergunningen in het gebied Hollandse Kust, is dit proces niet in 2011 gestart. Conform Greendeal (overeenkomst Rijk en bedrijfsleven

<sup>1</sup> Rechtgetrokken waterlopen opnieuw kronkelend maken

<sup>2</sup> «Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic»

<sup>3</sup> Het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en België.

## Beleidsartikelen

uit oktober 2011) zal dit in 2012 alsnog gebeuren. Het windenergiegebied boven de Wadden stond in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte In oktober 2011 heeft de commissie voor de milieueffectrapportage opmerkingen geplaatst bij de plan milieueffectrapportage. Dit gebied is daarom niet in de definitieve SVIR aangewezen.

## Meetbare gegevens

## Hoofdwatersystemen

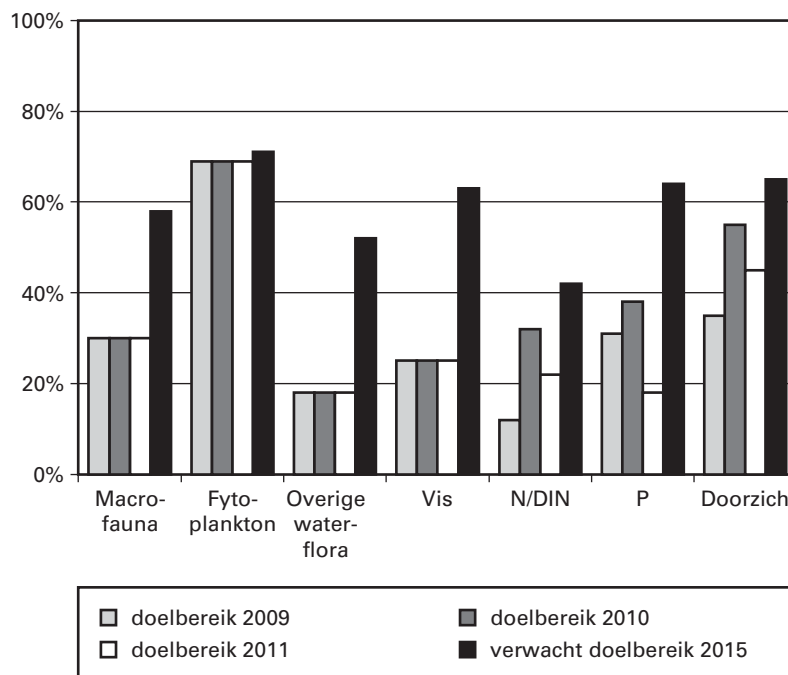
### KRW maatregelen – stand van zaken februari 2012

Maatregelen	Percentage	Aantal
In uitvoering	54,3	146
Uitgevoerd	20,1	54
Getemporeerd	24,9	77
Planvoorbereiding	0,7	2
	100	279

Deze indicator geeft aan of de uitvoering van het maatregelenprogramma uit de stroomgebiedbeheerplannen zoals opgenomen in het BPRW op schema ligt.

In februari 2012 is 54% van de maatregelen in uitvoering en is 20% uitgevoerd. Een kwart van de maatregelen is getemporeerd. Een kleine 1% is in voorbereiding.

### Percentage waterlichamen in goede toestand

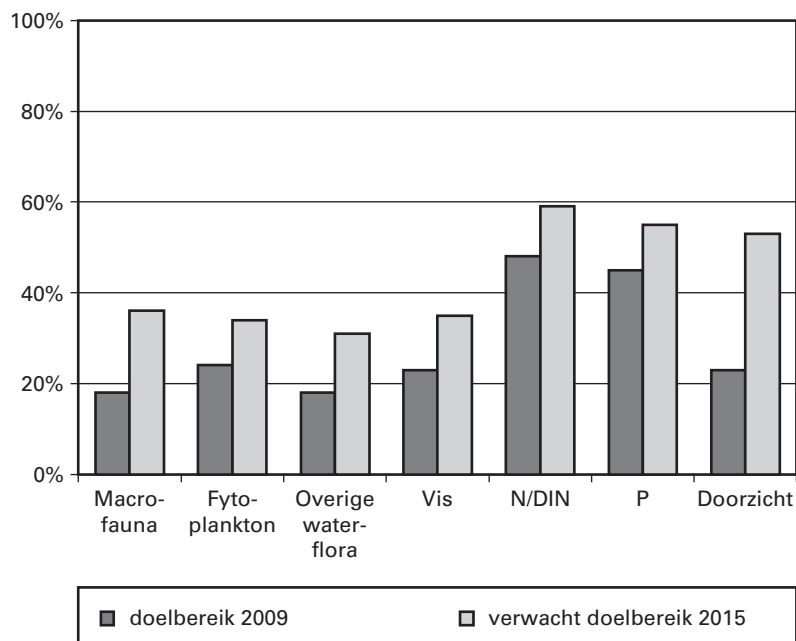


Het meest waarschijnlijke is dat de achteruitgang fysisch-chemisch komt door de jaarlijkse variatie in weersomstandigheden (natte jaren versus droge jaren); er zijn geen signalen dat de kwaliteit door toename bronnen is verslechterd.

## Beleidsartikelen

### Regionaal Watersysteem

#### Percentage waterlichamen in goede toestand



Bron: Rijkswaterstaat, 2010

De actualisatie van het doelbereik in de regionale wateren is niet gegeven. Deze vindt eens per drie jaar plaats volgens de KRW systematiek. De eerste actualisatie zal plaatsvinden op basis van cijfers in 2012, welke in 2013 beschikbaar komen.

#### Extracomptabele verwijzingen

#### Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

Artikel omschrijving	Realisatie 2011
11.02.05 Bassispakket B&O waterbeheer	27 045
11.02.08 Groot variabele onderhoud waterbeheer	7 902
11.03.02 Realisatie waterbeheer	127 870
11.05.03 Planstudies waterbeheer	6 543

#### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie Watertoets conform het NWP	31.01	2011	2011	1
Overig evaluatieonderzoek	Verkenning naar een andere wettelijke systematiek Waterveiligheid in de 21e eeuw	31.02	2005	2011	2
Overig evaluatieonderzoek	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	31.02	2006	2015 (was 2011)	3

## Beleidsartikelen

Onderzoek	Onderwerp	Operationeel doel		Start	Afgerond	Vindplaats
Overig evaluatieonderzoek	Nagaan of de primaire waterkeringen aan de norm voldoen i.h.k.v. 3e toetsing primaire waterkeringen	31.02	2006 (aangepast aan werkelijk startjaar)		2011	Derde toets primaire waterkeringen, 2006–2011 en de duiding daarvan zijn beide bijlagen bij Kamerstuk 31 710 nr. 22
Ex Post	Evaluatie van de effectiviteit van de tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	31.03		2011	2012	
Ex post	Evaluatie (quickscan) van het Nationaal Bestuursakkoord water actueel	31.03		2010	2011	

<sup>1</sup> Wordt eerste kwartaal van 2012 naar de Tweede Kamer verzonden.

<sup>2</sup> Geen apart onderzoek. Maakt onderdeel uit van de actualisering van de waterveiligheidsnormen.

<sup>3</sup> De oplevering van het onderzoek is verschoven naar 2015. Dit vanwege het innovatieve karakter, waardoor het project in de beginfase meer tijd heeft gekost.

<sup>4</sup> Van de 3767 km getoetste keringen voldoen 2 308 km, voldoen er 1225 km niet en is voor 234 km nader onderzoek nodig. Van de 1458 getoetste kunstwerken voldoen er 748, voldoen er 335 niet en is voor 375 kunstwerken nader onderzoek nodig. Keringen die niet voldoen aan de wettelijke norm en die geen onderdeel zijn van een bestaand verbeterprogramma worden opgenomen in een nieuw verbeterprogramma.

<sup>5</sup> De Tijdelijke Regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast (100 mln. regeling) heeft aan haar doelstelling van het geven van een impuls aan de bestrijding van regionale wateroverlast op de korte termijn voldaan en heeft een complementaire bijdrage geleverd aan het bevorderen van de bewustwording voor het op orde brengen van het regionale watersysteem.

<sup>6</sup> Evaluatie wordt binnenkort naar de TK gestuurd.

### Artikel 32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

Algemene beleidsdoelstelling

De veiligheid van personen op de weg en op het spoor, alsmede de sociale veiligheid in het openbaar vervoer (OV), permanent verbeteren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

#### *Samenhang in het beleid*

Het beleid is gericht op vermindering van risico's voor verkeersdeelnemers, op de weg, het spoor en in het lokaal en regionaal OV. Dit heeft betrekking op verkeersongevallen en op geweld en agressie in het verkeer.

Voorbeelden van maatregelen in 2011 om het aantal verkeersslachtoffers op de weg te verminderen zijn:

- Het alcoholslot is ingevoerd. Het alcoholslot is een nieuwe maatregel om het rijden onder invloed terug te dringen. Wie wordt betrapt met een promillage van 1,3 of hoger krijgt voor minstens twee jaar een alcoholslot in de auto. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV<sup>1</sup>) heeft berekend dat het alcoholslot jaarlijks 5–6 doden en 50–60 ernstig gewonden bespaart.
- In november is het experiment 2todrive<sup>2</sup> gestart. Hiermee wordt het mogelijk gemaakt al op 17-jarige leeftijd rijexamen te doen. Tot de achttiende verjaardag mag dan onder begeleiding van een coach worden gereden.

Voor spoorvervoer wordt het beleidskader voor de veiligheid van reizigers en medewerkers gevormd door de Derde kadernota Railveiligheid<sup>3</sup>. Het doelbereik van de doelstellingen uit de Derde Kadernota wordt gemonitord via de Trendanalyse railveiligheid. De Trendanalyse 2010 is op 30 juni 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2010–2011, XII 29 893, nr. 121<sup>4</sup>). In het Beheer- en Vervoerplan<sup>5</sup> is een doorvertaling gemaakt naar maatregelen. Zo voert ProRail<sup>6</sup> maatregelen uit om het aantal zelfmoordpogingen te verminderen (implementatie actieplan preventie spoorsuicide, bijlage bij TK 2009–2010, XII 29 893, nr. 106<sup>7</sup>).

Er is verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV.

In de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) wordt op verzoek van de Tweede Kamer voorzien in een sanctie op het overtreden van het reisverbod openbaar vervoer. De Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010 die deze aanpassing regelt, ligt momenteel ter behandeling bij Eerste Kamer. IenM is voorts met vervoerders, decentrale overheden en het openbaar ministerie in overleg getreden en heeft een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een reisverbod voor het gehele OV. (TK 2011–2012, XII 23 645, nr. 493<sup>8</sup>).

#### *Verantwoordelijkheid*

Enkele voorbeelden voor het nemen van verantwoordelijkheid in 2011 zijn:

- In 2011 is besloten dat het CBR een publiekrechtelijke ZBO (zelfstandig bestuursorgaan) wordt, waarmee de ministeriële bevoegdheden voor de publiekrechtelijke taakuitoefening van het CBR wordt geborgd.
- Het CBR heeft onder verscherpt toezicht gestaan. Aangezien het CBR heeft voldaan aan 5 door de minister van IenM gestelde toetsingscriteria (prestaties, financiële continuïteit, geen nieuwe misstanden, aanpassing medezeggenschapstructuur en statutenwijziging) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit om het CBR voort te laten bestaan (TK 2011–2012, XII 29 398, nr. 299, dd. 14 oktober 2011<sup>9</sup>).

<sup>1</sup> [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

<sup>2</sup> [www.2todrive.nl](http://www.2todrive.nl)

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201034715-derde-kadernota-railveiligheid.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201034715-derde-kadernota-railveiligheid.html)

<sup>4</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32549/kst-29893-121.html>

<sup>5</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandeldossier/21109/kst-29984-259.html>  
Spoor: vervoer- en beheerplan

<sup>6</sup> [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

<sup>7</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-106.html>

<sup>8</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-23645-493.html>

<sup>9</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32137/kst-29398-299.html>

## Beleidsartikelen

De Spoorwegwet is aangepast als gevolg van de omzetting in nationale wetgeving van de Machinistenrichtlijn<sup>1</sup>. Veel van de voorwaarden uit de Richtlijn zijn op nationaal niveau neergelegd in het Besluit spoorwegpersoneel 2011<sup>2</sup>.

- In de wijziging van de Wp 2000 wordt voorzien in een sanctie op het overtreden van het reisverbod openbaar vervoer. Er is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een reisverbod voor het gehele OV.

### Externe factoren

- Het voertuigpark van personen-, bestel- en vrachtauto's wordt van jaar op jaar veiliger doordat in nieuwe voertuigen meer en effectievere veiligheidsvoorzieningen worden ingebouwd.
- Het toenemende en steeds gevarieerder gebruik van mobiele communicatie- en informatieverwerkingsapparaten levert een toenemend risico op dat verkeersdeelnemers worden afgeleid van hun aandacht op het verkeer. Dit geldt in het bijzonder voor jongeren.
- Informatiecampagnes in de media op het gebied van verkeersveiligheid concurreren met de aandacht die andere informatiecampagnes van de overheid en reclame in het algemeen vragen.
- De decentrale overheden, de transportsector en de spoorsector leveren hun bijdrage aan het bereiken van de afgesproken doelstellingen op het gebied verkeersveiligheid, spoorveiligheid en sociale veiligheid in het OV. Enkele voorbeelden uit de spoorsector:
- ProRail<sup>3</sup> voert maatregelen uit om het aantal zelfmoordpogingen te verminderen.
- Het aantal Stoptonend Sein passages op het spoor lijkt structureel verder te dalen en er zijn tal van verbetermaatregelen doorgevoerd om deze daling te continueren.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32289-5.html>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2011-240.html>

<sup>3</sup> [www.ProRail.nl](http://www.ProRail.nl)



## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
32. Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>46 552</b>	<b>45 727</b>	<b>56 339</b>	<b>56 689</b>	<b>58 298</b>	<b>56 813</b>	<b>1 485</b>	<b>- 149</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48 256</b>	<b>52 814</b>	<b>55 771</b>	<b>57 676</b>	<b>57 514</b>	<b>57 245</b>	<b>269</b>	<b>- 768</b>
<i>32.01 Aantal verk.slachtoffers op de weg verminderen</i>	<i>42 548</i>	<i>46 716</i>	<i>48 769</i>	<i>48 560</i>	<i>49 243</i>	<i>49 211</i>	<i>32</i>	<i>- 568</i>
32.01.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	1 692	1 775	1 621	2 026	1 926	1 814	112	-149
32.01.02 Vereisten aan voertuig en technologie	2 977	3 103	4 493	3 833	3 542	4 349	- 807	- 346
32.01.03 Gedragsbeïnvloeding	24 036	25 528	23 657	22 063	20 163	21 216	- 1 053	- 67
32.01.04 Aanpassingen aan weginfrastructuur	0	0	0	0	0	0	0	0
32.01.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	13 843	16 310	18 998	20 638	23 612	21 832	1 780	- 6
<i>32.02 Aantal verk.slachtoffers op het spoor verminderen</i>	<i>5 529</i>	<i>5 878</i>	<i>6 803</i>	<i>8 952</i>	<i>8 121</i>	<i>7 944</i>	<i>177</i>	<i>- 44</i>
32.02.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	151	150	317	725	405	316	89	- 122
32.02.02 Kadernota Railveiligheid «Veiligheid op de rails»	153	249	249	289	284	206	78	78
32.02.03 Inspectie Verkeer en Waterstaat	5 225	5 479	6 237	7 938	7 432	7 422	10	0
<i>32.03 Sociale veiligheid OV verbeteren</i>	<i>179</i>	<i>220</i>	<i>199</i>	<i>164</i>	<i>150</i>	<i>90</i>	<i>60</i>	<i>- 156</i>
32.03.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	42	123	107	80	77	24	53	- 163
32.03.02 Uitv.beleidskader Sociale Veiligheid OV	137	97	92	84	73	66	7	7
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven	<b>2 396</b>	<b>2 559</b>	<b>2 992</b>	<b>3 775</b>	<b>3 507</b>	<b>2 313</b>	<b>1 194</b>	
- Baten-lastendiensten	<b>20 146</b>	<b>22 799</b>	<b>26 088</b>	<b>29 412</b>	<b>31 910</b>	<b>22 783</b>	<b>9 127</b>	
- Restant	<b>25 714</b>	<b>27 456</b>	<b>26 691</b>	<b>24 489</b>	<b>22 097</b>	<b>32 149</b>	<b>- 10 052</b>	
<i>32.09 Ontvangsten</i>	<i>3 906</i>	<i>3 341</i>	<i>1 318</i>	<i>1 285</i>	<i>2 286</i>	<i>4 642</i>	<i>- 2 356</i>	<i><sup>2</sup> - 2 356</i>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De lagere ontvangst is veroorzaakt doordat er minder boetes zijn opgelegd. Naast het instrument bestuurlijke boetes worden er ook andere instrumenten ingezet o.a. waarschuwingen, voorlichtingen of bedrijfsinspecties. Daarnaast is er sprake van verminderde capaciteit en is sprake van reorganisatie van het proces waardoor vertraging is ontstaan in het opleggen van boetes.

### Operationele doelstelling

### 32.01 Aantal verkeersslachtoffers op de weg verminderen

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

- Een jaarlijks onderzoeksprogramma voor RWS/DVS en SWOV is opgesteld en uitgevoerd.
- Het KpVV<sup>1</sup> heeft uitvoering gegeven aan kennisdeling met decentrale overheden.
- De regiefunctie verkeersveiligheid is ingevuld middels reguliere overleggen met de decentrale overheden.
- lenM houdt toezicht op RDW<sup>2</sup>, CBR<sup>3</sup>, Innovam<sup>4</sup>. Het CBR heeft in 2011 onder verscherpt toezicht van lenM gestaan. Het CBR heeft het lenM iedere maand geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van een vijftal toetsingscriteria (prestaties, financiële continuïteit, geen nieuwe

<sup>1</sup> www.KpVV.nl

<sup>2</sup> www.RDW.nl

<sup>3</sup> www.CBR.nl

<sup>4</sup> www.innovam.nl/Corporate/

Over%20Innovam/  
Onze%20Wettelijke%20Taken.aspx

misstanden, aanpassing medezeggenschapstructuur en statutenwijziging). Aangezien het CBR aan alle voorwaarden heeft voldaan, is de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit om het CBR voort te laten bestaan (TK 2011–2012, XII, 29 398, nr. 299, dd. 14 oktober 2011<sup>1</sup>). Tevens is aangegeven dat er op zal worden toegezien dat de directie en raad van toezicht het tempo van de veranderingen en verbeteringen onverminderd zullen voortzetten.

- De acties voor 2011 in het actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012<sup>2</sup> zijn uitgevoerd.
- De SWOV heeft een monitor en toetsing van het strategisch plan uitgevoerd. Acties teneinde het strategisch plan te actualiseren zijn van start gegaan.

### *Vereisten aan voertuig en technologie*

- Door deelname aan EuroNCap<sup>3</sup> is de ontwikkeling en verkoop van veiligere voertuigen gestimuleerd.
- Actieve participatie in het EU-wetgevingsproces inzake voertuigen is door de RDW uitgevoerd.
- Deelname in (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie ERTRAC<sup>4</sup> en eSafety is in het kader van de taakstelling achterwege gebleven.

### *Gedragbeïnvloeding*

- In 2011 genomen maatregelen van het actieplan «Verbetering verkeersveiligheid motorrijders». Dit plan bestaat uit 7 maatregelen, met deadlines voor 2011, 2012 en 2013. Voor 2011 stonden 2 onderzoeken gepland, die beide zijn afgerond. Momenteel worden de aanbevelingen bestudeerd.
- In 2011 is Koers op Veilig gelanceerd. Dit is een website waar ondernemers gestimuleerd en gefaciliteerd worden om verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Daarnaast is er een netwerk opgericht waar ondernemers zich bij kunnen aanmelden waarmee zij een inspanningsverplichting aan om continu te werken aan verkeersveiligheid. In 2011 is een vermoeidheidsscan ontwikkeld voor het vracht- en bestelverkeer.
- EU-wetgeving rond rijbewijzen. Het wetsvoorstel voor de implementatie van de 3<sup>e</sup> rijbewijsrichtlijn is in 2011 door de Tweede Kamer geaccordeerd.
- Meerjarenprogramma (MJP) Campagnes verkeersveiligheid. Er zijn o.m. campagnes uitgevoerd over snelheid binnen de bebouwde kom en over vermoeidheid. Campagnemateriaal rond dode hoek is aan decentrale overheden beschikbaar gesteld.
- Positie kwetsbare verkeersdeelnemers. Er loopt een project rond de fietserairbag. Rond Blijf Veilig Mobiel is er een eindsymposium georganiseerd; het project wordt gecontinueerd.
- Voorlichting over medicijnen. Het voorlichtingsmateriaal is in 2011 beschikbaar gebleven, evenals de site [www.rijveiligmetmedicijnen.nl](http://www.rijveiligmetmedicijnen.nl).
- Het alcoholslot is in 2011 ingevoerd.
- Het wetsvoorstel voor de invoering van een drugstester is gereed. Het ministerie van Veiligheid en Justitie is voortrekker, vanwege de verkeersveiligheid is ook lenM betrokken.
- Evaluatie bromfietspraktijkexamen. De procesevaluatie is uitgevoerd.
- Instellingswet CBR. In verband met het besluit over de toekomst van het CBR, kan het wetsvoorstel waarin de instellingswetgeving van het CBR is opgenomen, begin 2012 bij de Tweede Kamer worden ingediend (TK 2011–2012, XII 29 398, nr. 299, 14-10-2011).

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32137/kst-29398-299.html>

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/05/11/actieprogramma-verkeersveiligheid-2011-2012.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/05/11/actieprogramma-verkeersveiligheid-2011-2012.html)

<sup>3</sup> [http://nl.euroncap.com/home\\_nl.aspx](http://nl.euroncap.com/home_nl.aspx)

<sup>4</sup> [www.ERTRAC.org](http://www.ERTRAC.org)

## *Beleidsartikelen*

- Internationale gegevensuitwisseling ten behoeve van beboeten buitenlandse verkeersovertreders: de richtlijn cross border is in 2011 aangenomen. Het ministerie van Veiligheid en Justitie implementeert deze richtlijn.
- Verbetering nationale databank ongevalgegevens: RWS/DVS werkt in de periode tot 2015 samen met o.m. ambulancediensten en brandweer aan kwaliteitsverbetering van de registratie van verkeersongevallen in Nederland.

### *Aanpassing aan weginfrastructuur*

- Afronding programma kleine kosten effectieve infrastructurele maatregelen op knelpunten (Meer Veilig-1). Er zijn verschillende maatregelen in uitvoering gebracht (o.a. op de N15, N48, N57).
- Belijning N-wegen. Op de N48 zijn Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken aangebracht.
- Implementatie EU richtlijn verkeersveiligheid. De voorgeschreven veiligheidsmanagement instrumenten zijn toegepast conform de voorschriften uit de richtlijn.

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

#### *Bus*

Naast de noodzakelijke objectinspecties heeft de Inspectie in 2011 een begin gemaakt met het sluiten van handhavingsconvenanten. Om voor een dergelijk convenant in aanmerking te komen, wordt eerst een audittraject gevolgd. Zo is in 2011 gestart met de voorbereidingen om een convenant af te sluiten met het keurmerk SKTB<sup>1</sup>, een voor de sector belangrijk keurmerk.

#### *Taxi*

In 2011 heeft de voorbereiding plaatsgevonden voor de in 2012 te houden thema-actie rolstoelvervoer. Het jaar 2011 stond verder in het teken van informeren en vergroten van de bewustwording van de latente veiligheidsrisico's bij het rolstoelvervoer bij de taxichauffeurs. In 2011 zijn er meer signalen uit de branche en vanuit lagere overheden ontvangen over illegaal betaald taxivervoer («snorders»). Deze ontwikkeling wordt in 2012 nauwgezet gevolgd.

In 2011 is gestart met het screenen van taxichauffeurs om er voor te zorgen dat chauffeurs die een ernstig delict hebben gepleegd, niet langer het beroep kunnen uitoefenen.

#### *Goederenvervoer over de weg*

Ook in het goederenvervoer komt de nadruk meer en meer op convenanten te liggen.

Met een aantal opdrachtgevers van transportbedrijven zijn het afgelopen jaar zogenaamde «ketenconvenanten» afgesloten. In een dergelijk convenant is vastgelegd dat opdrachtgevers in hoofdzaak gebruik gaan maken van transportbedrijven met een aantoonbaar goedwerkend compliance managementsysteem.

Een probleem bij het goederenvervoer over de weg is de fraude met de digitale tachograaf. Uit risicogerichte inspecties in 2011 van vooral internationaal geconditioneerd (koel)vervoer blijkt dat ongeveer 30 procent bewust manipuleert. Zowel bij Nederlandse vervoerders (28 procent) als bij buitenlandse vervoerders (34 procent) zijn overtredingen geconstateerd. Daarom pakt de Inspectie vanaf najaar 2011 de manipu-

---

<sup>1</sup> Stichting Keurmerk Touringcarbedrijven

latie van de digitale tachograaf in het wegvervoer met prioriteit aan en heeft haar inspectieprogramma daarop aangepast.

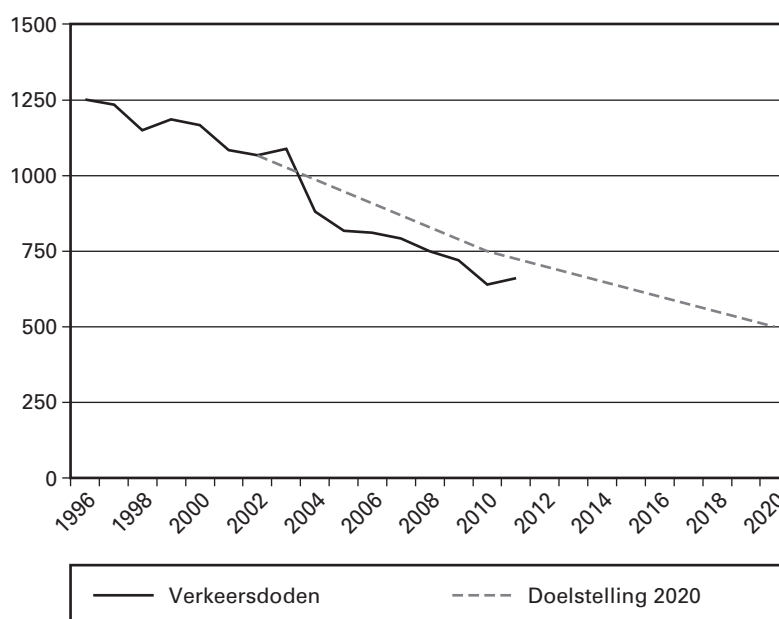
Meetbare gegevens

Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers.								
	Basis- waarde 2002	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011	Doelstel- ling 2020 (1)
aantal verkeersdoden	1 066	791	750	720	640	725	661	500
ernstig verkeersgewonden (2)	16 100	16 600	17 600	18 600	19 200	18 240	(3)	10 600
aantal ziekenhuisgewonden	18 420	18 190						12 250

Bron: RWS/DVS, 2011

Voor het bepalen van het aantal ziekenhuisgewonden is ten opzichte van het basisjaar een nieuwe berekeningsmethode ontwikkeld (zie Tweede Kamer, Vergaderjaar 2006–2007, 29 398, nr. 48<sup>1</sup>). Dit levert andere waarden dan volgens de oude definitie.

- (1) De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen.
- (2) In het NMB is besloten om voortaan niet meer te rekenen met de indicator «ziekenhuisgewonden» maar met «ernstig verkeersgewonden», als gevolg van verkeersongevallen. Dit is een meer zuivere indicator voor verkeersveiligheid omdat voorheen ook mensen werden meegerekend die bijvoorbeeld alleen ter observatie opgenomen werden (zie Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 398, nr. 224<sup>2</sup>).
- (3) Nog niet bekend bij het ter perse gaan van dit jaarverslag.



De streefwaarde voor 2011 is berekend door lineaire interpolatie tussen de streefwaarde voor 2010 (750) en de doelstelling voor 2020.

<sup>1</sup> Brief minister over (terugdringen) verkeersdoden en ziekenhuisgewonden

<sup>2</sup> Brief regering; Informatie inzake verkeersveiligheid

## Beleidsartikelen

De daling van het aantal verkeersdoden heeft zich in 2011 niet doorgezet. Het aantal is toegenomen van 640 in 2010 tot 661 in 2011 (+3,3%). Hoewel het aantal in 2011 hoger ligt dan in 2010, dat een relatief grote daling te zien gaf (-11%), blijft de ambitie staan om het aantal verkeersdoden in 2020 te reduceren tot een maximum van 500. De stijging past binnen de trendmatige daling van het aantal verkeersdoden.

Het valt op dat in 2011 een groot aantal oudere fietsers is omgekomen. In 2011 lag het aantal verkeersdoden onder 65-plussers op 269. Dit zijn er 60 meer dan in 2010. Onder fietsers nam het aantal dodelijke verkeersslachtoffers het sterkst toe (van 162 naar 200). Bij de 65-plussers was dit +38%. Verder is er een afname in het aantal verkeersdoden op rijkswegen ten opzichte van het vorige jaar. In 2011 viel 12% van het aantal verkeersdoden op een rijksweg. Dit in vergelijking met de gemeenten (63%), de provincies (22%) en de waterschappen (3%). Positieve ontwikkelingen zijn de verdere afname van het aantal verkeersdoden onder het aantal jonge bestuurders (18–24 jaar) van 57 naar 52 en een daling van het aantal verkeersdoden in een personenauto van 246 naar 231 en op de motor (van 63 naar 52).

### Indicatoren toezicht

	2010	Streefcijfer 2011	Realisatie 2011
<b>Toezicht taxivervoer</b>			
weginspecties	4 255	6 000	5 270
bedrijfsinspecties	214	420	264
systeemtoezicht	4	25	
convenanten	–	8	2
thema acties	2	4	1
<b>Toezicht busvervoer</b>			
weginspecties	981	1 700	1 164
bedrijfsinspecties	335	210	178
systeemtoezicht	5	25	15
convenanten	2	4	5
<b>Toezicht goederenvervoer</b>			
weginspecties	15 676	16 000	15 123
bedrijfsinspecties	703	690	448
systeemtoezicht	45	250	33
convenanten	2	20	10
thema acties	1	2	

### Taxi

Het aantal weginspecties is bij nader inzien voor 2011 iets te ruim geraamd ten opzichte van de beschikbare capaciteit.

### Bus

Door de verhoogde aandacht voor de problematiek rond de manipulatie van de digitale tachograaf (in vooral het goederenvervoer) in de tweede helft van 2011 is de voor bus beschikbare toezichtcapaciteit deels verschoven naar dat onderwerp. Inspecteurs werden ingezet voor en bijgeschoold in de aanpak daarvan. Resultaat is wel dat het inspectieprogramma bus daardoor niet is behaald.

## Beleidsartikelen

### Goederenvervoer over de weg

Over de volle breedte van het inspectieprogramma is de realisatie minder geweest door een iets beperktere capaciteit. Dit is veroorzaakt door de benodigde aandacht voor de handhaving van de digitale tachograaf en het feit dat de verschuiving naar het instrument «convenant» extra capaciteit vergt.

Kengetallen naleving busvervoer							Realisatie 2011
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Aantal busvervoerders	987	977	879	894	862	862	863
Aantal ingetrokken vergunningen Collectief vervoer	0	0	0	0	1		
Aantal overtredingen	586	383	459	755	795	350	335
Aantal staandhoudingen besloten en ongeregeld vervoer	1 095	1 165	1 988	2 499	2 138	773	971
Overtredingspercentage besloten en ongeregeld vervoer	19%	20%	19,9%	26,6%	23,40%	21,10%	20,8%
Aantal staandhoudingen internationale lijndiensten	169	150	154	144	286	115	107
Overtredingspercentage internationale lijndiensten	22%	14%	14,9%	26,3%	20%	27%	19,6%
Aantal staandhoudingen pendelvervoer	526	513	288	360	163	89	74
Overtredingspercentage pendelvervoer	33,0%	10,0%	13,8%	14,1%	18,0%	24,70%	36,5%
Aantal bedrijfsinspecties	222	480	421	300	323	335	210

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

Kengetallen naleving goederenvervoer							Realisatie 2011
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Overtredingspercentage algemeen	19,0%	21,1%	24,3%	28,9%	25,5%	26,3%	29,4%
Overtredingspercentage bedrijfsonderzoeken	63,9%	63,6%	39,2%	51,8%	24,5%	53,9%	56%
Aantal transportinspecties gevaarlijke stoffen	1 505	1 695	3 987	3 537	2 634	4 523	2 381
Overtredingspercentage gevaarlijke stoffen	26,8%	31,0%	21,5%	19,1%	19,3%	38,1%	39%
Overtredingspercentage overbelading	40,7%	41,8%	53,4%	42,9%	38,1%	36,7%	37%
Aantal bedrijfsinspecties	532	379	714	371	1 806	1 131	504
Aantal transportinspecties	22 347	24 013	19 245	19 546	15 990	15 676	15 123
Aantal gewogen voertuigen	588	771	614	2 095	2 574	1 946	3 336

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

Over de volle breedte van het inspectieprogramma is de realisatie van het aantal inspecties minder door een beperktere capaciteit, de aandacht voor de fraude met de digitale tachograaf en de verschuiving naar het instrument convenant.

De nalevingpercentages bij busvervoer laten een lichte verbetering zien, bij goederenvervoer zijn de percentages nagenoeg gelijk.

#### Extracomptabele verwijzingen

Art. Omschrijving	Realisatie 2011
<b>Art 12 Hoofdwegennet</b>	<b>2.578.833</b>

Operationele doelstelling

### 32.02 Aantal verkeersslachtoffers op het spoor verminderen

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### *Railveiligheid*

In 2010 is, mede op basis van de Evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid uit 2010, de Derde Kadernota Railveiligheid opgesteld. Het doelbereik van de doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid wordt gemonitord via de Trendanalyse railveiligheid. De Trendanalyse 2010 is op 30 juni 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 2010-2011, 29 893, nr. 121<sup>1</sup>). De Trendanalyse 2011 is eind juni 2012 beschikbaar.

In 2011 zijn de volgende zaken uitgevoerd ten behoeve van het railveiligheidsbeleid:

- Ter implementatie van de vastgestelde EU-richtlijnen is de Spoorwegwet aangepast als gevolg van de omzetting in nationale wetgeving van de Machinistenrichtlijn (Stb. 2011, 218 van 13 mei 2011<sup>2</sup>). Veel van de voorwaarden uit de Richtlijn zijn op nationaal niveau neergelegd in het Besluit spoorwegpersoneel 2011 (Stb. 2011, 240 van 24 mei 2011<sup>3</sup>).
- ProRail is in 2010 gestart met de uitvoering van het Programma Suicide Preventie (2010–2015), welk programma als doel heeft het aantal suicides op het spoor terug te brengen. In 2011 heeft dit onder meer geleid tot het treffen van fysieke maatregelen, zoals het plaatsen van hekken en schrikverlichting rond het spoor op risicolocaties in het land en het plaatsen van borden met verwijzing naar hulpverlening door de Stichting 113online (TK, vergaderjaar 2011-2012, 22 894, nr. 309<sup>4</sup>).
- De aanleg van ERTMS op de Hanzelijn is gedurende 2011 verder gevorderd. Bovendien heeft gedurende 2011 het overleg met de spoorsector over de ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en goederenplanstudies Amsterdamse haven-Betuweroute en Rotterdam-Antwerpen plaatsgevonden.
- De reactie van lenM aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid<sup>5</sup> op het onderzoeksrapport «Treinbotsing Barendrecht 24 september 2009» is op 11 oktober 2011 ook aan de Tweede Kamer aangeboden (TK, 2011-2012, XII 29 893, nr. 124<sup>6</sup>).

Het veiligheidsniveau van het Nederlandse spoorstelsel is ook in 2011 onverminderd hoog gebleken. Wat betreft de vier grootste risico's is in 2011 het volgende geconstateerd:

- De brancheaanpak om het aantal stoptonendseinpisodes (STS) terug te brengen, werpt vruchten af. De doelstelling voor 2010 (het aantal STS op jaarbasis te verlagen naar minder dan de helft van het aantal in 2003 en het risico op stoptonende seinpisodes te verminderen tot 75% van het niveau in 2003) is in 2011 nog niet geheel gehaald. Wel is het aantal STS en het risico significant gedaald.
- In 2011 heeft de Inspectie een aantal gevallen van spoorstaafbreuk geconstateerd, waartegen ook door middel van het toepassen van bestuursdwang is opgetreden.
- De situatie rond wissels is vanaf 2009 verbeterd. Aandacht blijft geboden voor de administratieve vastlegging van Beheer en Onderhoud (B en O). Spoorspattingen hebben zich in 2011 nauwelijks voorgedaan, vermoedelijk door de relatief koele zomer.
- Het in 2011 verschenen rapport over het ongeval Uithuizen (2010)<sup>7</sup> heeft geleid tot een verhoogde aandacht van de inspectie voor de wijze van uitbesteding door ProRail van beheer en onderhoudswerkzaamheden aan contractaannemers, specifiek het implementeren van een

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-121.html>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2011-218.html>

<sup>3</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2011-240.html>

<sup>4</sup> Preventiebeleid voor de volksgezondheid; Brief regering; Jaarrapportage Vermindering suïcidaliteit 2011

<sup>5</sup> [www.onderzoeksraad.nl/](http://www.onderzoeksraad.nl/)

<sup>6</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29893-124.html>

<sup>7</sup> [www.ilent.nl/Images/Spoorstaafbreuk%20Uithuizen\\_tcm334-319745.pdf](http://www.ilent.nl/Images/Spoorstaafbreuk%20Uithuizen_tcm334-319745.pdf)

## *Beleidsartikelen*

- deugdelijk normenkader voor het inspecteren en onderhouden van sporen in overwegen en het op orde brengen van het assetregister met beheer- en onderhoudsgegevens.
- Aandachtspunt voor de Inspectie is het hebben van een calamiteitenplan wanneer een trein strandt. Verbeteringen zijn wel zichtbaar, maar dit onderwerp blijft de inspectie volgen.
  - In 2011 is een toename van het aantal ernstige overtredingen geconstateerd bij inspecties van baanwerken<sup>1</sup>. In ruim 30% van de gevallen zijn overtredingen geconstateerd, waarvoor een interventie is gepleegd. In 10% van de gevallen is sprake van ernstige overtredingen, die hebben geleid tot een zware interventie, zoals het opmaken van een boeterapport en het stilleggen van de werkzaamheden. De overtredingen en interventies zijn redelijk gelijk verdeeld over de ondertoezichtstaanden. Elf maal heeft de Inspectie werkzaamheden die onveilig werden uitgevoerd stilgelegd.

---

<sup>1</sup> [www.prorail.nl/Zakenpartners/arbeidsveiligheid/Normenkader%20Veilig%20Werken/Pages/NormenkaderVeiligWerken.aspx](http://www.prorail.nl/Zakenpartners/arbeidsveiligheid/Normenkader%20Veilig%20Werken/Pages/NormenkaderVeiligWerken.aspx)



Meetbare gegevens

Spoorveiligheid					
Nr.	Risicodrager	Omschrijving indicator	Streefwaarde	NRV 2010	Waarde 2010
1.1	Reiziger	Aantal FWSI <sup>1</sup> bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigertreinkilometers	Permanente verbetering	6,16	3,73
1.2	Reiziger	Aantal FWSI bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigerkilometers	Permanente verbetering	0,05	0,03
2	Personeel	Aantal FWSI bij personeel per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering; Structureel top 4 in EU	4,52	1,2
3.1	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	114,5	105,8
3.2	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers / [(Aantal treinkilometers per jaar * aantal spoorwegovergangen) / lijnkilometers]	Permanente verbetering	123,7	115,3
4	Anderen	Aantal FWSI bij anderen per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	0,21	2,35
5	Onbevoegden	Aantal FWSI bij onbevoegden per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	7,2	4,11
6	Maatschappij (derden)	Aantal FWSI per jaar in totaal / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	133	120

<sup>1</sup> FWSI = Fatalities and Weighted Serious Injuries = aantal doden + 0,1 \* aantal zwaar gewonden

Bron: IVW- Trendanalyse 2010 (Kamerstuk | Rijksoverheid.nl) ([www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/30/rapport-trendanalyse-2010.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/06/30/rapport-trendanalyse-2010.html))

In deze tabel is een overzicht gegeven van de veiligheidsnormen inzake reizigers, personeel en overige personen. In de komende jaren worden de streefcijfers nader uitgewerkt.

De stand van de veiligheid op het spoor wordt gegeven in de Trendanalyse. De Trendanalyse 2011 geeft een beeld van de spoorveiligheid in 2011 en daarmee inzicht in de mate van doelbereik. Deze Trendanalyse wordt door ILT opgesteld en wordt voor de zomer aan de Tweede Kamer aangeboden.

32.02	Indicatoren vergunningen railvervoer	Realisatie 2010	Streefcijfer begroting 2011	Realisatie 2011
	Aantal vergunningen	231	280	250
	<b>Toezicht railvervoer</b>			
	<i>systeminspecties</i>	144	60	114
	<i>objectinspecties</i>	3 002	1 840	1 873
	<i>ongevallenonderzoek</i>	1 153	700	1 268

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

De Inspectie heeft bij het ongevallenonderzoek een eerder opgelopen achterstand ingehaald.

Operationele doelstelling

**32.03 Sociale veiligheid openbaar vervoer verbeteren**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest

## Beleidsartikelen

### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

Vanuit het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV<sup>1</sup>) zijn de decentrale overheden en vervoerbedrijven voor een drietal sessies uitgenodigd. Centraal daarin stond het uitwisselen van kennis en ervaring op het terrein van sociale veiligheid voor reiziger en personeel in het stads- en streekvervoer. Er is daarin ondermeer aandacht geweest voor het leren van andere sectoren (vanuit onderzoek Veilige Publieke Taak<sup>2</sup>) en voor het monitoren en evalueren van sociale veiligheid. Daarnaast zijn er een aantal nieuwsbrieven verschenen om goede voorbeelden onder de aandacht te brengen.

IenM is bezig geweest met een reis- en verblijfsverbod. KpVV is eind 2011 gestart met een update van de huidige handreiking op dat terrein. Deze verschijnt in het tweede kwartaal van 2012.

### *Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid*

Er is verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV<sup>3</sup>.

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft in de wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) strafbaarstelling van de overtreding van het reisverbod openbaar vervoer een plaats gekregen als onderdeel van de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010. IenM is vervolgens met vervoerders, decentrale overheden en het OM in overleg getreden en is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een reisverbod voor het gehele OV.

De Taskforce Veiliger OV<sup>4</sup> is grotendeels afgerond. Er loopt nog overleg met decentrale concessieverleners over mogelijk «meer en hardere eisen» in de concessies voor de sociale veiligheid. Het ministerie van BZK speelt hierin een trekkende rol. In 2011 is gestart met de pilot rond menselijk toezicht door FMN (Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland)<sup>5</sup>. Deze pilot wordt geëvalueerd; de resultaten zijn in 2012 beschikbaar. Er is tussen stads- en streekvervoerders, OV-autoriteiten en vakbonden een convenant sociale veiligheid opgesteld. Discussies over het convenant lopen nog; het is nog niet ondertekend.

Monitoring is in 2011 opgeleverd voor reiziger, personeel en zwartrijden.

---

<sup>1</sup> [www.kpvv.nl/](http://www.kpvv.nl/)

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/10/03/aanbieding-onderzoek-naar-agressie-en-geweld-tegen-werknemers-met-een-publieke-taak.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/10/03/aanbieding-onderzoek-naar-agressie-en-geweld-tegen-werknemers-met-een-publieke-taak.html)

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2007/10/01/vervolg-aanvalsplan-sociale-veiligheid-openbaar-vervoer.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2007/10/01/vervolg-aanvalsplan-sociale-veiligheid-openbaar-vervoer.html)

<sup>4</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/veiligheid-in-het-openbaar-vervoer](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/veiligheid-in-het-openbaar-vervoer)

<sup>5</sup> [www.mobiliteitnederland.nl](http://www.mobiliteitnederland.nl)

## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

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

Bron: KpVV – Reizigersmonitor, 2010 ([www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page\\_id=2035&onderwerp\\_sub=6](http://www.kpvv.nl/templates/mercury.asp?page_id=2035&onderwerp_sub=6)) en Klantenbarometer 2011.

(1) Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.

(2) Dit cijfer betreft het veiligheidsgevoel van het personeel zowel in als rond het voertuig.

(3) Dit is het ongewogen gemiddelde van de bus-, tram-, metro- en regionale treinreizigers, die ooggetuige en/of slachtoffer zijn geweest van één of meerdere incidenten. Percentage per modaliteit is in 2010: bus 18%, tram 27%, metro 27% en regionale trein 18%.

(4) Dit is het percentage van het personeel dat één of meerdere keren slachtoffer is geweest van een incident.

(2) en (4) Voor personeel wordt tweejaarlijks gemeten.

Sociale veiligheid NS						
	2006	2007	2008	2009	2010	Realisatie 2011
Klantoordeel veiligheid reizigers (1)	74	76	78	78	78	79,1
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	29	28	26	24	28	(3)
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	88	91	(2)	91	(2)	(4)
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	55	63	(2)	60	(2)	(4)
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	21	19	20	20	20	20

Bron 2012: NS

(1) In het Vervoerplan<sup>1</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.

(2) Wordt niet jaarlijks door NS gemeten. NS houdt gemiddeld een keer per twee jaar een enquête onder medewerkers. Sociale veiligheid is een van de onderwerpen die aan bod komen.

(3) Ten tijde van het ter perse gaan van dit jaarverslag nog niet beschikbaar. Komt eind april.

(4) Het percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds en overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt, wordt door NS onderzocht in de enquête die gemiddeld een keer per twee jaar onder haar medewerkers wordt gehouden. De enquête wordt nog wel uitgevoerd, maar op een andere wijze waarin hierboven genoemde vraagstellingen niet meer voorkomen. lenM zal deze percentages daarom in het vervolg niet meer in deze tabel opnemen.

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

## Beleidsartikelen

Overzicht onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van beleid					
	Onderzoeksonderwerp	Operati- oneel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	32.01	2-jaarlijkse monitoring	Eind 2011	
	Kentekening brom- en snorfietsen	32.01	febr. 2010	Zomer 2011	Aan betrokkenen is gevraagd naar hun ervaringen met het kentekenen van brom- en snorfietsen en of betrokkenen aanpassingen wensen. Op basis van de reacties wordt beslist of wijzigingen op dit dossier gewenst zijn. TK 2008–2009, XII 31 700, nr. 54. Zie ook Jaarverslag XII 2009, blz. 57, 58. www.apk.nl
<b>Overig evaluatieonderzoek</b>	Modernisering APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	32.01	2009	2009	
	APK-frequentie	32.01	2011		
	Evaluatie bromfietspraktijkexamen, bestaande uit 2 delen:	32.01			
	a. evaluatie uitvoering bromfietspraktijkexamen		juni 2010	maart 2011	TK 2010–2011, 29 398, nr. 270  Evaluatie praktijkexamens bromfiets en brommobiel
b. evaluatie effecten bromfietspraktijkexamen		juni 2011	maart 2013		
Spoorveiligheid personen	32.02	jaarlijkse monitoring			Trendanalyse 2010; Ministerie IenM  Statistieken en analyse van incidenten en ongevallen op het spoor in Nederland

### *Trendanalyse 2010*

De conclusie n.a.v. de Trendanalyse 2010 zijn verwoord in de Kamerbrief (2010–2011, 29 893, nr. 121)<sup>1</sup>.

### *Monitoring Meerjarencampagnes verkeersveiligheid*

Nog niet verschenen.

### *Kentekening brom- en snorfietsen*

De kentekening is niet uitgebreid geëvalueerd. De handhaving van de verkeersregels door de politie is door de kentekening vereenvoudigd. Het lijkt niet te hebben bijgedragen tot terugdringen van diefstal.

### *APK frequentie*

De frequentiewijziging van de APK per 1 januari 2008 is door de RDW<sup>2</sup> geëvalueerd. De evaluatie heeft geen aanleiding gegeven de frequentie nog verder aan te passen of deze wijziging terug te draaien. Naar verwachting komt er medio 2012 een Europese richtlijn over de APK, inclusief de frequentie. Dan zal opnieuw hiernaar moeten worden gekeken.

### *Evaluatie uitvoering bromfietspraktijkexamen*

Inhoudelijke aanpassingen van het bromfietspraktijkexamen zijn niet nodig. Met betrekking tot het praktijkexamen brommobiel zal in de effectevaluatie de vraag worden meegenomen of verkeersdeelname een onderdeel van het praktijkexamen zou moeten worden.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandeldossier/31389/kst-29893-121.html>

<sup>2</sup> [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

**Artikel 33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's**

Algemene beleidsdoelstelling

Het verkleinen van veiligheidsrisico's van vervoer van personen en goederen over de weg, het spoor, het water en door de lucht.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Wet- en regelgeving, al dan niet bindend, het houden van toezicht en inspecties daarop zijn de belangrijkste instrumenten voor het verbeteren van de veiligheid in alle transportmodaliteiten, het verbeteren van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de beveiliging van de transportsector. In 2011 is gewerkt aan het volledig in lijn brengen van Nederlandse wetgeving met internationale verdragen. Voorschriften voor de constructie, inrichting en uitrusting van transportmiddelen en voorschriften voor verpakking en kenmerking van stoffen vormen samen met voorschriften voor opleiding en training van werknemers in de transportsector voor een haalbaar en betaalbaar veiligheidsniveau.

Ondanks het feit dat veiligheidseisen in de regelgeving helder zijn vastgelegd blijven er risico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's zijn en worden beheerst in het kader van het beleid voor externe veiligheid (zie artikel 33.01).

In 2011 zijn geen slachtoffers gevallen als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De algemene veiligheidsprestatie van de Nederlandse zeevaart verbetert, getuige de lagere aanhoudingspercentages van schepen onder Nederlandse vlag en de hogere score in de rangorde van het Paris Memorandum of Understanding (MOU)<sup>1</sup> inzake havenstaatcontrole. Het aantal scheepvaartongevallen op de Noordzee nam in 2011 af ten opzichte van 2010. In 2011 is een risicoanalyse over nautische veiligheid Noordzee uitgevoerd, die in 2012 wordt afgerond.

Voor de binnenvaart is in 2011 een plan van aanpak opgeleverd voor verbetering van de veiligheidscultuur en het veiligheidsbewustzijn. De voorgestelde maatregelen worden in de verdere beleidsontwikkeling rondom binnenvaartveiligheid betrokken.

De beleidsagenda Luchtvaartveiligheid<sup>2</sup> is in 2011 afgerond en behandeld in de Tweede Kamer en de hieraan gekoppelde uitvoeringsagenda is gestart. Internationaal ligt de veiligheid op een hoog niveau, maar de permanente verbetering lijkt de laatste jaren te stagneren. In de beleidsagenda staat beschreven hoe Nederland de veiligheid van de burgerluchtvaart in de periode 2011–2015 wil verbeteren. In 2011 zijn extra inspanningen verricht op het gebied van vogelaanvaringen, vulkaan en het internationaal uitwerken van het beleid en van regelgeving. De eerste tweejaarlijkse evaluatie meldingsbereidheid is gereed en het MAD-protocol (Medicijnen, Alcohol en Drugs) is geëvalueerd.

Externe factoren

De voorbereiding van de actualisering van de regelgeving, zowel nationaal als internationaal, vond ook in 2011 plaats in goed overleg met het Nederlandse bedrijfsleven en buitenlandse overheden.

Het veiligheidsbeleid draagt eraan bij dat de Nederlandse lucht-, zee- en binnenvaart voldoen aan de internationale eisen van resp. ICAO (International Civil Aviation Organisation)<sup>3</sup>, IMO (International Maritime Organisation)<sup>4</sup>, CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart)<sup>5</sup> en de EU (Europese Unie)<sup>6</sup>. Een hoog veiligheidsniveau kan de internationale concurrentieop-

<sup>1</sup> [www.parismou.org/](http://www.parismou.org/)

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/nieuws/2011/04/15/beleidsagenda-luchtvaartveiligheid.html](http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2011/04/15/beleidsagenda-luchtvaartveiligheid.html)

<sup>3</sup> [www.icao.int](http://www.icao.int)

<sup>4</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>5</sup> [www.ccr-zkr.org/](http://www.ccr-zkr.org/)

<sup>6</sup> <http://europa.eu>

## Beleidsartikelen

sitie van de Nederlandse (lucht-)havens, en luchtvaartmaatschappijen en rederijen positief beïnvloeden.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>53 505</b>	<b>50 332</b>	<b>54 706</b>	<b>67 543</b>	<b>55 802</b>	<b>56 038</b>	<b>- 236</b>	<b>- 2 515</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>39 300</b>	<b>54 083</b>	<b>56 816</b>	<b>66 033</b>	<b>56 101</b>	<b>57 401</b>	<b>- 1 300</b>	<b>- 2 633</b>	
<i>33.01 Externe veiligheid</i>	<i>12 638</i>	<i>9 307</i>	<i>9 112</i>	<i>7 418</i>	<i>4 984</i>	<i>6 658</i>	<i>- 1 674</i>	<i>- 1 667</i>	
33.01.01 Verb.veilighe.verv. .gev.stoffen	5 934	4 791	5 659	4 658	4 209	5 062	- 853	- 639	
33.01.02 Externe veiligheid luchthavens	540	427	344	318	468	272	196	- 4	
33.01.03 Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	3 209	1 011	79	2 442	307	1 324	- 1 017	<sup>2</sup>	- 1 024
33.01.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 955	3 078	3 030	0	0	0	0	0	
<i>33.02 Veilighe. Goederenverv. .scheepvaart</i>	<i>18 881</i>	<i>19 228</i>	<i>17 901</i>	<i>21 687</i>	<i>20 855</i>	<i>21 183</i>	<i>- 328</i>	<i>- 892</i>	
33.02.01 Verbeteren veiligheid zeevaart	3 878	3 823	1 276	1 249	1 246	1 622	- 376	- 832	
33.02.02 Verbeteren veiligheid zeehavens	560	540	563	454	443	959	- 516	<sup>3</sup>	- 21
33.02.03 Verbeteren veiligheid binnenwateren	345	341	383	441	510	499	11	- 32	
33.02.04 IMO (HGIS)	418	400	327	372	366	416	- 50	0	
33.02.05 Inspectie Verkeer en Waterstaat	13 680	14 124	15 352	18 678	17 788	17 178	610	0	
33.02.06 CCR (HGIS)				493	502	509	- 7	- 7	
<i>33.03 Veiligheid luchtvaart</i>	<i>5 642</i>	<i>24 410</i>	<i>29 133</i>	<i>36 512</i>	<i>29 864</i>	<i>29 149</i>	<i>715</i>	<i>- 103</i>	
33.03.01 Verbetering veiligheid luchtvaart	3 179	4 079	2 307	1 592	1 592	1 287	305	- 23	
33.03.02 ICAO en EASA (HGIS)	1 043	1 338	1 210	1 304	1 238	1 265	- 27	15	
33.03.03 Internationaal	1 420	915	452	259	242	334	- 92	- 94	
33.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	17 068	18 078	21 764	24 657	23 665	22 859	806	- 1	
33.03.05 Luchtvaartveiligheid BES-eilanden			3 400	8 700	3 127	3 104	23	0	
33.03.06 Galileo Supervisory Authority (HGIS)			0	0	0	300	- 300	<sup>4</sup>	0
<i>33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring</i>	<i>2 139</i>	<i>1 138</i>	<i>670</i>	<i>416</i>	<i>398</i>	<i>411</i>	<i>- 13</i>	<i>29</i>	
33.04.01 Beveiliging scheep- vaart en zeehavens	443	500	328	81	55	97	- 42	0	
33.04.02 Beveiliging luchtvaart	397	260	256	254	263	247	16	16	
33.04.04 Beveiliging infra- structuur spoorwegen	99	78	86	81	80	67	13	13	
33.04.05 Beveiliging openbaar vervoer	1 200	300	0	0	0	0	0	0	
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
- Apparaatsuitgaven	5 052	4 774	4 389	4 263	4 324	5 433	- 1 109		
- Baten-lastendiensten	37 215	39 508	45 660	53 758	45 523	49 775	- 4 252		
- Restant	14 101	9 801	6 767	8 012	6 254	2 193	4 061		

33. Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verskil	Slotwetmutaties
33.09 Ontvangsten	122	122	122	6	0	0	0	0

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De uitvoeringsverantwoordelijkheid voor het aankopen van woningen die liggen in de aanloop-veiligheidszone van Schiphol ligt bij de betreffende gemeenten, die de gemaakte kosten declareren. In 2011 is slechts één woning aangekocht.

<sup>3</sup> Verschil komt met name doordat bij Najaarsnota 2011 een bedrag van € 0,435 mln. is overgeboekt naar de begroting van het ministerie van EL&I als bijdrage voor de kosten van de Vervoerkamer NMA 2011.

<sup>4</sup> De uitgaven voor activiteiten ten behoeve van de werving en verdere realisatie van een vestiging in Noordwijk van een onderdeel van de Europese GNSS structuur zijn vertraagd en het budget is bij Voorjaarsnota 2011 doorgeschoven naar latere jaren.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### 33.01 Verbeteren externe veiligheid

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

##### *Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

In augustus 2011 is Basisnet Spoor aan de Tweede Kamer aangeboden. Met medeoverheden en bedrijfsleven is overeenstemming bereikt over de inpassing van alle vervoersstromen. Ook het wetsontwerp Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is in augustus 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De actualisatie van de uitvoeringsagenda van de Nota vervoer gevaarlijke stoffen is in 2011 gestart en zal in 2012 worden afgerond.

Het wetsvoorstel Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen reguleert de spanning tussen belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en de behoefte om de fysieke ruimte langs en boven de infrastructuur intensiever te benutten anderzijds en biedt de mensen die wonen, werken en recreëren langs de transportroutes (die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruikt kunnen worden) een maatschappelijk geaccepteerd beschermingsniveau. Basisnet geeft duidelijkheid over de risico's die het vervoer nu en in de toekomst mag veroorzaken en waar wel en niet gebouwd kan worden. De vervoerszijde van het Basisnet is verankerd in wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (kamerstuk 32 862<sup>1</sup>, 1-4\*). De ruimtelijke regels zullen worden opgenomen in het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (deze volgt later dit jaar).

##### *Externe veiligheid luchthavens*

In het kader van de Actualisatie van Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is in 2011 gestart met een herijking van de bestaande contouren voor plaatsgebonden risico (1 op 10<sup>5</sup> en 1 op 10<sup>6</sup>) op basis van de Aldersafspraken, de definitieve ligging zal na afronding en evaluatie van de experimenten in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (eind 2012) kunnen worden vastgesteld.

In 2011 is gestart met het berekenen van concrete consequenties voor externe veiligheid, waarbij voorstellen om externe veiligheid aan te scherpen in het volgende LIB Schiphol worden meegenomen. Het adviescollege DEGAS<sup>2</sup> heeft medio 2011 een advies uitgebracht over het externe veiligheidsbeleid, i.c. het groepsrisicobeleid. Dit advies is in 2011 ter informatie aan de Eerste en Tweede Kamer gestuurd<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32862-1.html>; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32862-2.html>; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32862/kst-32862-3?resultIndex=1&sorttype=1&sortorder=4>; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32862-4.html>

<sup>2</sup> Onafhankelijk Adviescollege Burgerluchtvaartveiligheid DEGAS, de Dutch Expert Group Aviation Safety.

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2011/07/04/advies-degas-externe-veiligheid-rond-luchthavens.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2011/07/04/advies-degas-externe-veiligheid-rond-luchthavens.html)

## Beleidsartikelen

Voor het bepalen van het externe veiligheidsbeleid voor de luchthavens, die in het kader van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML-wetgeving) zijn gedecentraliseerd, beheert de RIVM in opdracht van het ministerie een rekenmodel (GEVERS)<sup>1</sup> dat de provincies in staat stelt om de berekeningen van de externe veiligheidscontouren zelf te maken. In 2011 zijn de eerste provincies gestart met de toepassing van het rekenmodel.

### *Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol*

Er zijn geen woonboten meer in eigendom van derden in de veiligheidssloopzones Schiphol. In 2011 is een woning aangekocht.

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

Bij het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen is er sprake van meerdere modaliteiten: weg, spoor, zee, binnenwateren en lucht. De inspecteurs van de diverse modaliteiten werken daarom regelmatig samen. Daarom is in 2011 het multimodaal werken bij de Inspectie geïntroduceerd met als doel om de effectiviteit van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen verder te verhogen en om de inspecteurs bij dit toezicht flexibeler, praktischer en efficiënter in te zetten.

Met het oog op het multimodaal werken zijn de belangrijkste vervoersknooppunten en -trajecten in beeld gebracht waarop de Inspectie toezicht houdt.

Het toezicht van de Inspectie op het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt uitgevoerd binnen de domeinen weg- en railvervoer, scheep- en luchtvaart. Dit toezicht is net als in voorgaande jaren vooral gericht op de knooppunten tussen de modaliteiten, bedrijven en op de grootste risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast heeft de Inspectie een aantal verplichtingen die voortvloeien uit nationale of Europese regelgeving, zoals de Europese controlerichtlijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. Over de hele linie zijn binnen alle domeinen de geplande inspecties uitgevoerd. De Inspectie heeft totaal vier keer geparticipeerd bij een strafrechtelijk onderzoek van het Openbaar Ministerie.

## Meetbare gegevens

### *Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

De nieuwe indicator voor externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) zal worden gebaseerd op de risicogrenzen van het Basisnet en is in ontwikkeling.

#### Indicator: Aantal goederenemplacements dat nog niet voldoet aan de risiconormen

	Basis- waarde 1998	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde 2011
Aantal goederenemplacements dat nog niet voldoet aan de risiconormen	14	1	1	1	0	0	0

Bron: Ministerie IenM

De discotheek die te dicht bij Kijfhoek lag is in 2010 uitgekocht. Daardoor kon in 2011 een definitieve milieuvergunning voor Kijfhoek worden verleend. De indicator kan hiermee vervallen.

<sup>1</sup> [www.rivm.nl/Bibliotheek/Wetenschappelijk/Modellen/Milieu\\_Leefomgeving/GEVERS](http://www.rivm.nl/Bibliotheek/Wetenschappelijk/Modellen/Milieu_Leefomgeving/GEVERS)



## Beleidsartikelen

### Externe veiligheid luchthavens

#### Kengetal: Jaarlijkse TRG-score voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeersbesluit

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Grens
TRG score	6,3	6,36	6,55	6,62	6,057	6,118	6,47	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2011

Uit deze berekening over de periode tot en met 31 oktober 2011 blijkt een TRG van 6,47 ton. Dit betekent dat er op 31 oktober 2011 nog een TRG-ruimte van 3,26 ton beschikbaar was.

### Aankoop LIB-veiligheidssloopzones

#### Indicator: Aantal aangekochte woningen en woonboten in de veiligheidssloopzones Schiphol

	Tot en met 2009	Tot en met 2010	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011	Streef- waarde 2012 e.v.	Totaal
Aantal aangekochte woningen	43	45	2	1	13	59
Aantal aangekochte woonboten	14	14	0	0	0	14

Bron: Rijkswaterstaat Noord-Holland Voortgangsrapportage GIS nr. 14

De doelstelling voor woonboten is gehaald. Er zijn in de zone geen woonboten meer in eigendom van derden. In 2011 is één woning aangekocht. Omdat eigenaren als gevolg van de motie Hofstra (TK 2001–2002, 27 603, nr. 74) niet gedwongen kunnen worden hun woning te verlaten is de streefwaarde op basis van ervaringsgegevens bepaald. Wel zijn eigenaren verplicht om – indien zij besluiten hun huis te verkopen – dit aan de gemeente (als uitvoerder van de rijksregeling) aan te bieden. Er is daarom geen einddatum te geven wanneer de resterende woningen door de omliggende gemeenten zullen zijn aangekocht.

### Inspectie Leefomgeving en Transport

#### Indicator toezicht gevaarlijke stoffen

	Realisatie 2010	Streefcijfer 2011	Realisatie 2011
<i>Aantal domeinspecifieke inspecties op hoofdtaken</i>			
– rail en wegvervoer	4 523	4 400	4 191
– luchtvaart	2 134	1 800	2 106
– scheepvaart	2 250	2 000	1 502
<i>Aantal thema acties</i>			
– rail en wegvervoer	7	7	14
– luchtvaart	7	7	3
– scheepvaart	4	4	2
<i>Multimodale inspecties</i>			
– bedrijfsinspecties	304	305	335
– classificatie	86	100	121
– vastzetten lading, stuwage en segregatie	4	4	0
– verpakkingen	1	ntb	40

	Realisatie 2010	Streefcijfer 2011	Realisatie 2011
<i>Gegaste containers</i>	752	750	647

Bron: *Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012*

Bij het aantal domeinspecifieke inspecties zijn met uitzondering van Scheepvaart, de aantallen gerealiseerd (zie toelichting scheepvaart).

De afwijkingen bij de thema-acties houden verband met de beperktere capaciteit (bij scheepvaart als gevolg van de invoering van de nieuwe binnenvaartwet).

Operationele doelstelling

### 33.02 Veiligheid scheepvaart

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### *Verbeteren veiligheid zeevaart*

Per 1 januari 2011 is het nieuwe Paris MoU Port State Control<sup>1</sup> regime in werking getreden dat nog meer dan voorheen is gebaseerd op risico-analyse. Schepen met een hoog risicoprofiel worden vaker gecontroleerd, terwijl kwaliteitsschepen met een laag risicoprofiel worden beloond met langere inspectie-intervallen.

Met de herverkiezing in de raad van de IMO (International Maritime Organisation)<sup>2</sup> kan Nederland opnieuw een bijdrage leveren aan de veiligheid van de mondiale vloot.

Het Nederlandse voorstel is geaccordeerd dat het Maritieme Veiligheid Comité van de IMO de aanbevelingen uit het project Lashing@Sea (sjorren van containers aan boord van schepen) gaat uitwerken in internationale regelgeving.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is nu permanent vertegenwoordigd op Bonaire en St. Eustatius. Na het doorstaan van de audit is de Inspectie namens Nederland als volwaardig lid toegetreden tot het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control<sup>2</sup>.

Voor de operatie van de 5 vuurtorens van Bonaire is een onderhoudscontract gesloten met een lokale private partij en werd begonnen met het eenmalig wegwerken van achterstallig bouwkundig onderhoud.

De voorlichting over het gewijzigde internationale verdrag inzake training en opleiding (STCW, Standards of Training, Certification and Watchkeeping) is afgerond en het nationale implementatieproces, het aanpassen van de Zeevaartbemanningswet, is gestart (inwerkingtreding verwacht op 1 juli 2013). De aansluitende herziening van EU Richtlijn 2008/106<sup>3</sup> inzake minimumopleidingseisen van zeevarenden is in de EU Transportraad afgerond en ligt nu voor bij het Europese Parlement.

De subsidie aan de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) is gestopt zonder consequenties voor de nakoming van verdragsrechtelijke verplichtingen.

#### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

In 2011 is gewerkt aan de voorbereiding van een wijziging van de Scheepvaartwet om het nautisch beheer verder te moderniseren.

In 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang die is geboekt in het verbeteren van de innovatie in de loodsdiensverlening, de loodsplichtflexibilisering, het terugdringen van de administratieve lasten en de hervorming van de loodsgeldtariefstructuur. De sector, Rijkshaven-

<sup>1</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

<sup>2</sup> [www.caribbeanmou.org](http://www.caribbeanmou.org)

<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:323:0033:0061:NL:PDF>

## Beleidsartikelen

meesters, loodswezen en de NMa (Nederlandse Mededingingsautoriteit)<sup>1</sup> zijn bij genoemde acties betrokken. De Tweede Kamer wordt in 2012 geïnformeerd over de consequenties van de acties voor wet- en regelgeving.

### *Verbeteren veiligheid binnenwateren*

De binnenvaartsector heeft via het Comité Binnenvaartveiligheid (CBV) een plan van aanpak opgeleverd voor verbetering van de veiligheids-cultuur en het veiligheidsbewustzijn in de binnenvaart. Eind 2011 heeft het CBV haar werk afgerond en is het CBV opgeheven. De voorgestelde maatregelen worden in de verdere beleidsontwikkeling rondom binnenvaartveiligheid betrokken.

Het na te streven veiligheidsniveau op de Nederlandse binnenwateren is geconcretiseerd in een streefwaarde voor 2015. Deze is opgenomen in de begroting.

De Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)<sup>2</sup> is in 2011 wederom voor 5 jaar aangewezen als exameninstelling voor het klein vaarbewijs en het groot pleziervaarbewijs.

Op voorstel van de Nederlandse delegatie is in de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) en de EU besloten tot het uitvoeren van impactanalyses bij voorstellen tot nieuwe regelgeving. Om onnodige regeldruk tegen te gaan is op voorstel van Nederland ook besloten om nieuwe werkprogrammaonderwerpen te selecteren op basis van een probleemanalyse, waarbij nadrukkelijk ook naar andere oplossingen moet worden gekeken dan regelgeving.

Op 1 juli 2011 is het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn in werking getreden. Ook is op 1 juli 2011 een overeenkomst gesloten tussen de CCR en Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Polen, Roemenië, Slowakije en de Tsjechische Republiek over de wederzijdse erkenning van dienstboekjes voor wat betreft de door bemanning van binnenschepen behaalde vaartijd en voor wat betreft de medische geschiktheid.

In de CCR en de VN/ECE<sup>3</sup> zijn de eerste aanvragen voor het gebruik van LNG als brandstof besproken. Besluitvorming wordt verwacht in 2012.

De subsidieregeling voor de aanschaf en installatie van een inland Automatic Identification System (AIS)-transponder loopt nog tot 1 januari 2013. In 2011 zijn in totaal 2100 schepen op de Nederlandse wateren uitgerust met een AIS-transponder op grond van deze regeling.

De gunning voor de aanleg van de AIS walinfrastructuur is in 2011 afgerond. Realisatie van dit project vindt plaats in 2012 en 2013.

### *Internationale Maritime Organisation (HGIS)*

Het Lidmaatschap van de VN/Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is vanwege de bijzondere status als het mondiale forum voor een veilige zeescheepvaart, inclusief milieuveiligheid en security, als een afzonderlijk begrotingsproduct gepositioneerd. De uitgaven (jaarlijkse contributie) worden via de Homogene Groep Internationale Samenwerking gefinancierd. Gezien de grote belangen voor Nederland als kuststaat, grote havenstaat en middelgrote vlaggenstaat, heeft Nederland zich actief ingezet in de diverse organen van de IMO om internationale regelgeving voor de zeevaart te beïnvloeden. Deze inzet kwam tot stand in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers uit de sector.

<sup>1</sup> [www.nma.nl](http://www.nma.nl)

<sup>2</sup> [www.vamex.nl/vamex/over-vamex.aspx](http://www.vamex.nl/vamex/over-vamex.aspx)

<sup>3</sup> Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

## *Beleidsartikelen*

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

#### *Binnenvaart*

Naast de Inspectie handhaven op structurele basis ook Rijkswaterstaat en de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam de nieuwe Binnenvaartwet. Het bleek nodig om de periode te verlengen waarin – in het kader van het opleiden van RWS-inspecteurs – samenvarende inspecties met RWS worden uitgevoerd. Ook richting de sector werd tijdens de sectoroverleggen aandacht gegeven aan de nieuwe regels van de Binnenvaartwet, het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) en het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV). Thema-acties zijn gehouden op rondvaartboten, op bunkerstations en bij de Kreekraksluizen.

In 2011 is op verschillende wijzen aandacht gegeven aan de risico's rond instabiliteit van schepen. Bij de inspecties is extra aandacht gegeven aan de scheepsstabiliteit bij het containervervoer. Door de Inspectie werd een handhavingsactie gehouden op de veiligheid van passagiersvervoer met rondvaartbotenvaart.

Tijdens inspecties en naar aanleiding van ongevallenonderzoeken is aandacht gevraagd voor en gewerkt aan verbetering van het veiligheidsbewustzijn bij de bemanning van binnenvaartschepen.

In navolging op de overdracht van certificerende taken aan klassenbureaus en particuliere instellingen gaat de Inspectie (systeem)toezicht op deze organisaties uitoefenen.

#### *Koopvaardij en visserij*

De realisatie van de havenstaatcontroles bedroeg 1594 inspecties. In 57 gevallen leidde de PSC-inspectie (Post State Control) tot een aanhouding. Voorts is in 2011 verder extra aandacht gegeven aan aspecten die samenhangen met de stabiliteit van schip en lading.

Vanaf april 2011 worden de vlaggenstaatinspecties volgens een op risico's gebaseerde programmering uitgevoerd. Daarmee wordt bereikt dat met minder inzet van de inspectie en met minder last voor reders die de wet- en regelgeving goed naleven, toch voldaan wordt aan de vlaggenstaatverplichtingen.

Om te komen tot verbetering van de veiligheid aan boord van vissersschepen worden sinds 2010 gerichte inspectie-acties uitgevoerd, zijn de bemanningscontroles – die samen met de Kustwacht worden uitgevoerd – gecontinueerd en wordt een strakker handhavingsbeleid toegepast. Uit de inspecties die in 2011 zijn uitgevoerd blijkt dat de naleving in 2011 voor het eerst in 4 jaar is gestegen (van 43% naar 51%).

In 2011 is nader invulling gegeven aan het toezicht in Caribisch Nederland (Bonaire, St. Eustatius en Saba). De Inspectie is vanaf 2011 volwaardig lid van het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control. Dat is van belang voor de samenwerking en de toegang tot internationale data.

Indicator: aantallen ongevallen met (Nederlandse) zeeschepen (inclusief vissersvaartuigen)								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee (zowel Nederlandse als buitenlandse vlag)	23	16	16	16	16	16	24	18
Aantal doden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag	11	3	4	10	0	0	8	1
Aantal gewonden ten gevolge van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag	3	8	1	8	1	8	14 <sup>1</sup>	7

<sup>1</sup> Na herijking van de gegevens over 2010 als gevolg van een wijziging in de brongegevens is gebleken dat het getal voor het aantal gewonden als gevolg van een scheepsongeval met een Nederlands schip uit het jaarverslag van 2010 gecorrigeerd moet worden naar 14.

Bron: Nederlandse Kustwacht en ILT (2012)

Het aantal scheepsongevallen op de Noordzee daalde in 2011 naar 18. Dit zijn er 6 minder dan in 2010. Met name het aantal schepen dat water maakte daalde; van 5 in 2010 naar 1 in 2011. Het aantal ongevallen waarbij een vissersschip was betrokken daalde van 16 in 2010 naar 13 in 2011. In 2011 zijn bij 2 verschillende voorvallen in totaal 8 containers op de Noordzee verloren. Het aantal doden als gevolg van een scheepsongeval met een Nederlands schip daalde van 8 naar 1 in 2011. Het aantal gewonden als gevolg van een scheepsongeval met een Nederlands schip bedroeg 7.

Met ingang van 2011 is de registratieprocedure van de scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee aangepast, zodat ook ongevallen die plaatsvinden in de havenaanloopgebieden op zee, in de Westerscheldemonding en in de kustzones worden meegenomen. Daarnaast worden de ongevallen geassocieerd volgens de internationale definities van de IMO. In de begroting wordt alleen gerapporteerd over de zeer ernstige scheepvaartongevallen (doden, verlies schip, ernstige milieuverontreiniging) en ernstige scheepvaartongevallen (ongevallen, waarbij sprake is van ernstige schade aan het schip of schade aan het milieu). Tevens bevatten de cijfers naast ongevallen met koopvaardij en visserij ook de zeer ernstige en ernstige ongevallen waarbij alleen recreatievaart is betrokken. Deze ongevallen waren voorheen niet meegenomen in de rapportage. Het streven is om in het kader van permanente verbetering van de veiligheid jaarlijks een vermindering van het totaal van het aantal zeer ernstige en ernstige scheepvaartongevallen op de Noordzee te bereiken. Met ingang van de Begroting 2012 wordt volgens deze nieuwe systematiek met terugwerkende kracht gerapporteerd.

## Beleidsartikelen

### Verbeteren veiligheid zeevaart

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2011
Zeer ernstige scheepvaartongevallen	1	1	1	0	0	1	1	
Ernstige scheepvaartongevallen	7	4	2	6	3	7	9	
Totaal	8	5	3	6	3	8	10	een jaarlijkse vermindering

Bron: SOS database RWS-DVS, 2011

De cijfers voor de (zeer) ernstige scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee in 2011 komen in mei 2012 beschikbaar.

**Kengetal: Aantal doden en gewonden als gevolg van scheepsongevallen wereldwijd met in Nederland geregistreerde schepen onder Nederlandse vlag (inclusief vissersvaartuigen en exclusief de slachtoffers van persoonsgebonden (ARBO) ongevallen)**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Aantal doden	11	3	4	10	0	0	8	1
Aantal gewonden	3	8	1	8	1	8	14 <sup>1</sup>	7

<sup>1</sup> Na herijking van de gegevens over 2010 als gevolg van een wijziging in de brongegevens is gebleken dat het getal voor het aantal gewonden als gevolg van een scheepsongeval met een Nederlands schip uit het jaarverslag van 2010 gecorrigeerd moet worden naar 14.

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

### Verbeteren veiligheid zeehavens

**Kengetal: Aantal significante ongevallen<sup>1</sup> met schepen op de Nederlandse binnenwateren**

	Gemiddelde 2003–2007	2008	2009	2010	2011
Aantal significante scheepsongevallen in de haven van Rotterdam	11,6	16	17	15	16 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Die schatting is dat er 16 significante scheepsongevallen in Haven Rotterdam hebben plaatsgevonden in 2011. Daarmee ligt dit aantal in dezelfde orde grootte als eerdere jaren. Graag voetnoot bij de tabel plaatsen (zie tabel over totaal aantal significante scheepsongevallen binnenwater) waarin aangegeven wordt dat dit voorlopig cijfer/schatting is. De reden dat dit een voorlopig getal is is dat er nog steeds gegevens over 2011 binnenkomen en handmatig een aantal zaken moeten worden uitgezocht zoals de toewijzing aan binnenwater en zee. Definitieve getallen over 2011 zijn in mei 2012 beschikbaar.

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

### Verbeteren veiligheid binnenwateren

De effectiviteit van het veiligheidsbeleid wordt op de volgende 3 aspecten beoordeeld:

- De ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren.
- Het nalevingsniveau van de wet- en regelgeving.

## Beleidsartikelen

### c. Het veiligheidsbewustzijn van de binnenvaartsector.

<b>Indicator: Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag) en aantal doden en gewonden</b>									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde 2015
Aantal significante scheepsongevallen	117	96	123	150	127	121	164	prog- nose 140-155	115

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

Op basis van voorlopige cijfers wordt verwacht dat er over 2011 tussen de 140 en 155 significante scheepsongevallen geregistreerd zullen zijn. De definitieve cijfers zijn waarschijnlijk pas na druk van jaarverslag beschikbaar.

<b>Kengetal: Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)</b>									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 <sup>1</sup>	
Aantal doden	4	7	3	4	4	4	4	7	
Aantal gewonden	29	49	54	30	51	56	45	50	

<sup>1</sup> Voorlopige aantallen 2011

bron: Rijkswaterstaat, 2012

Ten tijde van het naar de drukker gaan van dit jaarverslag, waren de voorlopige getallen voor 2011 7 doden en 50 gewonden.

#### **Kengetal: Aandeel binnenvaart, recreatievaart en zeevaart bij significante scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren**

Categorie	2008	2009	2010
Binnenvaart	49%	48%	55%
Recreatievaart	34%	34%	27%
Zeevaart	10%	6%	6%
Overig	7%	12%	12%

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

#### **Kengetal: Veiligheidsniveau bij sluizen en bruggen**

	2008	2009	2010	2011 <sup>1</sup>
Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen	4	8	14	13
Aantal significante scheepsongevallen bij sluizen	14	7	18	7

<sup>1</sup> voorlopige aantallen 2011

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

Voorlopige cijfers 2011 wijzen op 13 significante scheepsongevallen bij bruggen en 7 bij sluizen. Definitieve cijfers zijn niet bekend vóór de druk van het jaarverslag.

## Beleidsartikelen

### Inspectie Verkeer en Waterstaat

<b>Inspectie Leefomgeving en Transport Kengetal: Naleving door Nederlandse reders</b>				
	2008	2009	2010	2011
Percentages aanhoudingen/inspecties	1,99%	1,24%	1,06%	8,60%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	12	9	5	

Bron: Jaarverslagen Paris Memorandum of Understanding.

<b>Kengetal: Naleving door buitenlandse reders</b>							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Integrale inspecties	740	627	869	984	121	397	zie nieuwe indeling
– waarvan vervoer gevaarlijke stoffen	550	399	515	676	39	74	
– overtredingspercentage bij gevaarlijke stoffen	29%	35%	59%	20%	38%	27%	
– overtredingspercentage overige wettelijke voorschriften	14%	22%	25%	51%	2%	62%	
<b>Nieuwe indeling</b>							
– objectinspecties binnenvaart							735
– overtredingspercentage objectinspecties binnenvaart							36%
– objectinspecties gevaarlijke stoffen binnenvaart							28

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

#### Indicator: Vergunningverlening en toezicht binnenvaart

	Realisatie 2010	prognose 2011	realisatie 2011
<b>Vergunningverlening binnenvaart</b>			
– aantal vergunningen	5 849	3 000	5 406
<b>Toezicht binnenvaart</b>			
– inspecties op basis binnenvaartwet	200	800	735
– inspecties	450	435	–
– scheepsafvalstoffenverdrag	10	20	–
– systeemtoezicht	16	35	–
– convenanten	1	2	5

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012



**Indicator: Vergunningverlening en toezicht zeevaart**

	Realisatie 2010	prognose 2011	realisatie 2011
<b>Vergunningverlening zeevaart</b>			
– visserij	1 121	850	903
– koopvaardij	4 849	4 825	4 305
<b>Toezicht zeevaart</b>			
– inspecties vlaggenstaat	850	1 250	473
– gericht specifiek nieuwe regelgeving	15	25	–
– inspecties havenstaat	1 750	1 750	1 594
– systeemtoezicht rederijen	n.t.b.	n.t.b.	–
– klassenbureaus en overige erkende organisaties	100	100	44

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

Mede door de inwerkingtreding van de nieuwe binnenvaartwet zijn het inspectieprogramma en de daarbij behorende cijfers voor 2011 gewijzigd; zie ook de gewijzigde indeling. De hogere aantallen vergunningen bij Binnenvaart worden veroorzaakt door de vertraging van de uitplaatsing van vergunningen naar de markt, de Inspectie heeft deze taken in 2011 nog verricht.

Bij de zeevaart zijn de vergunningverlening en het inspectieprogramma in grote lijnen conform planning uitgevoerd.

Operationele doelstelling

Doelbereiking

**33.03 Veiligheid luchtvaart**

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Verbetering veiligheid luchtvaart*

- Het beleid en de ambities ten aanzien van de veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland staan verwoord in de Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015<sup>1</sup> en het hieraan gekoppelde Actieprogramma. De Beleidsagenda is in mei 2011 aan de Kamer aangeboden en vastgesteld. De agendapunten uit de Beleidsagenda en in het actieprogramma zijn de veiligheidsprioriteiten voor de periode 2011–2015.
- Het onderwerp vogelaanvaringen is prominent op de agenda gekomen. In het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid, dat eind november 2011 is gepubliceerd naar aanleiding van de noodlanding met het vliegtuig van Royal Air Maroc in 2010 is een aantal aanbevelingen gedaan waarvan er één aan het ministerie van IenM is gericht, te weten: het meer dan nu nemen van regie in het beperken van de risico's door vogelaanvaringen. In lijn met deze aanbeveling is in 2011 een symposium over de vogelproblematiek georganiseerd. Verder is het convenant vogelaanvaringen voorbereid dat begin 2012 zal worden ondertekend met ganzen als prioritaire vogelsoort. Het adviescollege DEGAS<sup>2</sup> heeft in 2011 advies uitgebracht over de traumahelikopters. Dit advies is aan de Kamer aangeboden<sup>3</sup>.
- De Tweede Kamer heeft in februari ingestemd met het continueren van het protocol voor het terugdringen de risico's verbonden aan het gebruik van Medicijnen, Alcohol en Drugs (MAD-protocol) voor AOC-houders en met het uitbreiden ervan naar andere sectoren in de luchtvaart. Een informatiebijeenkomst in maart heeft ertoe geleid dat meer AOC-houders het protocol hebben ondertekend. Daarnaast is

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2011/05/26/beleidsagenda-luchtvaartveiligheid.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2011/05/26/beleidsagenda-luchtvaartveiligheid.html)

<sup>2</sup> [www.adviescollege-degas.nl](http://www.adviescollege-degas.nl)

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/04/29/aanbiedingsbrief-werkprogramma-2011-adviescollege-voor-de-burgerluchtvaartveiligheid-degas.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/04/29/aanbiedingsbrief-werkprogramma-2011-adviescollege-voor-de-burgerluchtvaartveiligheid-degas.html)

## Beleidsartikelen

- voor de General Aviation een concept protocol opgesteld, dat in 2012 in werking moet treden. In het najaar is het gesprek met LVNL opgestart om ook met hen tot een soortgelijk protocol te komen.
- Na de audit door de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA op de luchtvaartdienst van Curaçao heeft Nederland technische assistentie aan Curaçao verleend. De Curaçao Civil Aviation Authority (CCAA) is geadviseerd over de organisatie en het plan om te zorgen dat Curaçao zo snel mogelijk weer in de hoogste Amerikaanse veiligheids categorie terug kan komen en daarmee een veiligheidsniveau heeft dat in overeenstemming is met ICAO vereisten.

ICAO (International Civil Aviation Organisation)<sup>1</sup> en European Aviation Safety Agency (EASA)<sup>2</sup> (HGIS)

- Om binnen ICAO (op Raadsniveau) vertegenwoordigd te blijven en invloed te kunnen uitoefenen werkt Nederland samen binnen het zogenaamde ABIS verband (een samenwerkingverband met België, Zwitserland, Oostenrijk, Ierland en Portugal).
- In 2011 is door ICAO gewerkt aan de uitwerking van de in 2010 tijdens de ICAO assemblee vastgestelde strategie voor de periode 2011–2013. Belangrijke elementen hierin zijn de verdere invoering van veiligheidsmanagement in de luchtvaart, het verbeteren van de verzameling en bescherming van veiligheidsgegevens, het vervolg op het audit programma van ICAO, het bevorderen van regionale samenwerking bij veiligheidstoezicht en de verbetering van de veiligheid op startbanen.
- In 2011 is verder gewerkt aan de uitvoering van de verbeteracties uit het naar aanleiding van de in 2008 door de ICAO uitgevoerde audit. Naar verwachting zullen de laatste acties in 2012 afgerond worden.
- Er is extra aandacht besteed aan het verbeteren en stroomlijnen van de ICAO state-letter-procedure.
- Internationaal is veel aandacht besteed aan een aanscherping van de regulering van het vervoer van lithiumbatterijen. Naar verwachting is de ICAO-regelgeving hieromtrent in 2012 afgerond. De ministeries van EL&I en IenM hebben samen de Nederlandse inbreng verzorgd.
- Nederland heeft het internationale trainingcentrum JAA/EASTO gehuisvest. Dit centrum verzorgt opleiding en goede trainingen die van essentieel belang zijn voor een permanente verbetering van de vliegveiligheid.

### Internationaal

- In EASA verband is gewerkt aan uitbreiding van het totale pakket van veiligheidsregelgeving voor de luchtvaart. Zo is overeenstemming bereikt over de certificatie eisen voor cabinepersoneel, de medische eisen voor al het vliegend personeel, de certificatie- eisen voor de opleidings- en keuringsinstanties van het vliegend personeel, de certificatie-eisen voor luchtvaartmaatschappijen en de vereisten aan de nationale overheden die deze certificaten uitgeven en daarop toezicht houden.
- De veiligheidseisen aan luchtverkeersleiders, luchtverkeersleiding organisaties en de daarop toezichthoudende overheden vanuit het Single European Sky framework zijn overgeheveld naar het EASA framework. In afstemming met de sector is een bijdrage geleverd aan de voorbereiding van de implementatie van regelgeving voor luchtwerk, privé vliegen en de veiligheidseisen aan luchthavens.

<sup>1</sup> [www.icao.int/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Pages/default.aspx)ICAO

<sup>2</sup> [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)

## Beleidsartikelen

De Europese lijst met vliegverboden is twee maal aangepast. In 2011 is op verzoek van Indonesië nagegaan in hoeverre de in 2009 en 2010 ontwikkelde verbetervoorstellen zijn geïmplementeerd, teneinde een advies te kunnen geven over de vliegverboden ten aanzien van Indonesische luchtvaartmaatschappijen<sup>1</sup>.

### *Inspectie Leefomgeving en Transport*

De Inspectie heeft in 2011 een aantal veiligheids- en voorlichtingscampagnes over het veiligheidsbewustzijn uitgevoerd.

De belangrijkste vier thema's

- Goed functionerende veiligheidssystemen  
De belangrijkste eis in het toezicht is het hebben van een goed functionerend veiligheidsmanagementsysteem. De naleving in de sector is nog steeds hoog te noemen.
- Ongeoorloofde kruisingen (infringements)  
Om efficiënter te kunnen acteren op infringements zijn er afspraken gemaakt met luchtverkeersleiding Nederland over het elektronisch melden van binnenlandse infringements. Daarnaast is een Airspace Infringement Team (AIRSPINT) ingesteld dat gericht toezicht houden op infringements. In de meeste gevallen zijn na het veroorzaken van een infringement de betreffende piloten gewaarschuwd (44 keer). Deze waarschuwingen worden door de piloten als zeer serieus beschouwd en leiden tot structurele verbeteracties. In 2011 heeft de inspectie 95 meldingen van ongeautoriseerde kruisingen (Airspace Infringements) (69 binnenlandse- en 26 buitenlandse meldingen) gekregen.
- Runway incursions (het onbedoeld op start/landingsbaan terechtkomen)  
In 2011 hebben in heel Nederland 111 runway incursions plaatsgevonden (op de luchthaven Schiphol 37). De registratie van de runway incursions is nog in ontwikkeling bij het analysebureau luchtvaartvoorvallen; in 2011 is er bij de luchthavens geen formele bevinding geweest.
- Vogelaanvaringen  
De Inspectie heeft 335 vogelaanvaringen boven Nederland geregistreerd.

### *Luchtveiligheid BES-eilanden*

Uit eind 2011 is tussen de Koninkrijksdelen een Open Aviation Agreement (OAA) getekend waardoor binnen het Koninkrijk een volledig geliberaliseerde luchtvervoersmarkt ontstaat met het oog op de toekomstige groeiende vraag naar luchtvervoer tussen Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Dit OAA dient ter vervanging van de huidige luchtvaartprotocollen tussen Nederland en de voormalige Nederlandse Antillen (2000) enerzijds en Nederland en Aruba (1999) anderzijds.

Met het oog op het verzekeren van de vervoerszekerheid van luchtverbindingen met name van en naar St. Eustatius en Saba, bevat het huidige OAA-voorstel de mogelijkheid om een openbare dienstverplichting («public service obligation (PSO)») in te stellen indien commerciële luchtverbindingen op die delen van Nederland onvoldoende tot stand komen.

Nederland heeft gewerkt aan oplossingen om de huidige bilaterale en multilaterale luchtvaartverdragen met derde landen aan te passen aan de herziene staatkundige verhoudingen binnen het Koninkrijk. Daarbij dient onder meer de keuze te worden gemaakt of de luchtvaartverdragen die voor de voormalige Nederlandse Antillen golden, voor de BES-eilanden

<sup>1</sup> De voorgestelde verbeteringen uit 2009 en 2010 zijn doorgevoerd en worden toegepast door de Indonesische luchtvaartautoriteit.

## Beleidsartikelen

blijven gelden of dat zij onderdeel worden van de Nederlandse luchtvaartverdragen met derde landen. In de regel zullen deze eilanden onderdeel worden van Nederlandse luchtvaartverdragen met derde landen.

Voor de luchthaven van Bonaire is eind 2011 een second opinion uitgevoerd over een onderdeel van het masterplan uit 2009, nl. de raming voor de bouw van een terminal op de luchthaven. Voor de luchthavens van Saba en Sint Eustatius zijn inmiddels ook masterplannen in voorbereiding.

### *Scheepvaart BES-eilanden*

In 2011 is nader invulling gegeven aan het toezicht in Caribisch Nederland (Bonaire, St. Eustatius en Saba). De Inspectie is vanaf 2011 volwaardig lid van het Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control<sup>1</sup>. Dat is van belang voor de samenwerking en de toegang tot internationale data.

De baanrenovatie op Bonaire is voltooid. Er is ook gewerkt aan het inrichten van toezicht op de luchtvaartsector in Caribisch Nederland.

### *Galileo Supervisory Authority (HGIS)*

Met de European Space Agency en de Europese Commissie is in 2011 verder gesproken over het in Noordwijk vestigen van de werkzaamheden van de Galileo Supervisory Authority. Er is voortgang geboekt maar het heeft in 2011 nog niet geleid tot een vestigingsovereenkomst tussen Nederland en de Europese Commissie.

Meetbare gegevens

*Verbetering veiligheid luchtvaart, ICAO en EASA (HGIS), Internationaal*

Kengetal: Aantal fatale ongevallen per miljoen vluchten							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ongevalsratio wereldwijd	0,85	0,63	0,65	0,65	0,59	0,69	
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,16	0,18		

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

<sup>1</sup> <http://www.caribbeanmou.org/>

## Beleidsartikelen

### Kengetal: aantal ernstige incidenten en ongevallen in NL met Nederlandse luchtvaartuigen in het buitenland

	2008	2009	2010
<b>Aantal ongevallen</b>			
Commerciële verkeersvluchten	0	1	1
Helikopters	3	1	3
Privé / zakenluchtvaart	9	8	8
Zweefvliegtuigen	4	9	4
Hete luchtballonnen	1	1	1
<b>Ernstige incidenten</b>			
Commerciële verkeersvluchten	7	8	13
Helikopters	2	1	0
Privé / zakenluchtvaart	7	6	4
Zweefvliegtuigen	2	2	2
Hete luchtballonnen	1	0	0
<b>Dodelijke slachtoffers</b>			
Commerciële verkeersvluchten	0	9	0
Helikopters	1	0	4
Privé / zakenluchtvaart	0	5	0
Zweefvliegtuigen	0	1	0
Hete luchtballonnen	0	0	0
<b>Zwaargewonden</b>			
Commerciële verkeersvluchten	0	66	1
Helikopters	0	0	1
Privé / zakenluchtvaart	0	2	1
Zweefvliegtuigen	0	1	0
Hete luchtballonnen	0	1	2

Bron: ILT, 2012

### Indicator: vergunningverlening en toezicht luchtvaart

	Realisatie 2010	Streefcijfer begroting 2011	Realisatie 2011
<b>Vergunningverlening luchtvaart</b>			
– aantal vergunningen	14 371	18 000	15 245
<b>Toezicht luchtvaart</b>			
– systeem/bedrijfsinspecties	405	435	336
– object/productinspecties	742	985	964
– thema inspecties	3	6	3
– convenanten	4	6	6
– CBR	1	1	1

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

Bij luchtvaart is het inspectieprogramma conform planning uitgevoerd, met uitzondering van het aantal vergunningen. Dit wordt veroorzaakt door de economische situatie, waardoor er minder aanvragen naar theorie examens zijn.

### 33.04 Bescherming tegen moedwillige verstoring

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Beveiliging scheepvaart en zeehavens*

Er is deelgenomen aan het EU «Maritime Security» overleg (MARSEC), alsmede aan nationale bijeenkomsten van burgemeesters en toetsings-teams. EU inspecties van schepen en de NL administratie zijn gefaciliteerd en er is invulling gegeven aan andere verplichtingen onder de Verordening en Richtlijn inzake beveiliging van zeeschepen en havens.

Er is deelgenomen aan internationaal piraterijoverleg (EU, IMO en ReCAAP<sup>1</sup>), civiele NAVO comités en overleg inzake EU Vitale Infrastructuur.

Een financiële bijdrage is gegeven aan de IMO (Security Trust Fund) voor piraterijbestrijding.

Namens lenM zijn bijdragen geleverd aan BZK en het Onderzoekscentrum van de EU (JRC) inzake het Project Bescherming Vitale Infrastructuur (Road Map).

In interdepartementaal verband zijn bijdragen geleverd aan de kabinetsreactie op de rapporten van de Adviesraad Internationale Vraagstukken en de Commissie De Wijkerslooth over piraterij en de problematiek van bewapende particuliere beveiligers. Over het piraterijbeleid heeft afstemming en kennisuitwisseling plaatsgevonden in het Platform Piraterij (voorzitterschap en secretariaat lenM). Nationaal zijn in interdepartementaal verband bijstands aanvragen van reders beoordeeld. Naast deelname aan internationaal overleg over piraterijbestrijding is financiële steun verleend aan IMO en ReCAAP

Nederland is partij geworden bij de 2005 SUA Protocollen<sup>2</sup>. De betreffende uitvoeringswetgeving is in werking getreden, met ruimere mogelijkheden om maritiem terrorisme tegen te gaan en om op volle zee – met toestemming van de betreffende vlaggenstaat – aan boord van schepen onder vreemde vlag te kunnen gaan.

*Beveiliging luchtvaart*

De Tweede Kamer is in 2011 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de kostenbeheersing in de beveiliging burgerluchtvaart. Begin 2011 is besloten dat in samenspraak met het ministerie van Veiligheid en Justitie blijvend wordt ingezet op innovatieve initiatieven van luchthavens die het securityproces vereenvoudigen en efficiënter maken. Schiphol zal de transparantie in de securitykosten vergroten, periodieke interne operationele audits uitvoeren en zichzelf toetsen aan internationaal vergelijkend onderzoek. Schiphol heeft eind 2011 de eerste audit uitgevoerd.

In 2011 zijn de protocollen voor de beveiliging van de vluchten van het regeringsvliegtuig (de KBX) van en naar het buitenland uitgewerkt en vastgesteld.

*Beveiliging infrastructuur spoorwegen*

ProRail heeft het programma security afgerond en een start gemaakt het aspect security de komende jaren binnen de jaarplannen veiligheid van de bedrijfseenheden te borgen. In haar beleidsverklaring Veiligheid en Milieu heeft ProRail de definitie veiligheid uitgebreid met security, conform de Derde Kadernota voor de Railveiligheid. Dit kan als het startpunt worden gezien binnen het Veiligheids Management Systeem van ProRail.

<sup>1</sup> [www.recaap.org](http://www.recaap.org)

<sup>2</sup> De afkorting «SUA» is afgeleid van de Engelse titel van deze verdragen, te weten «Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation» en «Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms located on the Continental Shelf». Kern van de aanvullende SUA Protocollen van deze IMO regelingen over terrorisme gericht tegen de zeevaart betreft het verruimen de reeds geldende strafbepalingen en het creëren van bevoegdheden om op volle zee aan boord van schepen onder vreemde vlag te kunnen gaan.

## Beleidsartikelen

Meetbare gegevens

Beveiliging scheepvaart en zeehavens

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven						
	Basis- waarde 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2012
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen voor de totale haven	17	0	0	0	0	17

Bron: lenM, 2012

Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten						
	Basis- waarde 2004	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2014
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	0	0	700	0	0	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	0	10	350 <sup>1</sup>	0	0	350

<sup>1</sup> cumulatief

Bron: lenM, 2012

Alle zeehavens die onder EU Richtlijn 2005/65 vallen beschikten in 2011 over een door de minister van lenM goedgekeurd beveiligingsplan.

### Overzicht afgeronde onderzoeken

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoekonderzoek	OD	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland	33.03	2011	2012	

#### *Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland*

Het advies «vierjaarlijks veiligheidsonderzoek» is vertraagd en zal in 2012 afgerond worden.

**Artikel 34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid**

Algemene beleidsdoelstelling

Realiseren van een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid door het verbeteren en in stand houden van regio-specifieke mobiliteitskwaliteiten.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2011 is de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Kamerstukken II 2010–2011, 32 660, nr. 17)<sup>1</sup> uitgebracht en in de Tweede Kamer besproken. Deze Structuurvisie geeft een integrale aanpak van infrastructuur en ruimte. Voor de ruimtelijke visie en het rijksbeleid zie artikel 52, Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Voor het mobiliteitsbeleid gaat de SVIR verder in de richting die is ingeslagen met de MobiliteitsAanpak uit 2008 (Kamerstukken II, 2008–2009, 31 305, nr. 80)<sup>2</sup>,

De doelen van het mobiliteitsbeleid zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de reiziger en verlader voorop staan.

Deze doelen dienen drie nationale belangen:

- een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en waterwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Tegelijk met de ontwerp-SVIR heeft het kabinet brieven uitgebracht over:

- Programma Beter Benutten (Kamerstukken II 2010–2011, 32 500-A, nr. 81)<sup>3</sup>. Zie ook onder artikelonderdeel 34.05. Dit programma is in 2011 van start gegaan. Samen met regionale overheden en het bedrijfsleven worden maatregelpakketten ontwikkeld waarmee alternatieven worden geboden voor woon-werkverkeer in de spits (de vraag) en de bestaande infrastructuur van weg, spoor en regionaal OV (het aanbod) zo doelmatig mogelijk wordt benut.
- Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (Kamerstukken II, 2010–2011, 32 500-A, nr. 83)<sup>4</sup>. Hierin zijn voor mobiliteit per gebied alle projecten opgenomen waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd, alsmede middelen voor het in stand houden van rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud.
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (Kamerstukken II, 2010–2011, 31 305, nr. 196)<sup>5</sup>. In de NMCA is inzicht gegeven in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). De resultaten van de NMCA geven aan waar de belangrijkste bereikbaarheidsproblematiek wordt verwacht.

In 2011 is de werkwijze van Sneller & Beter toegepast in de besluitvorming over MIRT projecten<sup>6</sup>.

De aanpak is vastgelegd in de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur en de Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32660-17.html>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-80.html>

<sup>3</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32500-A-81.html>

<sup>4</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32500-A-83.html>

<sup>5</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31305-196.html>

<sup>6</sup> <http://mirt2011.mirtprojectenboek.nl/>

<sup>7</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport/samenhang-in-ruimtelijke-projecten](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport/samenhang-in-ruimtelijke-projecten)



## Beleidsartikelen

Eind 2011 is de Tracéwet herzien conform de aanbevelingen van de Commissie Versnelling en Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding). Deze wet zal per 1 januari 2012 in werking treden. Op basis van de Tracéwet zal over de voortgang in projecten aan de Tweede Kamer worden gerapporteerd.

In de ontwerp- SVIR is de doorontwikkeling van de bereikbaarheidsindicator aangekondigd. Deze is bedoeld om de ontwikkeling van bereikbaarheid voor alle vervoermodaliteiten bij elkaar te volgen.

In 2011 zijn er minder files op het hoofdwegennet dan in voorgaande jaren. Dit komt o.a. doordat projecten op het hoofdwegennet, bijvoorbeeld op de A2, zijn afgerond. Op alle fileknelpunten uit de actuele Top-50 vinden investeringen plaats.

Op de vaarwegen is sprake van kwaliteitsverbetering dankzij voortgang van aanleg- en verbeterprojecten, het inlopen van achterstanden in onderhoud en het realiseren van quick wins bij binnenhavens.

In 2011 is de uitwerkingsfase het Programma Hoogfrequent Spoor<sup>1</sup> gestart. Er zijn werkpakketten voor reizigerscorridors in de brede Randstad en de routing van het goederenvervoer in Zuid en Oost Nederland.

De eerste maatregel, de aanleg van een stuk dubbelspoor bij Sneek Noord en een extra perron, om de capaciteit en punctualiteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen te verbeteren is gerealiseerd. Ook zijn er bij de regionale overheden tientallen projecten in uitvoering ter verhoging van snelheid en frequentie van regionaal OV. Gedurende 2011 is de OV-chipkaart op alle regionale spoorlijnen ingevoerd en aan het eind van 2011 was de strippenkaart definitief in heel Nederland afgeschaft. Er is vooruitgang bij het ontwikkelen van een landelijk systeem van multimodale reisinformatie.

In het kader van het Programma Beter Benutten zijn de bestaande regionale mobiliteitsprojecten geëvalueerd. Hieruit blijkt dat deze projecten, waarmee aan automobilisten een aantrekkelijk alternatief wordt geboden voor het gebruik van congestiegevoelige trajecten in de spits, effectief zijn.

### Externe factoren

- De schommelingen in de economische ontwikkelingen in de laatste jaren weerspiegelen zich in fluctuaties in de omvang van de mobiliteit voor personen en het transport van goederen. Dit is een van de verklaringen voor de daling van de filezwaarte in 2011 – naast het ter beschikking komen van meer rijstroken op vele filegevoelige plaatsen.
- De onzekerheid bij decentrale overheden over hun toekomstige financiële middelen legt een druk op hun bereidheid om alleen of samen met andere partijen, waaronder het Rijk, langjarige verplichtingen aan te gaan voor investeringen en jaarlijks terugkerende uitgaven.
- De bouw van nieuwe woonwijken en bedrijvenlocaties, met het oog waarop investeringen in infrastructuur zijn gepland, stagneert op veel plaatsen.

<sup>1</sup> [http://mirt2009.mirtprojectenboek.nl/images/517\\_tcm285-228664.pdf](http://mirt2009.mirtprojectenboek.nl/images/517_tcm285-228664.pdf)

Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	<sup>2</sup>	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>90 002</b>	<b>68 630</b>	<b>213 508</b>	<b>68 851</b>	<b>36 694</b>	<b>57 331</b>	<b>- 20 637</b>		<b>- 13 678</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>144 389</b>	<b>122 585</b>	<b>106 234</b>	<b>105 316</b>	<b>76 083</b>	<b>78 699</b>	<b>- 2 616</b>		<b>- 3 983</b>
<i>34.01 Netwerk weg</i>	<i>11 884</i>	<i>19 347</i>	<i>16 685</i>	<i>16 493</i>	<i>9 899</i>	<i>8 723</i>	<i>1 176</i>		<i>- 1 190</i>
34.01.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	5 361	6 072	11 708	14 894	8 038	7 445	593		- 1 766
34.01.02 Beheer en onderhoud	73	133	136	140	168	87	81	<sup>3</sup>	80
34.01.03 Anders betalen voor mobiliteit	474	0	0	0	0	0	0		0
34.01.04 Benutting en aanleg van weginfrastructuur	3 369	10 831	2 403	908	1 093	629	464	<sup>4</sup>	460
34.01.06 Weginfrastructuur voor het goederenvervoer	845	628	442	551	600	562	38		36
34.01.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	1 762	1 683	1 996	0	0	0	0		0
<i>34.02 Netwerk vaarwegen</i>	<i>2 228</i>	<i>2 157</i>	<i>2 236</i>	<i>2 272</i>	<i>2 259</i>	<i>2 194</i>	<i>65</i>		<i>53</i>
34.02.01 Vaarweginfrastructuur	2 228	2 157	2 236	2 272	2 259	2 194	65		53
<i>34.03 Netwerk spoor</i>	<i>76 968</i>	<i>50 610</i>	<i>44 038</i>	<i>51 907</i>	<i>42 146</i>	<i>36 374</i>	<i>5 772</i>		<i>- 664</i>
34.03.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	1 190	1 861	1 034	1 328	992	476	516	<sup>4</sup>	- 28
34.03.02 Beheer cf. Spoorwegwet	680	755	746	753	793	557	236		233
34.03.03 Beheer overig	301	599	660	700	640	635	5		1
34.03.04 Vervoer cf. Concessiewet	74 060	46 582	40 768	49 006	39 599	34 563	5 036	<sup>4</sup>	- 848
34.03.05 Vervoer overig	118	128	103	120	122	143	- 21		- 22
34.03.06 Kwaliteit spoorverbindingen goederenvervoer	19	0	0	0	0	0	0		0
34.03.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	600	685	727	0	0	0	0		0
<i>34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer</i>	<i>53 309</i>	<i>50 471</i>	<i>43 275</i>	<i>34 644</i>	<i>18 800</i>	<i>31 408</i>	<i>- 12 608</i>		<i>- 4 019</i>
34.04.01 Alg.strategie- en beleidsontwikkeling	8 006	8 480	4 193	4 150	3 730	3 284	446		- 677
34.04.02 Samenwerking Rijk en decentrale overheden	10 046	3 677	768	1	0	0	0		0
34.04.03 Stim.dec.overh., bedrijfsleven en maatsch.org.	4 311	4 404	6 578	136	0	0	0		0
34.04.04 Stimuleren marktwerking OV	18 055	13 193	13 782	12 112	3 537	1 129	2 408	<sup>5</sup>	171
34.04.05 Stimulering toegankelijkheid OV	782	451	279	0	661	0	661	<sup>4</sup>	661
34.04.06 Stimulering marktwerking Taxi	4 622	2 504	3 211	126	29	0	29	<sup>6</sup>	29
34.04.07 Inspectie Verkeer en Waterstaat	7 487	17 762	14 464	3 624	940	937	3		0
34.04.08 Regionale bereikbaarheid				6 237	4 918	21 951	- 17 033	<sup>7</sup>	- 2 215
34.04.09 Regionale OV-systemen				8 258	4 985	4 107	878		- 1 988
<i>34.05 Beter Benutten</i>					<i>2 979</i>	<i>0</i>	<i>- 2 979</i>		<i>1 837</i>
34.05.01 Beter Benutten					2 979	0	- 2 979	<sup>8</sup>	- 1 988

## Beleidsartikelen

34. Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	<sup>2</sup>	2011
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
– Apparaatuitgaven	11 795	13 762	15 187	17 248	14 624	7 569	7 055		
– Baten-lastendiensten	17 511	26 207	22 022	8 786	4 213	8 521	– 4 308		
– Restant	115 083	82 616	69 025	79 282	57 246	62 609	– 5 363		
<b>34.09 Ontvangsten</b>	<b>6 490</b>	<b>3 245</b>	<b>988</b>	<b>550</b>	<b>222</b>	<b>98</b>	<b>124</b>	<sup>9</sup>	<b>124</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindelung

<sup>2</sup> De lagere verplichtingen zijn hoofdzakelijk een gevolg van reeds in voorgaande jaren aangegane verplichtingen voor «Vervoer conform Concessiewet» (hoofdproduct 34.03.04) en van de onder punt 7 genoemde overboekingen naar andere artikelen.

<sup>3</sup> De forfaitaire doorbelasting van personele uitgaven op dit begrotingsonderdelen is hoger uitgevallen.

<sup>4</sup> De hogere uitgaven hangen samen met extra kosten i.v.m. benodigde juridische (Landsadvocaat) en financiële expertise voor de onderhandelingen met NS over HSA/HRN en extra uitgaven voor het actieplan groei op het spoor: diverse maatregelen lopen eerder opgelopen vertragingen in/raken op stoom in de uitvoering en er is bewust pessimistisch geraamd gegeven eerdere vertragingen.

<sup>5</sup> De hogere uitgaven zijn een gevolg van campagnes en andere extra uitgaven voor onder andere onderzoeken omtrent de OV Chipcard.

<sup>6</sup> De uitgaven hebben betrekking op een meting van de kwaliteit van het contractvervoer per taxi.

<sup>7</sup> De lagere uitgaven zijn hoofdzakelijk een gevolg van het feit dat hier geraamde uitgaven zijn verantwoord op andere budgetten en artikelen. Het gaat hierbij voornamelijk om overboekingen naar BDU en Beter Benutten.

<sup>8</sup> Tijdens het opstellen van de begroting 2011 was het budget voor Beter Benutten nog niet geregeld. Dit is ná de begroting 2011 pas gebeurd bij Miljoenennota 2012.

<sup>9</sup> De hogere ontvangsten worden hoofdzakelijk veroorzaakt door een bijdrage van derden in het handboek Communicatie en subsidievestigingen uit voorgaande jaren.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### **34.01 Netwerk Weg: Reistijden over de weg betrouwbaar en acceptabel maken**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest

##### *Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

Mede dankzij de realisatie van een groot aantal projecten op het hoofdwegennet (met name A1, A2, A4, A9, A12, A28, A50 en A58) zijn de files sinds 1 januari 2011 met 18,5% gedaald, na een toename van 7% in 2010 en van afname van 12% in 2009. Een aantal afgeronde werkzaamheden hebben dit mede mogelijk gemaakt. De economische groei, die de afgelopen jaren schommelt is overigens ook van invloed op de ontwikkeling van de files maar heeft in 2011 een beperkte rol gespeeld. De voertuigverliesuren zijn vooral afgenomen door de openstelling van de A27 (openstelling spitsstrook Everdingen-Lunetten), A12 (openstelling spitsstrook Nieuwerbrug), A50 (Valburg-Grijsoord), A2 (Oudenrijn-Everdingen).

Aan alle knelpunten uit de File Top 50 van eind 2010 is in 2011 gewerkt; naast bovengenoemde realisaties ook in planstudies en verkenningen. Naast deze projecten heeft de beleidsontwikkeling in 2011 een impuls gekregen. Mede op basis van de NMCA is de (ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) opgesteld en tegelijk met de NMCA naar de Kamer gestuurd.

In 2011 zijn niet alleen besluiten genomen over wegen, ook zijn op een aantal plaatsen wegprojecten gestart en/of opgeleverd (zie onderstaande tabel). In 2011 is circa 289 kilometer aan nieuwe rijstroken opgeleverd.

**Besluiten genomen in 2011**

Tracébesluiten: 9

Ontwerp-tracébesluiten: 4

A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere  
 A2 Den Bosch–Eindhoven  
 N2 Meerenakkerweg  
 A4 Dinteloord–Steenbergen  
 N11 Leiden–Zoeterwoude–Alphen  
 A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum  
 A12 Ede Grijsoord  
 A27 Lunetten–Rijnsweerd  
 N61 Hoek'schoondijke  
**(ontwerp) Wegaanpassingsbesluiten: 1**  
 A28 Utrecht–Amersfoort (OWAB)

A9 Omlegging Badhoevedorp  
 N18 Varsseveld–Enschede  
 N31 Harlingen  
 N33 Assen–Zuidbroek

*Beheer en onderhoud, Benutting en aanleg van weginfrastructuur*

De in de ontwerpbegroting omschreven activiteiten worden op artikel 12 van het Infrastructuurfonds verantwoord.

*Weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

In 2011 zijn bij de planning van de no regret maatregelen voor de aanpak van de A67 tussen Eindhoven en Venlo (uitvoering 2014) enkele verlengingen van in- en uitvoegstroken van het vrachtverkeer opgenomen. In samenwerking met de topsector logistiek is een gemeenschappelijke visie op een kernnetwerk logistiek van (inter)nationale verbindingen en multimodale knooppunten ontwikkeld. Hiervoor is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte een kaart opgenomen voor het internationale kernnetwerk logistiek. Dit netwerk bevat de voor logistiek belangrijkste grensoverschrijdende achterlandverbindingen van de mainports, brainport en greenports.

De Ambassadeur Stedelijke Distributie (aanjaag- en kennisfunctie en bemiddeling) heeft zijn derde en laatste jaar afgesloten met een eindcongres waarin hij aangaf dat gemeenten en bedrijfsleven de kar nu (nog) meer moeten gaan trekken. De motivatie hiervoor is nu veel groter dan jaren geleden, mede doordat gemeenten en bedrijfsleven elkaar steeds beter weten te vinden in hun streven naar meer duurzaamheid. Volgens de ambassadeur zou vooral het bundelen van goederenstromen zeer kansrijk en effectief zijn. De meest concrete activiteiten, advies bij samenwerking tussen gemeenten en bedrijfsleven, wordt sinds 2010 door Connekt gedaan. In 2011 heeft Connekt met 40 gemeenten contact gelegd over efficiëntere en duurzamere stedelijke distributie.

De Minister heeft haar visie op de aanpak verzorgingsplaatsen aan de Tweede Kamer meegedeeld in haar brief n.a.v. de uitkomsten Bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011, van 25 november 2011 (Vergaderjaar 2011–2012, 33 000A, nr. 20).

Meetbare gegevens

*Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

De meetbare gegevens voor dit product zijn bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten zijn gericht op zowel Beheer en onderhoud, Anders Betalen voor Mobiliteit, Verkeersmanagement, Benutting en aanleg van weginfrastructuur en Weginfrastructuur voor het goederenvervoer zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

## Beleidsartikelen

### Beheer en onderhoud

De meetbare gegevens 2011, zoals de prestatie-afspraken, de specificatie van het areaal en de oppervlakte van het wegdek staan vermeld in artikel 12.02 van het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

### Benutting en aanleg van weginfrastructuur, weginfrastructuur voor het goederenvervoer

Indicator: Acceptabele reistijd							
	Basis- waarde 2001	2007	2008	2009	2010	Realisatie 2011	Streefwaarde 2020
Een acceptabele reistijd: percentage trajecten waar streefwaarde wordt gehaald <sup>1</sup>	86%	80%	80%	84%	83%	80%	reistijd in spits ma. 1,5 x reistijd buiten spits: op stedelijke ringwegen max. 2x buiten de spits

<sup>1</sup> Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn er 82 trajecten onbemeten. Aangenomen is dat deze onbemeten trajecten voldoen aan de gewenste reistijd in de spits omdat dit de minst drukke trajecten zijn.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2012

Door een opleving van de economie in 2011, na de crises van 2008–2010, is de automobiliteit op het hoofdwegennet met 3,5% toegenomen. Ondanks de afname van de files op specifieke locaties waar projecten zijn gerealiseerd is op andere locaties de drukte licht toegenomen. Hierdoor is het percentage trajecten waar voldaan wordt aan de streefwaarde afgenomen van 83% in 2010 naar 80% in 2011. Zonder realisatie van projecten in 2011 zou de afname van dit percentage groter geweest zijn.

### Verkeersmanagement

Indicator: Betrouwbaarheidpercentage hoofdwegennet							
	Basis- waarde 2000	2007	2008	2009	2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2020
Betrouwbaarheidspercentage: percentage van de verplaatsing in de spits op het HWN dat op tijd is <sup>1</sup>	94%	90%	90%	92%	91%	92%	95%

<sup>1</sup> «Op tijd» wil zeggen op langere afstanden (boven 50 km) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd op een bepaald tijdstip van de dag. Het percentage voor het gehele hoofdwegennet zal iets hoger zijn, omdat de betrouwbaarheidscijfers betrekking hebben op 106 trajecten in de Randstad, Gelderland en Noord-Brabant. De overige 82 trajecten zijn onbemeten en daarom niet in de betrouwbaarheidscijfers opgenomen. Deze 82 trajecten zijn het minst druk en daardoor het meest betrouwbaar.

Bron: Rijkswaterstaat DVS, 2012

De indicator Betrouwbaarheidspercentage hoofdwegennet is sinds de (ontwerp) SVIR geen indicator meer. De indicator wordt voor de laatste keer opgenomen in het jaarverslag. De indicator is licht verbeterd van 2010 (91%) naar 2011 (92%). Reden is het grote aantal gerealiseerde projecten waardoor het verkeerssysteem in zijn geheel iets beter en betrouwbaarder is gaan functioneren, ondanks een toename van de automobiliteit van 3,5%.

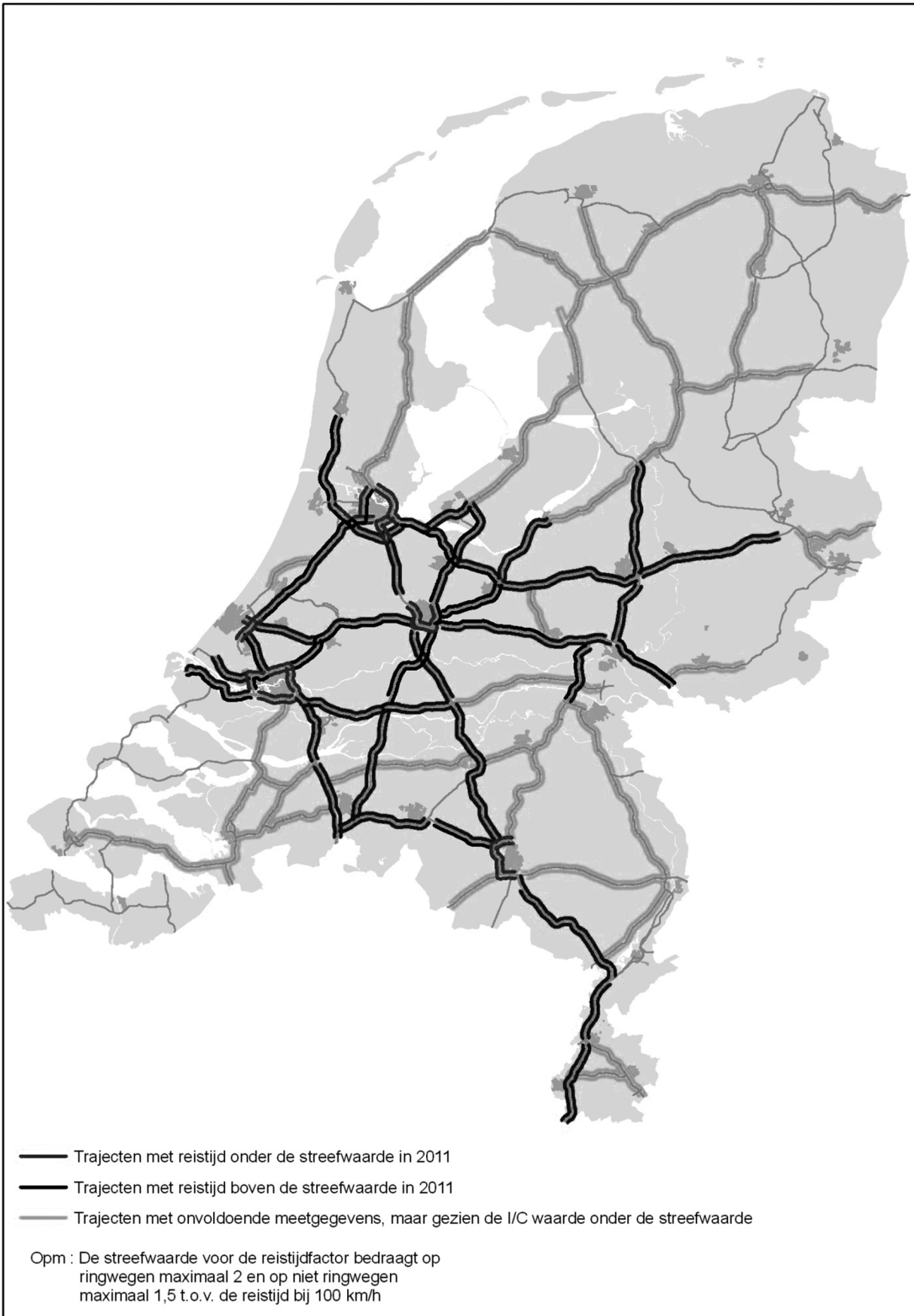
## Beleidsartikelen

Indicator: Voertuigverliesuren	2007	2008	2009	2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2020
Voertuigverliesuren in files index 2000 = 100 <sup>1</sup>	157	158	140	149	122	60

<sup>1</sup> Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De TK heeft bij de behandeling van de Nota Mobiliteit aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd. De streefwaarde gaat ervan uit dat Anders Betalen voor Mobiliteit zou worden ingevoerd.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS 2012

De indicator filezwaarte (in voertuigverliesuren) is sinds de (ontwerp) SVIR geen indicator meer. De indicator wordt voor de laatste keer opgenomen in het jaarverslag. De voertuigverliesuren zijn met 18% afgenomen ten opzichte van 2010, door de realisatie van een groot aantal projecten in 2011; zie ook de algemene toelichting 34.01.



Bron: Rijkswaterstaat/DVS / verkeersmanagement hoofdwegennet

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

**Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)**

Artikel omschrijving	Realisatie 2011
12.Hoofdwegenwet	2 577 371

**34.02 Netwerk Vaarwegen: Reistijden over het water betrouwbaar en voorspelbaar maken**

Doelbereiking

*De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:*

- Vaarwegen zijn onderhouden en in de Nota Mobiliteit gesignaleerde infrastructuurknelpunten zijn gefaseerd onderzocht en aangepakt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)<sup>1</sup>.
- De kwaliteit van vaarwegen is toegenomen door de uitvoering van verschillende MIRT-aanlegprojecten en de aanpak van het achterstallig onderhoud. Zie artikel 15 van het IF voor meer informatie.
- In 2011 is er op het gebied van binnenhavens verder uitvoering gegeven aan de eerder bestuurlijk toegekende quick win projecten. In 2011 zijn er 4 projecten (waarvan 1 afwijzend) beschikt voor een totaalbedrag van € 4,8 mln. Sinds 2009 zijn er nu in totaal 66 projecten beschikt voor een totaal bedrag van € 86,9 mln. In totaal zijn 18 projecten inmiddels opgeleverd. De uitvoering wordt voortgezet in de periode tot en met 2013.
- Naast de uitvoering van de toegekende quick winprojecten is er ook een 3<sup>e</sup> tranche voor nieuwe voorstellen in voorbereiding. In het najaar 2011 zijn de procedure en criteria aangekondigd in de septembercirculaire van het Gemeentefonds<sup>2</sup>. Vervolgens zijn deze criteria gepubliceerd via de website van het rijk en van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.
- In audits geconstateerde onderhoudsproblematiek is aangepakt. De spanning tussen ambities en budgettaire mogelijkheden in kaart gebracht en zijn oplossingsmogelijkheden verkend. Dit heeft in de begroting 2012 geresulteerd in een oplossing van de problematiek door een structurele verhoging van het onderhoudsbudget, aanvullende efficiencymaatregelen en versoberingen van het onderhoudsniveau. Hiervoor is het aanlegprogramma op basis van de prioriteiten uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geherprioriteerd.

<sup>1</sup> <http://mirt2011.mirtprojectenboek.nl/>

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gemeenten/gemeentelijke-financien/gemeentefonds](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/gemeenten/gemeentelijke-financien/gemeentefonds)



Indicator: Passeertijd sluizen						
	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012
Hoofdtransportas	63%	75%	68%	85%	67%	85%
Hoofdvaarweg	84%	85%	81%	70%	79%	75%
Overige vaarweg	92%	90%	88%	70%	92%	70%

Bron: Rijkswaterstaat/Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS), 2012

De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldoen in 2011 niet aan de streefwaarden (67% in plaats van 85%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de lage score van de Volkeraksluizen bij Zuid-Holland en Sluizen Terneuzen bij Zeeland. Voor beide sluizen zijn verkenningen uitgevoerd. Voor de Volkeraksluizen wordt medio 2012 een voorkeursbesluit voor uitbreiding van de sluiscapaciteit verwacht. Voor de sluis Terneuzen wordt naar verwachting begin 2012 een planstudiebesluit genomen. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijziging naar het Infrastructuurfonds (IF)

Artikel omschrijving	Realisatie 2011
IF 15 Hoofdvaarwegennet	829 016

Operationele doelstelling

**34.03 Netwerk Spoor: Betrouwbaarheid en capaciteit van het spoorwegnet vergroten**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

In 2011 is verdere uitvoering en implementatie gegeven aan de maatregelen die voortvloeien uit het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving (TK 2008–2009, 31 987, nr. 1)<sup>1</sup>. Bij brief van 5 juli 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van deze uitvoering en implementatie (TK 2010–2011, 31 987, nr. 9)<sup>2</sup>. In die rapportage is nader ingegaan op de maatregelen van de volgende thema's: beter samenwerken voor beter spoorvervoer, publieke sturing van ProRail, publieke sturing op NS, decentrale overheden en regionale spoorvervoerders, veiligheid en wetgeving.

De implementatie van de uitvoeringsagenda van het kabinetsstandpunt ligt op schema. In 2011 zijn diverse maatregelen gerealiseerd. De overige maatregelen zullen volgens de huidige inzichten en verwachtingen in 2014 afgerond zijn.

*Beheer conform Spoorwegwet<sup>3</sup>*

Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Binnen de beheerconcessie zijn tussen lenM en ProRail afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van het spoor. Deze prestaties worden door ProRail in het jaarlijkse beheerplan uitgewerkt in nadere

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31987-1.html>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32549/kst-31987-9.html>

<sup>3</sup> <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/wie-doet-wat-op-het-spoor/concessies-voor-vervoer-en-beheer>

## Beleidsartikelen

indicatoren met bijbehorende grenswaarden. De minister dient hiermee in te stemmen.

Voor de uitvoering van de beheerconcessie en het beheerplan ontvangt ProRail jaarlijks subsidie vanuit het Infrastructuurfonds. Voor een toelichting op de uitgaven aan en bestedingen door ProRail alsmede de daarmee gerealiseerde prestaties wordt verwezen naar artikel 13 van het Infrastructuurfonds.

### *Beheer overig*

Dit betreft onderwerpen die niet vallen onder de hoofdspoorweginfrastructuur, maar wel door ProRail worden beheerd en uitgevoerd, zoals fietsenstallingen bij de stations, tankplaten, studies capaciteitsmanagement en onderhoud transferruimtes. Verder betreft dit de voorbereiding van het in beheer nemen van toekomstige hoofdspoorweginfrastructuur.

De uitgaven die in dit kader worden gedaan maken onderdeel uit van de jaarlijkse subsidie die ProRail ontvangt voor onderhoud en vervanging (artikel 13 IF).

### *Vervoer conform Concessiewet<sup>1</sup>*

De huidige concessie voor het rijden op het Hoofdrailnet loopt tot en met 2014. IenM houdt toezicht op de naleving van de verplichtingen van NS uit hoofde van deze concessie. Jaarlijks worden met NS in het Vervoerplan afspraken gemaakt over de waarden die NS moet behalen op een 14-tal prestatie-indicatoren. NS rapporteert hier twee maal per jaar over aan IenM. Op 29 februari 2012 heeft IenM (conform de vervoerconcessie) van NS de verantwoording ontvangen over de in het Vervoerplan 2011 afgesproken prestaties. De complete verantwoording is niet openbaar, daarom wordt deze niet bijgevoegd. De NS heeft voor 6 van de 14 prestatie-indicatoren de in het Vervoerplan 2011 afgesproken grenswaarde niet gehaald. IenM legt daarvoor boetes op van in totaal € 2,75 mln. Deze boetes zijn voorlopig; als NS in 2012 alsnog de grenswaarden haalt, hoeven ze de boetes niet te betalen.

Ook heeft de NS nog enkele onrendabele lijnen gereden die nog niet zijn gedecentraliseerd.

### *Vervoer overig*

Aan HSA is de concessie voor de HSL-Zuid verleend. Deze is op 1 juli 2009 in werking getreden<sup>2</sup>. Aangezien HSA nog niet over het definitieve hogesnelheidsmaterieel beschikt is afgesproken dat IenM de verplichtingen uit de concessie nog niet handhaaft. Wel vindt er regelmatig aan de hand van de kwartaalverslagen voortgangsoverleggen plaats tussen HSA en IenM. Eind 2010 heeft de minister de Kamer geïnformeerd over het feit dat het financieel niet goed gaat met HSA en dat zij aan een oplossing zou gaan werken. Op 18 november 2011 heeft de minister de Tweede Kamer laten weten wat haar oplossing is (Kamerstuk 22 026, nr. 343)<sup>3</sup>.

### *Kwaliteit van spoorverbindingen voor het goederenvervoer*

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)<sup>4</sup> is in 2011 gewerkt aan het uitwerken van de voorkeursbeslissing en is nader onderzoek gedaan naar het goederenvervoer. De optimalisatie van het gebruik van de Betuweroute maakt hier onderdeel van uit. Tevens is in 2011 de subsidieregeling in het kader van de Nota spoorgoederen knooppunten<sup>5</sup> verder uitgewerkt. Deze regeling zal medio 2012 worden opengesteld voor aanvragen.

<sup>1</sup> <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/wie-doet-wat-op-het-spoor/concessies-voor-vervoer-en-beheer>

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/projecten-spoorvervoer/hogesnelheidslijn-zuid](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/projecten-spoorvervoer/hogesnelheidslijn-zuid)

<sup>3</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22026-343.html>

<sup>4</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/spoorboekloos-reizen](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoorvervoer/spoorboekloos-reizen)

<sup>5</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-299847230.html>

## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

Indicator: Beschikbaarheid Hoofdspoorweginfrastructuur (HSI, dit is incl. de regionale spoorlijnen, maar excl. HSL en BTR)							
	2007	2008	2009	2010	Grens- waarde 2011	Reali- satie 2011	Streef- waarde 2012
Beschikbaarheid HoofdSpoorwegInfra	99,40%	99,62%	99,51%	99,55%	99,45%	op 1-5-2012 beschikbaar, bij rapportage Q4	99,45%

Bron: Beheerplan PRoRail JAARPM

Indicator: Punctualiteit Hoofdrailnet (HRN)								
	Basis- waarde 2003	2007	2008	2009	2010	Grens- waarde Vervoerplan 2011 <sup>1</sup>	Reali- satie 2011	Streef- waarde 2012
Indicator: 3 minuten punctualiteit HRN <sup>2</sup>	83,1%	87,0%	86,8%	86,6%	86,5%	<sup>3</sup>	89,6%	
Indicator: 5 minuten punctualiteit HRN <sup>1</sup>			93%	92,8%	92,5%	93% <sup>2</sup>	94,7%	93%
Reizigerspunctualiteit Klantoordeel op tijd rijden (% dat een 7 of hoger geeft)						90% 52%	91,5% 51%	

<sup>1</sup> Met het oog op de internationale vergelijkbaarheid is vanaf het Vervoerplan 2011 de indicator gewijzigd van 3 minuten punctualiteit in 5 minuten punctualiteit.

<sup>2</sup> Afhankelijk van de uitvoering van de 2e fase van het Herstelplan (2007–2012).

<sup>3</sup> Is voor 2011 niet meer bepaald

Bron: NS, Vervoerplan 2011

Behalve het klantoordeel zijn de prestaties goed te noemen. De goede prestaties hebben (onder meer) de volgende oorzaken:

- Analyses die NS uitvoert om de uitvoering van de dienstregeling steeds verder te verfijnen
- Het ingewerkt raken van het nog niet zo lang geleden ingerichte Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) waardoor verstoringen steeds minder een olievlekwerking hebben
- Instroom van het snellere nieuwe sprintermaterieel
- Gunstige weersomstandigheden die gedurende 2011 nauwelijks voor grote problemen hebben gezorgd
- Relatief weinig hinder van (uitgelopen) werkzaamheden door ProRail.

Het feit dat de goede prestaties niet tot een hoger klantoordeel leiden heeft waarschijnlijk vooral te maken met doorwerking van de negatieve beeldvorming naar aanleiding van de problemen in de afgelopen winters.

### Extracomptabele verwijzingen

Verwijzig naar het Infrastructuurfonds (IF)

Artikel omschrijving	
13. Spoorwegen	2 670 403
17.02 Betuwelijn	4 105
17.03 Hogesnelheidslijn	67 313
17.02 Anders betalen voor mobiliteit	877

Operationele doelstelling

**34.04 Netwerk decentraal/regionaal vervoer: decentrale overheden in staat stellen een effectief regionaal mobiliteitsbeleid te voeren**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Algemene strategie- en beleidsontwikkeling*

- De Raad van State heeft advies uitgebracht over het wetsvoorstel Lokaal Spoor. Het wetsvoorstel zal begin 2012 bij de Tweede Kamer kunnen worden ingediend.
- De concessie Waddenveren West voor het onderhouden van de veerverbinding tussen Harlingen en Vlieland en Harlingen en Terschelling is in mei 2011 verleend aan TSM. De concessie Oost voor de veerverbinding tussen Holwerd en Amelanden Lauwersoog en Schiermonnikoog is in mei 2011 verleend aan Wagenborg Passagiersdiensten. De concessies worden pas onherroepelijk na afronding van de bezwaar- en beroepprocedures.
- Het experiment leeftijdsverlaging buschauffeurs is op 1-1-2011 van start gegaan. In het eerste jaar van de proef traden geen substantiële aantallen jonge buschauffeurs toe tot het experiment. Dit was ook niet verwacht omdat het volgen van de opleiding geruime tijd in beslag neemt. Daarnaast was de vraag naar nieuwe chauffeurs vanuit de OV-bedrijven het afgelopen jaar zeer gering.
- Ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het regionaal OV heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) allerlei activiteiten uitgevoerd ter ondersteuning van de kennisuitwisseling en verspreiding.
- Het Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement (SBVV) heeft op 27 oktober een eindadvies overhandigd aan de minister van IenM. Dat was het resultaat van twee jaar onderzoek en samenwerking door de betrokken publieke en private partijen. Hoofdpijnen uit het eindadvies zijn:
  - Voortzetting publiek-private dialoog op strategisch en tactisch niveau;
  - Programmatische aanpak van projecten in het kader van beter benutten;
  - Invulling van kennisleemtes, bijvoorbeeld over open-data en hergebruik;
  - Ondersteuning van de Europese harmonisatie en standaardisatie.

*Betrouwbaar en veilig*

- De voorbereiding van de invoering van de Europese verordening over passagiersrechten is gestart met een consultatie via de Overlegorganen Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>. De consultatie is gericht aan de sector in den brede (o.m. vervoerders, verzekeraars, consumentenorganisaties). Aan de wegbeheerders is gevraagd een overzicht te geven van de terminals waar de voorschriften van de verordening van toepassing zijn.

<sup>1</sup> [www.overlegvenw.nl](http://www.overlegvenw.nl)

## Beleidsartikelen

- Begin 2011 is de eerste maatregel om de capaciteit en punctualiteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen te verbeteren gerealiseerd: dit betrof de aanleg van een stuk dubbelspoor bij Sneek Noord en een extra perron. Daardoor is de frequentie tussen Sneek en Leeuwarden verhoogd van 2 x per uur per richting naar 3 x per uur per richting. Voor de maatregelen op vrijwel alle andere lijnen is ProRail de planstudies gestart. Voor de perronverlengingen op de lijn Arnhem-Winterswijk is eind 2011 ook al de beschikking voor de realisatie afgegeven.

## Regionale bereikbaarheid

### Snel

- *De start van 44 projecten ter verhoging van snelheid en frequentie regionaal OV.*

In 2011 is de laatste overeenkomst in het kader van het actieprogramma regionaal OV ondertekend tussen het Rijk en de provincies Noord-Holland en Flevoland. Daarmee komt het totaal aan overeenkomsten met betrekking tot dat programma op 16. In deze overeenkomsten zijn over 26 projecten afspraken gemaakt over de uitvoering en de financiering. In 2011 zijn 25 projecten in uitvoering.

- *Ruimte voor de Fiets.*

In totaal zijn 55 000 stallingsplaatsen gereedgekomen, waaronder 5000 in NSP-project Arnhem; 25 000 stallingsplaatsen betreffen de vervanging van dubbellaags oude rekken (project upgrade bewaakte stallingen).

Daarnaast is op 28 juni 2011 het nieuwe actieplan Fietsparkeren<sup>1</sup> naar de Tweede Kamer gestuurd. Daarin wordt de vervolgoers voor het programma «Ruimte voor de Fiets»<sup>2</sup> geschetst.

- *Strippenkaart en OV-chipkaart*

De OV-chipkaart is gedurende 2011 op alle regionale spoorlijnen ingevoerd. Daarmee is de introductie in heel Nederland voltooid. Daarnaast is de stopzetting van het nationaal vervoerbewijs (de strippenkaart) afgerond. In de zomer is de strippenkaart in tien vervoersregio's uitgezet. Op 3 november zijn de laatste zes gevolgd, waarmee de strippenkaart aan het einde van het jaar definitief in heel Nederland is afgeschaft.

De Commissie Meijdam heeft op 30 juni haar advies gegeven over 1) permanente structuur voor overleg en besluitvorming over concessie-overstijgende onderwerpen met nationale impact, 2) het oplossen van het dubbel opstaptarief in de treinrailketen en 3) enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Na oplevering van het advies is de heer Meijdam gevraagd om als kwartiermaker de adviezen uit te werken in oplossingen die geïmplementeerd kunnen worden.

### Multimodale reisinformatie

- De Nationale databank openbaar vervoergegevens (NDOV). De overheden hebben het beschikbaar krijgen van ov-data uitgewerkt in het project ND-OV. Hierin worden de voorwaarden gecreëerd voor het beschikbaar krijgen van data die nodig zijn voor gewenste actuele, betrouwbare en landsdekkende reisinformatie.

In 2011 is gewerkt aan het inventariseren van functionaliteiten van de database. Gaande dit onderzoek werd duidelijk dat naast centrale opslag meer opties zijn om de benodigde data voor reisinfo beschikbaar te krijgen zoals uitbreiden van bestaande databanken en de optie dat de markt NDOV bouwt en beheert zonder overheidsbijdrage.

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/28/nieuw-actieplan-fietsparkeren-bij-stations.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/28/nieuw-actieplan-fietsparkeren-bij-stations.html)

<sup>2</sup> [www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/Ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx](http://www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/Ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx)

## Beleidsartikelen

- Er zijn 21 gegevensgroepen beschreven voor drie categorieën data: voor reisadviezen, actuele informatie op halte/station en reisbegeleiding. Vervolgens is een gap-analyse uitgevoerd: hoe groot is het verschil in de huidige en de gewenste kwaliteit. En hoe kunnen de datastromen het beste lopen (architectuur) en hoe moeten de rollen/verantwoordelijkheden worden georganiseerd. De Nationale Databank Wegverkeergegevens (NDW) is in 2009 gestart met het verzamelen, verwerken en verspreiden van gegevens over de actuele verkeerssituatie op de weg ten behoeve van dynamisch verkeersmanagement en verkeersinformatie. Hoogtepunten uit 2011 zijn:
- 5 000 km van de beoogde 5 500 km van het basisnetwerk al aangesloten voor de actuele verkeerssituatie;
  - de beschikbaarheid van alle doorgaande stroomwegen tot op gemeentelijk niveau georganiseerd;
  - de provincie Overijssel en regio Twente gaan ook deel uitmaken van de netwerkorganisatie;
  - een toename van afnemers gerealiseerd, zoals INRIX en Navteq;
  - meer toepassingen gekomen, zoals een wegwerkzaamheden app;
  - de evaluatie van NDW gestart.
- Op 26 en 27 oktober is een werkconferentie gehouden over de oprichting van een *Nationaal Dataloket Parkeervoorzieningen (NDPV)*. Het dataloket beoogt de uitwisseling van gegevens die nodig zijn voor de planning van een reis inclusief parkeren, zowel voorafgaand als tijdens de reis. Het heeft betrekking op alle gereguleerde parkeervoorzieningen die openbaar toegankelijk zijn, zowel op straat als op afgesloten terreinen als gebouwen. De positieve uitkomsten op werkniveau worden nu uitgewerkt voor bestuurlijke besluitvorming, met aandacht voor de maatschappelijke kosten en baten en de financiering, zowel initieel als structureel en inclusief private partijen. Betrokken organisaties NDW, RDW en het SHPV (Service Huis Parkeervoorzieningen)<sup>1</sup>, bereiden de besluitvorming voor, mede in opdracht van de grote gemeenten als grootste belanghebbenden, met veel zoekverkeer en een actief parkeerbeleid.

### Meetbare gegevens

#### *Algemene strategie en beleidsvorming*

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op zowel het regionaal OV-systeem en de regionale bereikbaarheid zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

#### *Regionale bereikbaarheid*

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

Bron: KpVV – klantenbarometer 2011

<sup>1</sup> [www.rdw.nl/shpv/nl/shpv/Pages/ServicehuisParkerenRDWtekenenovereenkomst.aspx](http://www.rdw.nl/shpv/nl/shpv/Pages/ServicehuisParkerenRDWtekenenovereenkomst.aspx)

Indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV							
	Basis- waarde 2002	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3) G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag)	5%	72%	92%	92%	92%	100%	100% n.v.t.

Bron: *lenM*

Volgens het huidige Besluit Personenvervoer 2000 dient het stadsvervoer in de G3 op een later moment aanbesteed te worden. Bus- en multimodale concessies moeten op 1-1-2013 aanbesteed zijn, tram- en metroconcessies op 1-1-2017. De minister heeft deze data in 2011 in het Bp2000 vastgelegd om de G3 meer gelegenheid te bieden de aanbesteding voor te bereiden. Dit is in de brief aan de Tweede Kamer van 6-6-2011 medegedeeld (TK 2010–2011, 23 645, nr. 452)<sup>1</sup>.

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 mrd)				
	2007	2008	2009	2010 <sup>1</sup>
Stadsregio's	3,6	3,6	3,7	3,9
Provincies	2,9	2,8	2,8 <sup>2</sup>	2,8
Totaal	6,5	6,4	6,5	6,7

<sup>1</sup> Gebaseerd op een raming.

<sup>2</sup> Wijkt af van eerdere opgave (2,9), want de ritkilometers zijn herberend.

Bron: *WROOV*

De reizigerskilometers hebben alleen betrekking op de kilometers die zijn afgelegd met bus, trein en metro. De reizigerskilometers die met de regionale treinen zijn afgelegd zijn niet meegeteld.

De ontwikkeling vertoont een min of meer stabiel beeld, met een licht positieve ontwikkeling vanaf 2010.

De dip in de reizigerkilometers in 2008 heeft te maken met de acties en staking in het streekvervoer.

De lichte groei in 2010 kan zijn veroorzaakt door minder zwartrijden in de metro a.g.v. invoering van de ov-chipkaart. Maar ook minder grijs rijden kan oorzaak zijn van de lichte stijging.

Realisatiecijfers voor het jaar 2011 worden pas in het najaar van 2012 bekend gemaakt.

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandelddossier/21109/kst-23645-452.html>

Stimulering marktwerking taxi

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument <sup>1</sup> (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog: 2005: 7,2 (precies: 7,16) 2006: 7,2 (precies: 7,22) 2007: 7,2 2008: 7,3 2009: 7,2 2010: 7,5 2011: 7,8	iets lager dan het landelijk gemiddelde: 2005: niet gemeten 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2 2010: 7,2 2011: 7,1
2. Prijsontwikkeling (straattaxi) <sup>2</sup>	Prijzdaling	2005: +1,7% 2006: + 1,9% 2007: + 3,9% 2008: 1,2 % 2009: varieert van 1,2% voor stadsrit en 1,1% voor buitenrit (2) 2010: varieert van + 1,2% voor stadsrit en + 1,1 % voor buitenrit 2011: Stadsrit +2,6%; buitenrit + 2,2%	2005: + 1,6% 2006: + 2,6% 2007: + 3,6% 2008: - 24,6% tot + 6% 2009: varieert van 0,1% voor stadsrit en - 0,1% voor buitenrit (2) 2010: +0,2% voor een stadsrit en +0,4% voor een buitenrit 2011: Stadsrit 0,0%; buitenrit -0,4%

<sup>1</sup> Jaarlijks vindt onderzoek plaats naar zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling van het taxivervoer. De landelijke waardering is in 2011 duidelijk hoger dan in 2010. Dit wordt echter vooral veroorzaakt door een gewijzigde onderzoeksopzet. Niet langer wordt een algemene waardering gevraagd van het taxigebied. De waardering is nu gebaseerd op de ervaring van de klant tijdens zijn meest recente taxirit. In de 4 grote steden vindt jaarlijks mystery shopper onderzoek plaats naar de kwaliteit van de straattaxi. De waardering is redelijk constant (7,1 in 2011 en 7,2 in 2010). De effecten van nieuw taxibeleid worden naar verwachting in 2012/2013 in de waardering zichtbaar.

<sup>2</sup> De landelijke prijsontwikkeling van de straattaxi wordt jaarlijks gemeten voor een tweetal referentieritten; één met 5 kilometer lengte (meest voorkomende rit in de steden) en één met een lengte van 15 kilometer (vooral kleinere steden en platteland). Het indexcijfer voor de maximumtarieven was in 2011 0,5%. Ongeveer 80% van de straattaxichauffeurs hanteert de maximumtarieven. De weergegeven nominale prijsveranderingen waren in 2011 beperkt: een lichte stijging landelijk en vrijwel gelijke tarieven in de 4 grote steden. Gegeven een inflatie van 2,3% in 2011 bleven de tarieven landelijk in reële termen gelijk, in de 4 grote steden daalden deze licht.

Bron:

1. Waardering consument:

- Vier grote steden: *Mysteryshopper Onderzoek 2011*; TNS Consult.

- Landelijke ontwikkeling: *taximonitor gebruikers 2011*; I&O Research.

2. Prijsontwikkeling: TNS Consult

### OV-Chipkaart

Voor de invoering van de OV-chipkaart zijn geen meetbare gegevens opgenomen omdat de decentrale overheden en vervoerders verantwoordelijkheid dragen voor de uitrol.

### Operationele doelstelling

### 34.05 Beter Benutten

Op 1 januari 2011 is de programmadirectie Beter Benutten opgericht. De Tweede Kamer is op 14 juni 2011 over de doelstellingen, voornemens, activiteiten en inhoud van het programma geïnformeerd (lenM-BSK/2011-88715, kamerstuk: 32 500 A 81<sup>1</sup>).

De aanpak wordt gekenmerkt door een tweetal pijlers, te weten regionale gebiedspakketten en maatregelen op nationale schaal. In 2011 heeft de nadruk gelegen op het samenstellen van de regionale gebiedspakketten. In het BO-MIRT in november 2011 zijn de gebiedspakketten besproken en vastgesteld. De Tweede Kamer is met een brief van 1 december 2011 (lenM-BSK/2011-157830, kamerstuk: 33000A21)<sup>2</sup> geïnformeerd over de afspraken die daar met de regio's zijn gemaakt. In de bijlage bij deze brief zijn de circa 250 afgesproken maatregelen genoemd.

<sup>1</sup> Vaststelling begroting Infrastructuurfonds voor het jaar 2011 – 32 500 A 81; [www.rijksbegroting.nl/2011/kamerstukken,2011/6/23/kst157910.html](http://www.rijksbegroting.nl/2011/kamerstukken,2011/6/23/kst157910.html)

<sup>2</sup> Vaststelling begroting Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 – 33 000 A 21; [www.rijksbegroting.nl/2012/kamerstukken,2011/12/7/kst164204.html](http://www.rijksbegroting.nl/2012/kamerstukken,2011/12/7/kst164204.html)



## Beleidsartikelen

In de begroting 2012 is voor het eerst het artikelonderdeel XII 34.05 voor Beter Benutten opgenomen. Op dat moment is ook het budget voor 2011 beschikbaar gekomen. De bedragen voor 2011 zijn gebaseerd op een eerste globale raming uit de beginfase van het programma. In 2011 is aan het Platform Slim Werken Slim Reizen<sup>1</sup> € 1,1 mln. ter beschikking gesteld. Het Platform stimuleert werkgevers en werknemers om afspraken te maken over gedragsverandering via mobiliteitsmanagement. Door het Platform is daarmee aandacht gegeven aan het «Nieuwe Werken». Verder zijn er opdrachten verstrekt ten behoeve van de beoordeling van de kosteneffectiviteit van de gebiedspakketten. Eind 2011 is een bedrag van € 44,6 mln. via de Brede Doeluitkering 2012 (BDU) beschikbaar gesteld aan de regio's.

Op dit moment worden de plannen van aanpak besproken om uitvoering te geven aan de 254 maatregelen zoals die in het bestuurlijk MIRT overleg zijn overeengekomen. Effecten van Beter Benutten zijn in het jaarverslag 2011 dan ook nog niet te benoemen.

Overzicht afgeronde onderzoeken				
	Onderzoek onderwerp	AD of OD	A. Start B Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Netwerk weg	34.01	A: 2009 B: 2010	Zie Jaarverslag XII 2010, blz. 86. TK 2010–2011, 31 305, nr. 190. Mobiliteitsbeleid; Brief regering; Toezending concept-deelrapporten voor wegen, vaarwegen en regionaal openbaar vervoer, op basis waarvan de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) ) zijn geformuleerd <sup>1</sup>
	BDU Verkeer en vervoer	34.04	A: 2010 B: 2011	Zie Jaarverslag XII 2010, blz. 86. De evaluatie is uitgesteld, omdat de randvoorwaarden van de BDU in de kabinetsformatie zijn gewijzigd. Zowel financieel als betreffende de bestuurlijke organisatie op decentraal niveau. <a href="http://www.prorail.nl/Publiek/ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx">http://www.prorail.nl/Publiek/ruimtevoordefiets/Pages/Ruimtevoordefiets.aspx</a>
<b>Effectenonderzoek ex post</b>	Ruimte voor de fiets	34.03	jaarlijkse monitoring	

<sup>1</sup> [https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31\\_305-190.html](https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31_305-190.html)

Ruimte voor de Fiets: Er is in 2011 geen monitoring uitgevoerd, omdat er op een zeer groot aantal stations op dit moment gebouwd en verbouwd wordt. Daardoor zullen de resultaten van een monitoring niet representatief zijn. In het actieplan Fietsparkeren is aangegeven dat om de drie jaar tellingen worden uitgevoerd om de capaciteit vast te leggen. In 2009 is de laatste monitor uitgevoerd. In 2012 zal een volgende monitoring uitgevoerd worden.

<sup>1</sup> [www.slimwerkenslimreizen.nl](http://www.slimwerkenslimreizen.nl)

### Artikel 35. Mainports en logistiek

#### Algemene beleidsdoelstelling

Het versterken van de Nederlandse mainports en realiseren van een efficiënt goederenvervoersysteem en luchtvaartbestel, binnen de randvoorwaarden voor geluid, veiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke ordening.

#### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland is één van de hoofddoelen die staan geformuleerd in de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)<sup>1</sup>. Om de bereikbaarheid te verbeteren zet het Rijk in op investeren, innoveren en in stand houden. De stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports en de belangrijkste achterlandverbindingen krijgen prioriteit. Daarbij wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten: investeringen vinden daar plaats waar het meeste rendement wordt bereikt voor het mobiliteitssysteem als geheel.

Medio 2011 heeft Nederland aan haar verplichting voldaan om een performanceplan ter zake van luchtverkeersbegeleiding voor de periode 2012–2014 aan de Europese Commissie aan te leveren.

De ratificatieprocedure inzake het op 2 december 2010 getekende zes Statenverdrag inzake het Functionele Luchtruim Blok Europe Central (FABEC)<sup>2,3</sup> is gestart.

Zowel het performance plan als het FABEC verdrag, meer in het algemeen het SES-II pakket<sup>4</sup>, ondersteunen de Europese luchtvaart en luchthavens en daarmee de West-Europese economieën in het handhaven van hun concurrentiepositie.

Het netwerk aan directe bestemmingen op Schiphol nam in 2011 toe van 301 naar 313 bestemmingen. Een goed netwerk draagt bij aan de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en is van belang voor het behoud van een aantrekkelijk vestigingsklimaat in Nederland.

In 2011 is ter verbetering van de netwerkkwaliteit van Schiphol een actieplan Mainport 2.0 opgesteld. In het verlengde hiervan is in 2011 ook gestart met een rijksprogramma voor de Schipholregio (SMASH) dat zich richt op het versterken van de economische motor Schiphol door het bieden van ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden.

In 2011 is gestart met de implementatie van de EU Richtlijn meldingsformaliteiten die in 2015 de lidstaten verplicht een zogeheten single window in te voeren voor het afhandelen van overheidsmeldingen door de scheepvaart. N.a.v. de reactie van het kabinet op het advies van het Topteam Logistiek<sup>5</sup> is daarnaast begonnen met het onderzoek naar het inrichten van een neutraal logistiek ICT-Platform. Doel van de EU Richtlijn en het Platform is het stroomlijnen van de informatie-uitwisseling in de logistieke keten en het reduceren van de toezichtlast.

Het Transitiecomité Binnenvaart is per 1 april 2011 van start gegaan met als doel uitvoering te geven aan de aanbevelingen uit het rapport van de Binnenvaartambassadeur ter structuurversterking van de binnenvaartsector. Prioriteit in 2011 had de versterking van de samenwerking binnen de sector.

Op het gebied van Zeevaart is het ILO Maritiem Arbeidsverdrag<sup>6</sup> door het Parlement goedgekeurd en geratificeerd, het HNS Protocol (Hazardous

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimte-en-mobiliteit/vraag-en-antwoord/wat-is-de-structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-svir.html](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimte-en-mobiliteit/vraag-en-antwoord/wat-is-de-structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-svir.html)

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/nieuws/2010/12/02/zes-landen-tekenen-voor-een-gemeenschappelijk-luchtruim.html](http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2010/12/02/zes-landen-tekenen-voor-een-gemeenschappelijk-luchtruim.html)

<sup>3</sup> [www.eurocontrol.int/articles/about-fabec](http://www.eurocontrol.int/articles/about-fabec)

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/ses_2_en.htm)

<sup>5</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemersklimaat-en-innovatie/investeren-in-topsectoren/logistiek](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemersklimaat-en-innovatie/investeren-in-topsectoren/logistiek)

<sup>6</sup> [www.ilo.org/brussels/WCMS\\_170671/lang--nl/index.htm](http://www.ilo.org/brussels/WCMS_170671/lang--nl/index.htm)

## Beleidsartikelen

and Noxious Substances) ondertekend en de richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren in de nationale wetgeving geïmplementeerd.

Wat betreft harmonisatie van technische standaarden en vermindering van nationale verschillen is in 2011 de nationale regeling voor keuring van spoorvoertuigen aangepast aan de vigerende TSI's.

Als gevolg van het nieuwe bedrijfslevenbeleid van het kabinet (topsectorenbenadering) heeft de aandacht voor logistiek een verdere impuls gekregen. Het Topteam Logistiek heeft een adviesrapport uitgebracht en is gestart met de uitvoering van de acties.

### Verantwoordelijkheid

Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is in de SVIR aangemerkt als één van de onderwerpen die van nationaal belang zijn, waarvoor het Rijk aangeeft verantwoordelijk te zijn en waarop het resultaten wil boeken. Uitwerking vindt plaats door het stellen van kaders, prestatieafspraken met decentrale overheden rondom de mainports, brainports en greenports, voorrang vanuit het verlengde infrastructuurfonds na 2020 voor deze gebieden inclusief hun achterlandverbindingen en kennisontwikkeling.

Ten aanzien van Schiphol loopt in 2011 de uitvoering van het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Het experiment heeft een looptijd van 2 jaar.

De gekozen publiek-private aanpak van vermindering van de regeldruk in de transportsector (Commissie Noordzij) heeft geleid tot een vermindering van de administratieve lasten voor de transportsector met bijna € 50 miljoen per jaar.

In 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de conclusies uit de evaluaties en monitoring van LZV's (Lange en Zwaardere Vrachtwagens) in Nederland. Daarin is bevestigd dat LZV's in Nederland grotere vrachtauto's vervangen. LZV's kunnen ze tot 60% meer vervoeren dan een gewone vrachtwagen met dezelfde hoeveelheid brandstof en chauffeurs en leiden tot minder slijtage aan het wegdek. Dit levert een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie en kostenbesparing op.

## Externe factoren

- Vooral de eerste helft van 2011 heeft een sterke toename van de dienstverlening door LVNL laten zien. In de tweede helft van 2011 heeft een steeds verdere afvlakking van de groei ten opzichte van 2010 plaats gehad als gevolg van de verslechterende economische situatie.
- Op internationaal gebied is er in 2011 inzet gepleegd op de kabinetsprioriteit economische diplomatie (*Holland Branding*). Op de Europese agenda stond het Witboek Vervoer centraal met ambitieuze doelen voor het transportbeleid voor de jaren 2030 en 2050.
- Eind december 2011 is het uitvoeringsprogramma van het Topteam Logistiek aangeboden aan de Minister van EL&I. Deze bevat alle activiteiten en initiatieven op het gebied van kennis en innovatie die bijdragen aan de ambitie om Nederland een blijvende internationale toppositie te bezorgen.

Beleidsartikelen

35. Mainports en logistiek					Realisa- tie	Vastge- stelde begroting <sup>1</sup>	Verschil		Slotwet- mutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011		2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>69 330</b>	<b>62 414</b>	<b>77 554</b>	<b>43 281</b>	<b>31 051</b>	<b>31 893</b>	<b>- 842</b>	<sup>2</sup>	<b>- 1 996</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>68 734</b>	<b>58 521</b>	<b>86 527</b>	<b>71 606</b>	<b>35 579</b>	<b>38 909</b>	<b>- 3 330</b>		<b>- 3 413</b>
<i>35.01 Mainport Schiphol en reg.Luchthavens</i>	<i>7 326</i>	<i>7 324</i>	<i>7 126</i>	<i>4 970</i>	<i>5 484</i>	<i>6 982</i>	<i>- 1 498</i>		<i>- 911</i>
35.01.01 Kostenconvenant Schiphol	24	37	5	40	0	0	0		0
35.01.02 Ontwikkeling luchthavens	5 378	5 282	4 905	3 733	4 177	3 882	295		- 151
35.01.03 Evaluatie Schipholbeleid	61	0	0	0	0	0	0		0
35.01.04 Implementatie Schipholwet en Luchtha- venbesl.	2	0	0	0	0	0	0		0
35.01.05 Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens	1 331	1 452	1 615	1 197	1 307	3 100	- 1 793	<sup>3</sup>	- 760
35.01.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat	530	553	601	0	0	0	0		0
<i>35.02 Mainport Rotterdam en overige zeehavens</i>	<i>2 678</i>	<i>2 775</i>	<i>1 941</i>	<i>1 263</i>	<i>1 283</i>	<i>1 265</i>	<i>18</i>		<i>- 136</i>
35.02.01 Verbetering marktwerking	1 107	1 244	845	891	918	888	30		- 117
35.02.02 Formuleren maatschappelijke randvoorwaarden	665	593	426	205	206	197	9		9
35.02.03 Instandhouden en verbeteren infracapaciteit	906	938	670	167	159	180	- 21		- 28
<i>35.03 Logistieke efficiëntie luchtvaart</i>	<i>31 999</i>	<i>31 863</i>	<i>43 334</i>	<i>35 912</i>	<i>9 401</i>	<i>9 054</i>	<i>347</i>		<i>- 326</i>
35.03.01 Kennis luchtvaart en luchthavens	24 141	24 821	35 881	27 272	888	1 191	- 303		- 135
35.03.02 Luchtruim	2 889	2 494	1 974	2 054	2 023	1 826	197		- 208
35.03.03 Marktordening en markttoegang	2 063	2 187	2 853	2 931	3 093	2 648	445		17
35.03.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	2 906	2 361	2 626	3 655	3 397	3 389	8		0
<i>35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer</i>	<i>26 731</i>	<i>16 559</i>	<i>34 126</i>	<i>29 461</i>	<i>19 411</i>	<i>21 608</i>	<i>- 2 197</i>		<i>- 2 040</i>
35.04.01 Vergroting strategische en internat.o- riëntatie	2 732	1 910	4 792	4 325	3 348	3 495	- 147		- 174
35.04.02 Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart	4 031	5 268	5 324	6 575	3 456	5 202	- 1 746		- 970
35.04.03 Logistieke efficiëntie binnenvaart	2 048	1 981	4 227	5 793	2 802	4 057	- 1 255		- 915
35.04.04 Logistieke efficiëntie wegvervoer	3 861	4 959	5 819	3 904	5 079	4 811	268		- 149
35.04.05 Logistieke efficiëntie spoorvervoer	13 882	2 257	13 762	8 864	4 726	4 043	683		168
35.04.06 Inspectie Verkeer en Waterstaat	177	184	202	0	0	0	0		0
<b>Van totale uitgaven:</b>									
- Apparaatsuitgaven	<b>8 902</b>	<b>9 184</b>	<b>14 578</b>	<b>14 462</b>	<b>13 851</b>	<b>12 220</b>	<b>1 631</b>		
- Baten-lastendiensten	<b>7 306</b>	<b>6 608</b>	<b>7 099</b>	<b>5 676</b>	<b>7 159</b>	<b>7 225</b>	<b>- 66</b>		
- Restant	<b>52 526</b>	<b>42 729</b>	<b>64 850</b>	<b>51 468</b>	<b>14 569</b>	<b>19 464</b>	<b>- 4 895</b>		
<i>Ontvangsten</i>	<i>21 928</i>	<i>26 681</i>	<i>9 868</i>	<i>10 646</i>	<i>139</i>	<i>5 681</i>	<i>- 5 542</i>		<i>- 1 929</i>
35.09.01 Ontv.St.Buislei- dingenstraat	0	0	2 876	0	0	2 042	- 2 042	<sup>4</sup>	- 2 068

## Beleidsartikelen

35. Mainports en logistiek					Realisa- tie	Vastge- stelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	Slotwet- mutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
35.09.02 Overige ontvang- sten	21 928	26 681	6 992	10 646	139	0	139	<sup>5</sup> 139	

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> Het verplichtingenverschil is nagenoeg volledig toe te schrijven aan het bij incidentele suppletoire begroting uitboeken van de middelen voor het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) naar EL&I en samenhangend daarmee het intrekken van de in 2010 aangegane verplichting voor 2011.

<sup>3</sup> Het uitgavenverschil laat zich met name verklaren door het bij Miljoenennota uitboeken van € 1,0 mln. naar het Provinciefonds in het kader van de decentralisatie van de regionale velden en vertraging bij de aanbesteding van de exploitatie van vliegveld Twente.

<sup>4</sup> Het uitgavenverschil wordt veroorzaakt door het bij incidentele suppletoire begroting uitboeken van de middelen voor het Nationaal Lucht- en ruimtelaboratorium (NLR) naar EL&I

<sup>5</sup> De bijdrage NLR is vervallen (Zie ook punt 4).

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### **35.01 Het versterken van de concurrentiepositie van de Mainport Schiphol en de overige luchthavens**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

##### *Ontwikkeling luchthavens*

In het kader van de uitwerking van het Aldersadvies Schiphol van oktober 2008 – over de selectieve ontwikkeling van Schiphol tot 2020 in balans met hinderbeperking en omgevingskwaliteit – zijn de belangrijkste bereikte mijlpalen in 2011:

- In 2011 loopt de uitvoering en monitoring van het tweejarig experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel dat eind 2010 van start is gegaan nadat de Alderstafel Schiphol haar advies hierover had uitgebracht.
- In 2011 is de hinderbeperkende maatregel CROS Pilot 3b+ geëvalueerd. CROS Pilot 3b+ is een vervolgentoets op Cros Pilot 3b, waarin vliegtuigen langs een vaste bochtstraal vliegen op de Spijkerboor vertekroute vanaf de Kaagbaan. Doel hiervan was het verminderen van de spreiding van het vliegverkeer op de route. Gedurende CROS pilot 3b+ is geleidelijk meer verkeer op deze route gebruik gaan maken van de vaste bochtstraal. Sinds 7 april 2011 is de vaste bochtstraal voor deze route gepubliceerd in het AIP (Aeronautical Information Publication). Het experiment CROS Pilot 3b+ laat per saldo een vermindering het aantal ernstig gehinderden in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp zien. Op basis van de in 2011 in kaart gebrachte effecten en het positieve advies van de CROS is besloten om de hinderbeperkende maatregel CROS Pilot 3b+ definitief vast te leggen in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).<sup>1</sup>
- In 2011 is een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in procedure gebracht om voorzetting van de hinderbeperkende maatregel «verlenging van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures» juridisch mogelijk te maken ( maatregel 17). De voorgestelde LVB-wijziging maakt continuering van de hinderbeperkende maatregel uit het Convenant hinderbeperkende maatregelen Schiphol mogelijk.
- De Stichting Leefomgeving Schiphol heeft op basis van de afspraken in het convenant Omgevingskwaliteit de aanvragen van individueel gedupeerde behandeld en besluiten genomen over mogelijke compensatie. In 2011 zijn de aanvragen van verschillende gemeentes

<sup>1</sup> [www.crosnet.nl/index.php?id=1008&action=details&hinderbeperkingen\\_id=23](http://www.crosnet.nl/index.php?id=1008&action=details&hinderbeperkingen_id=23)

## Beleidsartikelen

- voor gebiedsgerichte projecten in de Schipholregio bij de Stichting Leefomgeving Schiphol ingediend.
- Om de netwerkkwaliteit van Schiphol te kunnen optimaliseren is een robuuste ruimtelijk-economische ontwikkeling van Schiphol en de Schipholregio van belang, waarbij – conform de aanbeveling van het advies van de commissie Ruimtelijke ontwikkeling luchthavens (ROL, 2009) – luchtzijdige en landzijdige ontwikkelingen rond Schiphol met elkaar worden verbonden. Het kabinet heeft begin 2011 in de Actualisatiebrief over de Luchtvaartnota aangegeven hiervoor een actieplan Mainport 2.0 op te stellen dat hierin moet voorzien.
  - In 2011 is in het verlengde van dat actieplan Mainport 2.0 ook gestart met een rijksprogramma voor de Schipholregio, Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), dat zich richt op het versterken van de economische motor Schiphol. Conform de aanbeveling van de commissie ROL heeft SMASH ook als doel de aansturing van het Rijk in de Schipholregio te verbeteren en te versterken.

## Meetbare gegevens

### Luchthavens en omgeving

Voor de luchthaven Schiphol is tot 2020 een plafond aan het aantal vliegtuigbewegingen aan de orde. Met het oog op netwerkkwaliteit moet binnen dit plafond ruimte blijven voor de ontwikkeling van mainport gebonden verkeer. In het convenant «Behoud en versterking mainport-functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol» is tussen Schiphol en het Rijk overeen gekomen dat op het moment dat 95% van het plafond van 510 000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gerealiseerd wordt de afspraken uit het convenant in werking treden. Het Rijk is hierbij verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. De marktontwikkeling op Schiphol wordt daarom nauwlettend gevolgd.

#### Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Gerealiseerd 2011	Streefwaarde 2020
Gerealiseerde vliegtuigbewerkingen t.o.v. plafond 510 000	390 000	386 000	420 000	510 000

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2012

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

Luchthaven	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011
Amsterdam	245	250	258	246	253	263	271
Frankfurt	279	285	288	291	284	283	288
London Heathrow	181	188	181	177	171	165	174
Parijs Charles de Gaulle	239	249	260	273	272	271	268
Brussel	132	131	158	190	183	188	200

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat (DIIO), januari 2012

Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol is in 2011 met 3% gestegen en vergelijkbaar met die vanaf Parijs Charles de Gaulle.

## Beleidsartikelen

### Aantal vliegbewegingen per luchthaven (x 1000)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011
Amsterdam	405	423	436	428	391	386	420
Frankfurt	482	482	485	480	458	458	481
London Heathrow	472	471	476	473	460	449	476
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518	492	507
Brussel	231	232	241	236	212	205	214

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2012

Op alle luchthavens stijgt het aantal vliegtuigbewegingen ten opzichte van 2010. De groei van het aantal vliegtuigbewegingen is op Schiphol het hoogst (9%).

### Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011
Amsterdam	44	46	48	47	44	45	50
Frankfurt	52	53	54	53	51	53	56
London Heathrow	68	67	68	67	66	66	69
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58	58	61
Brussel	16	17	18	19	17	17	19

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

De stijging van het aantal passagiers op Schiphol in 2011 (met 10% tot 49,8 miljoen passagiers) is groter dan op Frankfurt, London Heathrow en Parijs Charles de Gaulle.

### Vrachttonnage per luchthaven (x 1 000 ton)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011
Amsterdam	1 450	1 527	1 610	1 568	1 286	1 512	1 524
Frankfurt	1 864	2 031	2 074	2 021	1 808	2 199	2 133
London Heathrow	1 306	1 306	1 314	1 401	1 278	1 473	1 484
Parijs Charles de Gaulle	1 767	1 884	2 053	2 039	1 819	2 177	2 088
Brussel	700	706	762	659	449	476	475

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2011

Op alle luchthavens is in 2011 sprake van een zeer matige ontwikkeling van de vervoerde vracht. Op Schiphol is er nog geen sprake van een afname, maar neemt het tonnage met 0,8% toe.

### Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Streefwaarde 2011	Streefwaarde 2015	Streefwaarde 2020
Luchthavencapaciteit Eindhoven	0	0	0	10 000	25 000
Luchthavencapaciteit Lelystad	0	0	0	5 000	35 000–45 000

Bron: De individuele luchthavenbesluiten van het kabinet.

Deze tabel wijkt af van de tabel in de begroting 2012. In de begroting 2012 is abusievelijk het totaal aantal mogelijke vliegtuigbewegingen in 2020 van de luchthavens Eindhoven en Lelystad vermeld. De indicator heeft tot doel te rapporteren over de extra gecreëerde capaciteit op Eindhoven en

## Beleidsartikelen

Lelystad ter invulling van het kabinetsbeleid om hier 70 000 extra vliegtuigbewegingen te creëren. Dat betekent voor Eindhoven met ongeveer 25 000 vliegtuigbewegingen.

### Eindhoven

Op basis van het Aldersadvies<sup>1</sup> heeft het kabinet besloten tot een uitbreiding van 25 000 extra vliegtuigbewegingen. De feitelijke toevoeging van de capaciteit vindt plaats op het moment dat deze is vastgesteld in het Luchthavenbesluit. De procedure hiervoor is in 2011 gestart en zal naar verwachting in 2012 worden afgerond.

### Lelystad

In 2011 is de zitting bij de Raad van State geweest inzake het aanwijzingsbesluit Lelystad Airport. Op 7 december 2011 is de aanwijzing van de luchthaven Lelystad van 2009 vernietigd. De Raad van State heeft een voorlopige voorziening getroffen. Totdat een nieuw besluit is genomen blijft de vigerende aanwijzing van kracht.

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70 000 extra vliegtuigbewegingen per jaar) sluit aan bij de ontwikkeling van Schiphol conform het Convenant Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol. Uitgangspunt is het versterken van de concurrentiepositie van Schiphol door het creëren van ruimte voor mainportgebonden verkeer.

In juni 2010 is het Aldersadvies Eindhoven uitgebracht voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport in twee stappen met 25 000 extra vliegbewegingen tot 2020, welke door het kabinet is overgenomen. De Tweede Kamer heeft vervolgens het advies ondersteund en aangedrongen op een voortvarende aanpak. Dit heeft in 2011 geleid tot het Werkprogramma Aldersadvies Eindhoven. In 2011 is gestart met de voorbereiding voor een luchthavenbesluit Eindhoven dat naar verwachting in 2013 zal worden afgerond.

Voor de ontwikkeling van Lelystad is aan de heer Alders gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor een scenario van de ontwikkeling van totaal 35 000–45 000 vliegtuigbewegingen. Het Aldersadvies Lelystad wordt in 2012 verwacht en zal richtinggevend zijn voor de verdere ontwikkeling van de Lelystad Airport na 2015. Ten aanzien van de problematiek in het luchtruim is in 2011 een startnota opgesteld die moet uitmonden in een luchtruimvisie.

### Regelgeving regionale en kleine luchthavens Stand van zaken aanwijzingen en beroepsprocedures regionale en kleine luchthavens (huidige wetgeving)

Veld	Stand van zaken/ planning aanwijzing gereed	Beslissing op bezwaar	Beroep/RvS
Lelystad	2009	nvt	2011
Budel	Gereed	nvt	
Ameland	Gereed	nvt	
Hoogeveen	Gereed	nvt	
Texel	Gereed	nvt	
Terlet	Gereed	nvt	
Seppe	Gereed	nvt	
Noord-Oost polder	Gesloten	nvt	

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/&-dossier/31936/kst-31936-103-&-resultIndex=13&sorttype=1&sortorder=4>



## Beleidsartikelen

Veld	Stand van zaken/ planning aanwijzing gereed	Beslissing op bezwaar	Beroep/RvS
Teuge	Gereed	2009	2011
Maastricht	Gereed	2011	2012
Midden-Zeeland	Gereed	nvt	
Eelde	Gereed	2010	2012
Rotterdam	2010	nvt	2011
Hilversum	Gereed	nvt	
Drachten	Gereed	nvt	

*RVS = uitspraak Raad van State*

*Nvt = niet van toepassing; procedure is afgerond*

*evt = mogelijk van toepassing; er is nog steeds mogelijkheid van beroep*

*Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012*

In 2011 heeft de Raad van State op 6 juli 2011 positieve uitspraken gedaan voor Rotterdam the Hague Airport en Teuge; alle bezwaren zijn ongegrond verklaard en de aanwijzingen zijn hiermee onherroepelijk. De Raad van State heeft in 2011 de aanwijzing Lelystad Airport vernietigd. De procedure over de baanverlenging Eelde loopt nog; op 3 november 2011 heeft een zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. De uitspraak wordt begin 2012 verwacht. Voor Maastricht Aachen Airport is op 27 oktober 2011 een Beslissing op bezwaar genomen, de beroepsprocedure loopt en de uitspraak van de Raad van State wordt in 2012 verwacht.

In 2011 is voor het luchthavenbesluit Twente de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd, ter voorbereiding op de MER voor de luchthaven Twente.

Het bevoegd gezag over de luchthavens, die geen functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid en daarmee een beperkt nationaal belang dienen, is met de wet RBML gedecentraliseerd naar de provincies, omdat die beter in staat zijn om op regionaal niveau de kosten en baten van deze luchthavens af te wegen. Dit zijn de zogenaamde luchthavens van regionale betekenis. De wet RBML is op 1 november 2009 in werking getreden. Voor de burgerluchthavens van regionale betekenis moet het Rijk omzettingsbesluiten vaststellen. Het eerste luchthavenbesluit onder de RBML voor de luchthavens van nationale betekenis moet uiterlijk op 1 november 2014 zijn vastgesteld.

### Indicator: Stand van zaken omzettings- en luchthavenbesluiten

Veld	Gereed	
	Luchthavenbesluit	Omzettingsbesluit
Midden-Zeeland		2012
Hoogeveen		2011
Teuge		2011
Seppe		2011
Budel		2011
Drachten		2011
Ameland		2011
Stadskanaal		2012
Terlet		2011
Hilversum		2012
Texel		2012
Maastricht	voor 2015	

## Beleidsartikelen

Veld	Gereed	
	Luchthavenbesluit	Omzettingsbesluit
Lelystad	voor 2015	
Rotterdam	voor 2015	2012
Groningen–Eelde	voor 2015	2012

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012

In 2011 zijn de volgende omzettingsbesluiten in werking getreden:

- Per 1 januari: omzettingsregelingen voor Drachten, Teuge en Hoogeveen.
- Per 1 april: omzettingsregelingen voor Terlet, Budel, Ameland en Haamstede.
- Per 1 juli: omzettingsregeling voor Stadskanaal.
- Per 1 oktober: omzettingsregeling voor Seppe.

Monitoring overdracht bevoegdheden naar provincies:

- Hier zijn geen specifieke producten afgeleverd; de overdracht heeft (o.a. middels de eerder genoemde omzettingsregelingen) plaatsgevonden, waarmee monitoring nog niet aan de orde was.

Ondersteunen provincies bij kennisopbouw:

Tijdens het opstellen van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) is gezorgd voor kennisoverdracht aan de provincies. Hiervoor zijn themabijeenkomsten gehouden en is een website gebouwd. Tevens is er op regelmatige basis overleg met (een afvaardiging) van de provincies over (specifieke) onderdelen van de wet RBML.

Overige:

Wijziging Vrijstellingsregeling Luchtverkeersreglement: mogelijkheid voor traumahelikopters om 24 uur per dag en 7 dagen per week te kunnen vliegen, onder meer van en naar heliplatforms op ziekenhuisdaken.

Operationele doelstelling

### **35.02 Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam en de overige zeehavens als vervoersknooppunt en vestigingsplaats voor bedrijven**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### *Verbetering marktwerking*

- IenM heeft deelgenomen aan de vier plenaire vergaderingen van de Nationale Havenraad en aan de daaronder ressorterende werkgroepen en commissies, waarin het overleg met overheden en bedrijfsleven concreet vorm krijgt.
- Per 1-1-2012 wordt de Nationale Havenraad opgeheven. De publieke taken van de Havenraad worden deels overgenomen door het departement zelf (beleidsvoorbereiding) en deels door het Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu (beleidsconsultatie).
- In 2011 zijn door de Alliantie Zeehavens (bestaande uit Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Groningen Seaports, Zeeland Seaports en de ministeries van IenM en EL&I) drie samenhangende studies afgerond:
  - verwachte goederenstromen op langere termijn per haven (2020–2040);
  - mogelijkheden van verdergaande samenwerking en marktfocus van de havens;

## Beleidsartikelen

- verwachte vereiste fysieke ruimte voor de verwerking van de verwachte goederenstromen
- In 2011 is gestart met de implementatie van de EU Richtlijn meldingsformaliteiten die in 2015 de lidstaten verplicht een zogeheten single window in te voeren voor het afhandelen van overheidsmeldingen door de scheepvaart. N.a.v. de reactie van het kabinet op het advies van het Topteam Logistiek is daarnaast begonnen met het onderzoek naar het inrichten van een neutraal logistiek ICT-Platform.
- De havenmonitor 2009, het jaarlijkse onderzoek naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens is in 2011 uitgevoerd.
- In 2011 is op ambtelijk niveau overleg gevoerd met de Europese Commissie over de richtsnoeren, inzichten uit dit overleg zijn gedeeld met de Nationale Havenraad en het informele netwerk in enkele lidstaten.

### *Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

- Alle deelprojecten van PMR lopen binnen de planning. De landaanwinning voor de Tweede Maasvlakte verloopt voorspoedig. In april 2011 is gestart met de bouw van de definitieve constructie van de harde zeewering. De eerste deelterreinen zijn aan terminal operators APMT en RWG overgedragen en de benodigde vergunningprocedures zijn gestart. De voorbereidingen voor zowel het spoor- als het wegenwerk bij het entreegebied van Maasvlakte 1 en 2 zijn afgerond en met de uitvoering is gestart. Het bestemmingsplan voor de Schiezone is op 7 september 2011 onherroepelijk geworden, het bestemmingsplan voor de Vlinderstrik is in april 2011 door de gemeenteraad van Rotterdam vastgesteld en bevindt zich in de beroepsprocedure. De aanleg- en realisatiefase van de natuurcompensatie is afgerond. Wel is besloten aanvullende natuurmaatregelen te nemen om de gebruiksruimte van Maasvlakte 2 veilig te stellen; met de uitvoering van deze maatregelen wordt in 2012 gestart. De intensiveringsprojecten uit het deelproject BRG zijn in 2009 al afgerond. Van de leefbaarheidsprojecten is inmiddels 44 % gereed.
- Na ondertekening van het bestuurlijk convenant over de zeesluis IJmuiden in november 2009 heeft in 2010 en 2011 de concrete uitwerking met convenantpartners plaatsgevonden. Eind 2011 zijn de studies in concept gereed gekomen en is anticiperend op het definitief worden van de studies in de loop van januari 2012, gezien op welke wijze een voorkeursbesluit kan worden geformuleerd en vastgelegd. De Europese Commissie heeft in het kader van de Trans-Europese Netwerken (TEN-T) een studiesubsidie van € 1,75 mln toegekend.
- Toewerkend naar een gezamenlijk Vlaams Nederlands besluit over een nieuwe sluis bij Terneuzen zijn er in 2011 zeven onderhandelingsbijeenkomsten en twee bestuurlijke overleggen gehouden
- De Raad van State heeft het tracébesluit verruiming vaargeul Eemshaven Noordzee vernietigd. Als gevolg van deze uitspraak zijn er geen baggeractiviteiten gestart in 2011. Er wordt gewerkt aan een nieuw tracébesluit.

De middelen voor de uitvoering van deze activiteiten worden grotendeels verantwoord op het Infrastructuurfonds (artikel 15).

### Meetbare gegevens

#### *Verbetering marktwerking, formuleren maatschappelijke randvoorwaarden*

De verbetering van de marktwerking wordt gemeten door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2003 tot en met 2009 (in mrd. Euro, lopende prijzen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	18,1	19,8	22,4	23,0	24,8	26,5	20,5
<i>In % van het BBP</i>	3,8%	4,0%	4,4%	4,3%	4,3%	4,4%	3,6%
Indirecte toegevoegde waarde	9,6	9,8	10,6	11,7	13,0	13,8	11,9
<i>In % van het BBP</i>	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	2,3%	2,1%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	27,7	29,5	32,9	34,7	37,8	40,3	32,4
<i>In % van het BBP</i>	5,8%	6,0%	6,4%	6,4%	6,6%	6,8%	5,7%
Bruto binnenlands product (BBP)	476,9	491,2	513,4	540,2	571,8	596,2	572,0

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011

De toegevoegde waarde voor de sectoren dienstverlening aan het vervoer, opslag en overslag is op een andere wijze berekend. Het resultaat is een lagere inschatting van de toegevoegde waarde voor deze sectoren, die meer in lijn is met de publicatie van het CBS over deze bedrijfstakken. Verder zijn las gevolg van de overgang van SBI 93 naar SBI 08 (SBI codes worden door CBS gebruikt voor indeling bedrijven naar sectoren) ook een aantal bedrijven in havens in een andere categorie ingedeeld. Hierdoor zijn de reeds eerder gepubliceerde cijfers gewijzigd.

Nadat er over 2003–2008 een constante stijging heeft plaatsgevonden, is het aandeel dat zeehavens van de Nederlandse economie uitmaken in 2009 fors afgenomen. Met name de sectoren transport, petrochemische en aardolie industrie bleken tijdens de crisis extra te worden beïnvloed door de conjunctuur.

### Werkgelegenheid zeehavens

### Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2003 tot en met 2009 (in aantallen werkzame personen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	161 945	157 707	160 456	163 560	168 163	170 704	163 387
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%
Indirecte werkgelegenheid	103 743	103 466	105 582	111 550	121 571	117 314	108 617
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,3%	1,3%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	265 688	261 173	266 038	275 109	289 754	288 018	272 003
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,4%	3,3%	3,2%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8 283 000	8 211 000	8 252 000	8 392 000	8 606 000	8 731 000	8 630 000

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2008*, Rotterdam, mei 2011

De werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens over de periode 2003–2009 laat in absolute aantallen zien dat een neerwaartse trend is gekeerd. Als percentage van de Nederlandse werkgelegenheid is ze stabiel. Ook in het crisisjaar 2009 is de werkgelegenheid in de zeehavens redelijk op peil gebleven.

### Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nederlandse zeehavens	2 096 000	2 285 968	2 203 792	2 967 344	3 025 369	4 233 867
Nederland totaal			6 609 163	8 562 016	9 277 817	13 104 903
Percentage			33%	35%	33%	32%

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011 (x = niet beschikbaar)

## Beleidsartikelen

De onderstaande tabel met kengetallen geeft informatie over de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavengebieden in de periode 2003–2009. De ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens is van vele factoren afhankelijk.

Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen 2003–2009							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totaal aantal bedrijfsvestigingen	3 141	3 126	3 102	3 120	3 133	3 127	3 069

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), *Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009*, Rotterdam, mei 2011

Nadat het aantal bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens in de periode 2003–2008 betrekkelijk stabiel is gebleven, waren er in 2009 2% minder bedrijven dan in 2008.

### *Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

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

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
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8

Bron: Nationale Havenraad, [www.Havenraad.nl](http://www.Havenraad.nl), 2012

## Extracomptabele verwijzingen

Art. Omschrijving	Realisatie 2011
IF 16.01.02 PMR realisatie	445 834

## Operationele doelstelling

### **35.03 Aansluiting op het internationale luchtvaartnet versterken**

## Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

### *Kennis luchtvaart en luchthavens*

Het penvoerderschap ten aanzien van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR)<sup>1</sup> is per 14 oktober 2010 in zijn geheel overgedragen naar de Minister van EL&I. In het Koninklijk Besluit van 14 oktober 2010 is bepaald dat de Minister van EL&I wordt belast met de behartiging van de aangelegenheden op het terrein van innovatie. Alle taken, rechten en verplichtingen met betrekking tot het grootschalige technologische instituut NLR zijn eind 2010 overgeheveld naar de Minister van EL&I. Begin 2011 heeft lenM de op de begroting van lenM opgenomen verplichtingen- en kasbudgetten voor 2011 en latere jaren (voor zowel de Programmafianciering als de Instandhoudingsbijdrage voor NLR) overgeheveld naar de begroting van EL&I. EL&I zal verantwoording

<sup>1</sup> [www.nlr.nl/smartsite.dws?id=8650](http://www.nlr.nl/smartsite.dws?id=8650)

afleggen over deze NLR-middelen.

Het regievoerderschap over het NLR betreffende research dat gerelateerd is aan lenM-beleid berust nog steeds bij lenM. Teneinde de regie die diverse ministeries betreffende NLR research hebben vorm te geven, organiseert EL&I overleg tussen de desbetreffende ministeries en met name de taakgroep NLR, waarin besloten wordt over de toewijzing van middelen.

#### *Luchtruim*

- Medio 2011 heeft ook Nederland aan haar verplichting voldaan om een performanceplan ter zake van luchtverkeersbegeleiding aan de Europese Commissie aan te leveren. Nederland heeft deze verplichting ingevuld door enerzijds haar deelname aan het FABEC<sup>1</sup> performance plan dat betrekking heeft op veiligheids-, capaciteits-, milieu- en militaire missie-effectiviteitsdoelen en anderzijds met doelen op nationaal niveau ter zake van kosteneffectiviteit en additionele nationale prestatie indicatoren, met name ter zake van het route en baangebruik in het kader van de geluidshinderregels rond Schiphol. In het performanceplan voor de periode 2012–2014 is ook invulling gegeven aan de gewijzigde heffingenverordening. De LVNL-deeltarieven dragen enerzijds bij aan de opbouw van een eigen vermogen om de in de Europese regelgeving geïntroduceerde verkeersvolume en kostenrisico's te kunnen opvangen, terwijl zij anderzijds zijn verlaagd. De integrale Nederlandse tarieven blijven op hetzelfde niveau.
- De ratificatieprocedure inzake het op 2 december 2010 getekende zes Statenverdrag inzake het Functionele Luchtruim Blok Europe Central (FABEC) is gestart.
- De Civiel militaire samenwerking is geïntensiveerd. Een studie naar de civiel- militaire governance van de luchtverkeersbegeleiding in Nederland is gestart. De studie heeft betrekking op zowel de bestuurlijke en beleidsmatige aspecten als op de toezicht houdende rol,
- In FABEC-verband draagt Nederland bij aan de ontwikkeling van de FABEC Airspace Policy, mede in relatie tot de ontwikkeling van de Luchtruimvisie voor het Nederlandse luchtruim. Voor de ontwikkeling van de Nederlandse Luchtruimvisie is in 2011 de Startnota uitgebracht.
- Uit nader onderzoek is gebleken dat het Vergoedingsbesluit Luchtverkeersdienstverlening geen aanpassing behoeft te ondergaan ter accommodering van het SES-II pakket<sup>2</sup> ter zake van de tarieven voor de luchtverkeersdienstverlening.

#### *Marktordening en markttoegang*

- Op het gebied van bilaterale onderhandelingen en het onderhouden van bilaterale luchtvaartrelaties is in 2011 met een aantal landen (Rusland, Qatar, Filippijnen, Cuba, Dominicaanse Republiek) uitbreiding van de wederzijdse verkeersrechten overeengekomen. Rode draad bij alle onderhandelingen is de bijdrage aan het versterken van de netwerkqualiteit. In november 2011 heeft Staatssecretaris Atsma een bezoek gebracht aan China. Daarbij zijn de bestaande goede relaties op gebied van civiele luchtvaart verder aangehaald en is overeenstemming bereikt op een aantal lang lopende punten.
- Nederland participeert actief bij de ontwikkeling en invulling van het externe EU-beleid. In 2011 heeft de Europese Commissie onderhandelingen gevoerd met Israël, Moldavië, Azerbaïjan, Brazilië en de Verenigde Staten. Nederland participeert hierin en in de joint committees die toezien op de uitwerking van de vastgelegde afspraken.

<sup>1</sup> [www.eurocontrol.int/articles/about-fabec](http://www.eurocontrol.int/articles/about-fabec)

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/single\\_european\\_sky/ses\\_2\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/ses_2_en.htm)

## Beleidsartikelen

- Het bestaande vergunningenbeleid voor zowel geregeld als ongeregeld vervoer is in 2011 geconsolideerd in de vernieuwde Vergunningnota. Deze wordt in 2012 aan de Tweede Kamer aangeboden.
- In december 2011 heeft de Europese Commissie een luchthavenpakket gepubliceerd met drie voorstellen voor herziening van bestaande wetgeving. Het betreft slotallocatie, grondafhandelingsdiensten en regels voor geluidsrestricties op luchthavens. In 2011 heeft overleg met belanghebbende partijen plaatsgevonden ter voorbereiding van de formele bespreking van deze voorstellen in 2012.
- In oktober 2011 is een studie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit en de naleving van de staatsgaranties inzake netwerkontwikkeling. Gebleken is dat de netwerkqualiteit op Schiphol tussen 2009 en 2011 is versterkt en sprake is van een evenwichtige hubontwikkeling op Schiphol in vergelijking met Parijs Charles de Gaulle.
- In 2011 is besloten geen afzonderlijke nota vracht en logistiek op te stellen maar de hoofdlijnen hiervan te incorporeren in het Topsectorenbeleid en de bedrijfslevennota van EL&I. Daarnaast is het vrachtbeleid in samenspraak met stakeholders (ACN, KLM Cargo, en Schiphol Cargo) ook zelfstandig voortgezet via de opzet van vrachttafels over belangrijke onderwerpen op het gebied van luchtvracht en logistiek.
- In 2011 is onderzocht in hoeverre luchtvaartmaatschappijen kunnen worden verplicht zich aan te sluiten bij een geschilleninstantie op het gebied van consumentenrechten luchtvaart. Naar voren is gekomen dat een aansluitverplichting niet mogelijk is, tenzij de geschilleninstantie naast bindende uitspraken ook niet-bindend advies biedt. Dit biedt echter geen meerwaarde ten opzichte van de klachtenafhandeling door de nationale toezichthouder ILT.
- Om te kunnen vaststellen of Schiphol een concurrerend kostenniveau heeft, worden de kosten voor luchtvaartmaatschappijen voor het starten en landen op de luchthaven jaarlijks gemonitord. SEO vergelijkt in een benchmark de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en een aantal concurrerende luchthavens. De rapportage over de resultaten van de benchmark van 2011 wordt begin 2012 afgerond.

### Meetbare gegevens

#### *Kennis luchtvaart en luchthavens*

In verband met de overdracht van de middelen voor de NLR (bij Incidentele Suppletoire wet) naar het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie worden het kengetal en de indicator niet langer in het jaarverslag van lenM opgenomen.

#### *Luchtruim*

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Het 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 vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
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	nog niet bekend

## Beleidsartikelen

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gerealiseerd	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,9	1,2	2,8 <sup>1</sup>	1,6. <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Herberekening: uit meest recente Eurocontrolgegevens blijkt de gemiddelde vertraging per gecontroleerde vlucht in de zomer in 2010 2.8 minuut te zijn geweest.

<sup>2</sup> Voorlopig cijfer.

Bron: Eurocontrol/CFMU, Performance Review Report, jaar 2011.

Het nieuwe kengetal heeft betrekking op de gemiddelde en-route vertraging per controlled flight in het Nederlandse luchtruim en de gemiddelde vertraging op Schiphol tesamen. Deze nieuwe vertragingindicator zegt veel meer over de prestaties van LVNL en Schiphol en over de Nederlandse situatie dan dat algemene Eurocontrol gemiddelde.

	2010
Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht Gerealiseerd	1 0,94

Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht. Weersomstandigheden hebben een grote rol gespeeld bij het ontstaan van vertragingen. In de maand mei van 2010 is veel vertraging geregistreerd vanwege regulering (16 t/m 18 mei 2010) in verband met de vulkanische aswolk. In de maand april heeft deze problematiek voornamelijk geleid tot het annuleren van vluchten op en veel minder tot vertragingen. De relatief hoge gemiddelde vertraging in de maand december wordt veroorzaakt door sneeuw en aanverwante oorzaken als beperkt aantal vliegtuigopstelplaatsen en slecht zicht. De cijfers van 2011 zijn nog niet bekend, bij het ter perse gaan van het jaarverslag.

### Indicator: Stand van zaken experimenten

Omschrijving experiment	Start	Besluit obv evaluatie
Bochtstraal Hoofddorp/Nieuw Vennep	2010	2011
Uitbreiden CDA's (Alternatief) M17	2012	
Nieuw normen en handhavingstelsel	2011	LVB in procedure begin 2013
Overige routemaatregelen	vanaf eind 2011	

Bron: voor start Staatscourant en voor besluiten brieven aan de Tweede Kamer

De geplande experimenten komen voort uit de Aldersafspraken middellange termijn. IenM is verantwoordelijk voor de formele procedure (Artikel 8.23a Wet Luchtvaart). Voorwaarde hierbij is dat de CROS bij advies heeft aangegeven dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. Belangrijke ijkpunten zijn de start van het experiment nadat de regeling gepubliceerd is en na de evaluatie het besluit over het al dan niet definitief uitvoeren van het experiment.

In 2011 is de hinderbeperkende maatregel CROS Pilot 3b+ geëvalueerd. Het doel van het experiment was gedurende het gebruiksjaar 2011 te onderzoeken of door de uitbreiding van de deelname van het aantal vliegtuigtypen dat gebruik maakt van de vaste bochtstraal technologie op



## Beleidsartikelen

de Spijkerboor uitvliegeroute vanaf de Kaagbaan de geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden verder kan worden verminderd. Het experiment CROS Pilot 3b+ laat per saldo een vermindering het aantal ernstig gehinderden in Nieuw-Vennep en in Hoofddorp zien. Op basis van de in 2011 in kaart gebrachte effecten en het positieve advies van de CROS is besloten om de hinderbeperkende maatregel CROS Pilot 3b+ definitief vast te leggen in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB).<sup>1</sup>

Ten aanzien van de CDA's (glijvluchten) is aan de Alderstafel afgesproken om in de loop van 2012 te starten met het vliegen van nieuwe routes.

Over maatregel 17 (die voorziet in het verlengen van de nachtprocedure tot 06.30 in de ochtend) is afgesproken deze te continueren, zolang het verkeersvolume dit toelaat. Een alternatief hiervoor is voornamelijk nog niet aan de orde. In 2011 is een wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) in procedure gebracht om voorzetting van deze hinderbeperkende maatregel juridisch mogelijk te maken. Dit is gebeurd op verzoek van de Alderstafel en hiermee is een oplossing gevonden om belangen van alle betrokken partijen te verenigen en de per saldo hinderbeperkende werking voor de omgeving te kunnen continueren.

Ten aanzien van het nieuwe normen en handhavingstelsel is geen formeel experiment gestart cf 8.23a. Een formeel experiment is aan de orde op het moment dat de grenswaarden in handhavingpunten moeten worden aangepast. Wel is afgesproken het experiment na het eerste jaar (eind 2011/begin 2012) en na het tweede jaar (eind 2012/begin 2013) te evalueren. Op basis van de evaluevaluatie wordt besloten het nieuwe stelsel al dan niet in te voeren en de wetgeving hiervoor aan te passen.

### Marktordening en markttoegang

Het streven is om de huidige positie van Schiphol in ieder geval onder die van Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle te houden.

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

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Streefwaarde 2010	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011
London Heathrow (LHR)		1		1
Frankfurt (FRA)		2		2
Parijs (CdG)		3		3
München		7		4
Gatwick		6		5
Zürich		4		6
<b>Schiphol</b>	< LHR, FRA, CDG	5	<LHR, FRA, CDG	7
Brussel		8		8
Madrid		9		9

Bron: SEO, Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2011

Om te kunnen vaststellen of Schiphol een concurrerend kostenniveau heeft, worden de kosten voor luchtvaartmaatschappijen voor het starten en landen op de luchthaven elk jaar gemonitord. SEO vergelijkt in een benchmark de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en een aantal concurrerende luchthavens. In het onderzoek wordt berekend wat er in de zomer betaald moet worden voor eenzelfde pakket starts en landingen op de verschillende luchthavens. Dit pakket is ongeveer gelijk aan het jaarlijkse verkeer op Schiphol.

Uit de laatste benchmark blijkt dat Schiphol in 2011 op een zevende positie staat. Op zes Europese luchthavens zijn de berekende aeronautical kosten (havengelden, ATC- en overheidsheffingen) hoger dan op Schiphol. Uitgaande van het pakket starts en landingen dat in de benchmark 2011 is gehanteerd stond Schiphol in 2010 nog op een vijfde plaats. Net als in 2010 is Schiphol in 2011 duidelijk goedkoper dan de drie grootste luchthavens Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle. Voor het eerst is nu ook de luchthaven München duurder dan Schiphol. Ook Londen Gatwick en Zürich zijn duurder.

Extracomptabele verwijzingen

**Belastinguitgaven**

Meerjarenraming van belastinguitgaven (x € mln.), budgettair op transactiebasis	Realisatie 2011
---	-----------------

Vrijstelling luchtvaartuigen	
------------------------------	--

Operationele doelstelling

**35.04 Logistieke efficiëntie goederenvervoer verbeteren**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

In 2011 heeft het kabinet haar bedrijfslevenbeleid gepresenteerd, gericht op de versterking van de topsectoren van de Nederlandse economie, waarvan logistiek er een is. In de bedrijfslevenbrief van september (TK 2011–2012, 32 637, nr. 15)<sup>1</sup> is een reactie opgenomen op de adviesrapporten van de topsectoren. Samenwerking binnen de topsectoren vindt plaats binnen de driehoek van overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven. IenM vertegenwoordigt de overheid in de topsector logistiek, en neemt deel aan het ambtelijk secretariaat.

Er is een start gemaakt met de uitvoering van de acties van het adviesrapport van de topsector logistiek, met als eerste resultaten een uitvoeringsagenda en een human capital agenda. Deze zijn eind december 2011 aan de Minister van EL&I aangeboden.

De strategische kennis- en innovatieopgaven zijn in kaart gebracht. Deze zijn gebruikt voor de inzet vanuit IenM in de uitvoeringsagenda van de topsector Logistiek en hebben als basis gediend voor de inhoudelijke vraagsturing van de kennistellingen voor 2012.

Ten behoeve van een beleidskader voor de mainports, logistiek, knooppunten en de achterlandverbindingen zijn verschillende onderzoeken gedaan. De resultaten daarvan zijn neergeslagen in de strategie rond deze onderwerpen zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Ook hebben de inzichten een bijdrage geleverd aan de visie en de agenda van het Topteam Logistiek (onder andere kernnetwerk goederenvervoer internationaal).

Het technologisch topinstituut Dinalog, dat het Nationale Innovatie Programma Logistiek en Supply Chain Management<sup>2</sup> uitvoert, heeft in 2011 3 calls for proposals uitgebracht: 1 call voor R&D projecten en 2 calls voor demonstratieprojecten.

Op internationaal gebied is er in 2011 inzet gepleegd op de kabinetsprioriteit economische diplomatie (*Holland Branding*) met missies van de

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32637?15.html>

<sup>2</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/innovatieprogramma-logistiek-en-supply-chain](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/innovatieprogramma-logistiek-en-supply-chain)

## Beleidsartikelen

bewindslieden naar onder meer Vietnam (maart), India (april), Roemenië (april) en China (november). In het kader van economische diplomatie zijn delegaties met bedrijfsleven ontvangen uit onder meer Azerbeidzjan (juni) en Rusland (oktober).

Op de Europese agenda stond het Witboek Vervoer centraal met ambitieuze doelen voor het transportbeleid voor de jaren 2030 en 2050. Verder werden bijdragen geleverd aan de herziening van de TEN-T richtsnoeren, de verdere ontwikkeling van Galileo en van het EU-klimaatbeleid in mondiale context. Verder zijn enige tientallen BNC-fiches tot stand gekomen en is de verwerving en toekenning van TEN-subsidies voor meer dan 10 projecten bereikt, verdeeld over alle modaliteiten. Er is een actieve uitwisseling over EU-dossiers met sectorpartijen in het Europaforum geweest en bijeenkomsten georganiseerd onder regie van het OVW. Tenslotte zijn bijdragen geleverd aan de Nederlandse inbreng in International Civil Aviation Organisation (ICAO)<sup>1</sup>, International Maritime Organisation (IMO)<sup>2</sup> en het OESO International Transport Forum<sup>3</sup>.

### *Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart*

De goedkeuringswet en de wetsvoorstellen ter implementatie van het ILO Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006) zijn door het Parlement goedgekeurd en geratificeerd. De inwerkingtreding van MLC (naar verwachting in 2013) en de wetwijzigingen zullen de administratieve lasten met ruim 4 miljoen euro verlagen. De standpuntbepaling over het ILO Fisheries Verdrag is naar achteren geschoven, omdat internationaal prioriteit werd gegeven aan het MLC.

Het 2010 HNS Protocol (Hazardous and Noxious Substances) is ondertekend. Er is vooruitgang geboekt bij de voorbereiding van wetsvoorstellen ter goedkeuring en invoering van het Nairobi Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken. Het Europees Parlement heeft ingestemd met het besluit van de EU Transportraad om partij te worden bij het 2002 Verdrag van Athene inzake zeevervoer van passagiers en hun bagage. De uitvoeringswetgeving is in werking getreden nadat Nederland partij is geworden bij het 2001 Bunkersverdrag en het 1996 Limitatieverdrag. Richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepseigenaren (onderdeel van het derde maritieme veiligheidspakket) is in de nationale wetgeving geïmplementeerd.

Er zijn subsidies verstrekt aan de Stichting Nederland Maritiem Land en Marin.

De kennismakingsstages ter bevordering van de aanwas in het maritieme onderwijs zijn ondersteund. De derde fase longitudinaal onderzoek naar de motieven voor de instroom en ervaringen in dat onderwijs is opgeleverd.

Het pilot project Shore Support (verhogen efficiency bemanningen) is positief verlopen en na afstemming met belanghebbenden is besloten tot een structureel vervolg.

### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

In 2011 heeft de Europese Commissie besloten het beleidsprogramma NAIADES<sup>4</sup> een vervolg te geven. NAIADES-2 zal starten in 2014 en verder werken aan het verbeteren van de positie van de Europese binnenvaart. Eind 2011 hebben de brancheorganisaties in de binnenvaart met financiële ondersteuning van het ministerie het «Plan van aanpak Klein Schip» afgerond.

Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met het ministerie en een aantal logistieke partijen aan het verbeteren van de afhandelingscondities van containers voor de binnenvaart in Rotterdam. Er is overeenstemming

<sup>1</sup> [www.icao.int](http://www.icao.int)

<sup>2</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>3</sup> [www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)

<sup>4</sup> [www.informatie.binnenvaart.nl/eu-bin/vrt/145-actieprogramma-naiades.html](http://www.informatie.binnenvaart.nl/eu-bin/vrt/145-actieprogramma-naiades.html)

## *Beleidsartikelen*

bereikt over een aantal nieuwe logistieke concepten. Bezien wordt of en welke pilots ontwikkeld zullen worden om deze concepten te valideren. In 2011 is door Rijkswaterstaat verder invulling gegeven aan het programma «Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen». Dit heeft o.a. geleid tot twee prijsvragen: een voor transportmanagement containerbinnenvaart en een voor ketenoptimalisatie containerbinnenvaart.

De binnenvaartsector heeft zich in 2011 met financiële steun van het ministerie door middel van maatwerkvoorlichting ingezet om verladers te overtuigen van de mogelijkheden en voordelen van vervoer per binnenvaart. Hierbij is aangesloten bij de doelen en de aanpak van het programma Beter Benutten. In 2012 zal de maatwerkvoorlichting worden voortgezet.

### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

De Europese Lidstaten hebben op politiek niveau in december 2011 overeenstemming verkregen over een nieuwe verordening over de digitale tachograaf (het controle apparaat voor het vaststellen van de rij- en rusttijden van bestuurders in het wegvervoer).

De Ambassadeur Stedelijke Distributie en het Connekt Stedelijke Distributie Coach Team zijn in 2011 met 40 gemeenten en daarbij betrokken bedrijfsleven in overleg geweest om de stedelijke distributie efficiënter in te richten. Acties zijn in gang gezet om de stedelijke distributie efficiënter te doen verlopen (zie artikel 34.01).

In 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de conclusies uit de evaluaties en monitoring van LZV's (Lange en Zwaardere Vrachtwagens) in Nederland; lenM/BSK-2011/59605 (Kamerbrief stand van zaken LZV/SD). Daarin is bevestigd dat LZV's in Nederland grotere vrachtauto's vervangen. De dagelijkse inzet van circa 600 LZV's (stand in 2011) verloopt vrijwel ongemerkt voor het overige verkeer. Bovendien levert dit naast ruim 30% kostenvoordeel (minder chauffeurs, brandstof en trekkende voertuigen) voor het bedrijfsleven ook CO<sub>2</sub> reducties tot 27% en NOx reducties tot 14%.

De uitkomsten van de evaluatie van de nascholing van de richtlijn vakbekwaamheid zullen verwerkt worden in de beleidsontwikkeling in de aanloop naar de periode 2015–2016, het moment dat de chauffeurs aan hun nascholingsverplichting moeten volden.

Als onderdeel van de uitvoering van het dieselakkoord 2008 is de in 2010 gestarte campagne «De Belangrijkste Baan» ook in 2011 voortgezet. Concrete acties zijn georganiseerd om dit vakgebied onder de aandacht te brengen bij jongeren en andere potentiële werknemers.

### *Commissie Noordzij*

De gekozen publiek-private aanpak van vermindering van de regeldruk in de transportsector heeft geleid tot een vermindering van de administratieve lasten voor de transportsector met bijna € 50 miljoen per jaar.

Het totale potentieel van de maatregelen gericht op het aanpakken van de administratieve lasten bij de top-40 knelpunten is in het wegvervoer, voor zover kwantificeerbaar, ongeveer € 90 miljoen. Daarvan is nu dus € 50 mln gerealiseerd. Dit betreft vooral knelpunten die binnen de eigen invloedssfeer van het rijk liggen. De andere knelpunten vragen Europese en internationale afstemming.

*Logistieke efficiëntie spoorvervoer*

In 2011 is de nationale regeling voor keuring van spoorvoertuigen aangepast aan de vigerende TSI's. Dankzij de verdere vervolmaking van TSI's kan de nationale regeling in omvang teruggebracht worden. De laatste tranche aan subsidie voor de upgrade van ERMTS software kon in 2011 niet afgerond worden doordat de software toelating bij een van de leveranciers werd uitgesteld. Het uitstel blijft beperkt tot een half jaar en in 2012 zullen alle ERTMS locs, die in Nederland zijn toegelaten, beschikken over de nieuwe software.

Meetbare gegevens

*Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Daarnaast voert het CBS<sup>1</sup> in opdracht van IenM een jaarlijkse monitor uit waarbij de ontwikkelingen van het logistieke bedrijfsleven in kaart worden gebracht aan de hand van een uitsplitsing van de logistieke waardeketen in een vijf lagen model. Dit kan onder andere worden gebruikt bij het beoordelen van de vorderingen van het innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains<sup>2</sup>.

*Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart*

Dit kengetal geeft informatie over de ontwikkeling van de toegevoegde waarde zeevaart en maritieme sector in constante prijzen en meet hoe sterk de zeevaart zich ontwikkelt. De inzet van de Rijksoverheid is slechts één van vele beïnvloedende factoren.

Kengetal: Directe toegevoegde waarde zeevaart en maritieme cluster (in € miljard)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,9	0,7
Overige maritieme sector/ dienstverlening	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3					
<b>Totaal brede maritieme sector<sup>1</sup></b>	4,6	4,3	4,2	4,3	4,5					
<b>Totaal maritieme cluster<sup>2</sup></b>						10,3	11,2	11,4	10,7	10,6

<sup>1</sup> totaal brede maritieme sector: Zeevaart, Binnenvaart, Laad-, los en overslagactiviteiten, Opslag, Expediteurs, Dienstverlening vervoer water, Nieuwbouw en reparatie van schepen, Natte waterbouw (baggeren etc.), Verhuur van schepen, Groothandel in scheepsbenodigdheden.

<sup>2</sup> totaal maritieme sector: Zeevaart, Scheepsbouw, Offshore, Binnenvaart, Waterbouw, Havens, Marine, Visserij, Maritieme dienstverlening, Watersportindustrie en Maritieme toeleveranciers.

De laatst genoemde definitie sluit aan bij de clusteractiviteiten van NML en bij de behoefte aan informatie over een breder spectrum van de onderdelen van de maritieme sector.

Bron: cijfers 2001–2005 uit Ecorys, Beleidsmonitor 2008, cijfers 2006–2009 uit PRC Maritieme monitor, monitor 2010, cijfers 2010 uit Ecorys, Maritieme monitor 2011.

De cijfers over 2009 en 2010 betreffen voorlopige cijfers.

Ten gevolge van de economische crisis stonden de vrachttarieven in 2009 en 2010 onder druk. De toegevoegde waarde van de zeevaartsector daalde na 2008 tot € 0,7 miljard in 2010.

Cijfers 2011 komen pas eind 2012 ter beschikking.

Onderstaande 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

<sup>1</sup> [www.cbs.nl/nl-NL/menu/home/default.htm](http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/home/default.htm)

<sup>2</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/innovatieprogramma-logistiek-en-supply-chain](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/innovatieprogramma-logistiek-en-supply-chain)

## Beleidsartikelen

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.

<b>Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag</b>												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Aantallen</i>												
Handelsvaart	591	607	619	622	600	570	574	566	640	688	725	770
Zeesleepvaart	164	176	191	164	168	164	174	212	222	222	249	263
Waterbouw	150	156	157	156	160	151	148	139	118	121	120	127
<b>Totaal</b>	<b>905</b>	<b>939</b>	<b>967</b>	<b>942</b>	<b>928</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>
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>												
Handelsvaart	4 393	4 760	4 780	4 755	4 934	4 932	5 031	5 114	5 980	6 313	6 075	6 686
Zeesleepvaart	194	205	228	188	186	178	181	243	264	237	310	307
Waterbouw	466	509	521	535	570	498	509	477	375	441	450	494
<b>Totaal</b>	<b>5 053</b>	<b>5 474</b>	<b>5 529</b>	<b>5 478</b>	<b>5 690</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>7 487</b>

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

<b>Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer</b>												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Aantallen</i>												
Handelsvaart	309	411	448	435	418	375	434	462	395	410	433	422
Zeesleepvaart	246	262	272	301	306	329	284	332	358	406	459	456
Waterbouw	29	37	33	31	34	37	39	45	52	66	63	55
<b>Totaal</b>	<b>584</b>	<b>710</b>	<b>753</b>	<b>767</b>	<b>758</b>	<b>741</b>	<b>757</b>	<b>839</b>	<b>805</b>	<b>882</b>	<b>955</b>	<b>933</b>
<i>Bruto tonnage (GT) (x1000)</i>												
Handelsvaart	3 740	5 718	5 656	5 384	5 244	4 692	5 566	6 278	4 542	5 057	5 259	5 232
Zeesleepvaart	312	1 071	1 773	1 741	1 786	2 704	2 782	1 903	1 423	1 217	1 011	1 298
Waterbouw	90	76	86	79	75	99	102	122	184	225	251	210
<b>Totaal</b>	<b>4 142</b>	<b>6 865</b>	<b>7 515</b>	<b>7 204</b>	<b>7 105</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>

Bron: cijfers tot 2006 Ecorys (dec 2008) en cijfers van 2006-2009 Policy Research Corporation (april 2010), cijfers 2010-2011 Inspectie L&T (maart 2012). Alle op basis van Lloyd's Register Fairplay.

De vloot onder Nederlandse vlag groeit, na drie jaren van daling, sinds 2007 weer gestaag. In 2011 bedroeg de groei per saldo 66 schepen (6%). In 2010 bestond de vloot uit 1094 schepen en in 2011 uit 1160 schepen. In bruto tonnage was er in 2011 een groei van 10 %. De vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer is in 2011 per saldo afgenomen met 22 schepen (-2%), van 955 schepen naar 933 schepen. Het

## Beleidsartikelen

bruto tonnage van de vloot onder buitenlandse vlag laat een groei zien van 3%.

Onderstaande tabel over de werkgelegenheid geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal zeevarenden (Nederlandse en buitenlandse nationaliteit) in de Nederlandse zeevaart, plus de directe en indirecte werkgelegenheid in Nederland.

Kengetal: Ontwikkeling van werkgelegenheid Nederlandse zeevaartsector (in werkzame personen)								
	1997	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Directe werkgelegenheid in Nederland	6 100	6 470	6 140	6 090	6 060	6 060	5 910	5 880
– waarvan Nederlandse zeevarenden	4 536	5 179	4 554	4 300	4 230	4 180	4 020	3 990
Indirecte werkgelegenheid in Nederland	5 200	5 500	5 470	5 070	5 050	5 390	4 910	5 080
Totaal Nederlandse werkgelegenheid	11 300	11 970	11 610	11 160	11 110	11 490	11 050	10 207
Totaal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen	niet bekend	18 230	20 500	20 500	21 050	21 550	23 620	25 430

Bron: PRC Maritieme monitor, 2010, cijfers 2010, Ecorys, Maritieme monitor 2011

De directe werkgelegenheid laat een lichte daling zien. Het aantal buitenlandse zeevarenden is toegenomen, voornamelijk vanwege de uitbreiding van de vloot bij één grote cruisereederij. Cijfers over 2011 komen in het najaar van 2012 beschikbaar. Cijfers 2008 en 2009 zijn herzien en wijken daardoor af van de cijfers in de Begroting 2012.

### Logistieke efficiëntie binnenvaart

Kengetal: Toegevoegde waarde binnenvaart in lopende prijzen (in € miljard)											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Binnenvaart	0,76	0,68	0,73	0,78	0,72	0,78	0,80	0,83	0,76	0,74	nog niet bekend

Bron: cijfers tot 2006 Goederenvervoermeter Ecorys, december 2008 en cijfers vanaf 2006 De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, 2011.

*De cijfers zijn gebaseerd op lopende prijzen.*

Met het wegvallen van de vraag als gevolg van de economische crisis is in 2009 in de binnenvaart forse overcapaciteit ontstaan. De effecten hiervan op de economische situatie in de binnenvaart zijn af te leiden uit de daling van de toegevoegde waarde in de jaren 2009 en 2010. Uit de toegevoegde waarde worden immers o.a. de salarissen en winsten bekostigd en de afschrijvingen. Deze laatste zijn in deze periode zelfs nog gestegen als gevolg van de vele nieuwe en grotere opgeleverde binnenvaartschepen. Exploitatieresultaten staan hierdoor in 2009 en 2010 onder druk. Daarnaast heeft ook de hogere olieprijs een negatief effect op de exploitatie gehad.

### Logistieke efficiëntie wegvervoer

Transportondernemers zien het als corebusiness om hun voertuigen zo optimaal mogelijk in te zetten en te benutten. IenM heeft daar geen directe invloed op en heeft ook geen instrumenten om verhoging van de

## Beleidsartikelen

beladingsgraad af te dwingen. Verhoging van de beladingsgraad zorgt voor een betere logistieke efficiënte distributie. VenW heeft de mogelijkheid gecreëerd om gebruik te maken van langere en zwaardere voertuigen (LZV) die meer volume en meer gewicht mogen vervoeren. Deze worden vooral ten behoeve van grote hoeveelheden voorspelbare vervoersstromen ingezet. Indien een LZV niet vol komt, kan eenvoudig een deel van de combinatie niet worden ingezet. Via de ambassadeur stedelijke distributie tracht VenW de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen. Beide vormen van beleid bieden de ondernemer een ruimere en flexibele keuze welk type voertuig hij inzet (bestel, vrachtwagen, trekker met oplegger, LZV) waarbij op voorhand niet duidelijk is of per saldo de beladingsgraad verbetert.

### Logistieke efficiëntie spoorvervoer

De indicator «aantal omgebouwde ETCS-locomotieven» is vervangen door de indicator «aantal treinbewegingen per week op A15-tracé van de Betuwelijn». Deze indicator geeft in tegenstelling tot de eerdere indicator inzicht in de omvang van het gebruik van dit tracé.<sup>1</sup>

#### Indicator: Aantal treinbewegingen per week op A 15-tracé van Betuwelijn

	2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streef-waarde 2011	Streef-waarde 2012	Streef-waarde 2013
Aantal treinbewegingen	220	400	450	500	600	800

Bron: KeyRail

Er zijn 450 treinbewegingen/week gerealiseerd, enigszins lager dan de prognose. Vanaf het najaar 2011 is de recessie voelbaar geworden.

### Inspectie Leefomgeving en Transport

De activiteiten voor dit product worden met ingang van de begroting 2011 verantwoord onder operationeel doel 33.02.

Extracomptabele verwijzingen

*Verwijzing naar het Infrastructuurfonds (IF)*

#### Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

Art. Omschrijving	Realisatie 2011
IF 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	122

#### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderzoek onderwerp	OD	Start	Afgerond
Beleidsdoorlichting	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	35.02	2009	2011
	Vasthouden en versterken van de positie van goederenvervoer	35.04	2010	Na 2011

### Mainport Rotterdam en overige zeehavens

De beleidsdoorlichting van artikelonderdeel 35.02 (Mainport Rotterdam en overige zeehavens) is in 2011 afgerond en zal in januari 2012 aan de Tweede Kamer worden verzonden.

*Vasthouden en versterken van de positie van het goederenvervoer*

<sup>1</sup> [www.uic.org/spip.php?rubrique850](http://www.uic.org/spip.php?rubrique850)



### *Beleidsartikelen*

In verband met de geheel nieuwe aanpak van het sectoraal beleid (topsectorenbeleid) is besloten om dit onderzoek uit te stellen.

**Artikel 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit**

Algemene beleidsdoelstelling

Een schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer realiseren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2011 zijn nationaal en internationaal tal van stappen gezet die bijdragen aan schoner, zuiniger en stiller verkeer en vervoer.

Nederland voldoet aan de nationale en internationale milieuverplichtingen op het gebied van schone lucht en klimaatbeleid en levert een bijdrage aan het tegengaan van klimaatveranderingen. In het regeerakkoord van het Kabinet Rutte is afgesproken dat het Kabinet aansluit bij de 20% reductiedoelstelling in 2020 zoals is overeengekomen in het Europese energie- en klimaatpakket. De Tweede Kamer is vanuit lenM geïnformeerd middels de brief Kabinetsaanpak klimaatbeleid op weg naar 2020<sup>1</sup>. lenM heeft in 2011 middels onderhandelingen in EU-kader bijgedragen aan de totstandkoming van internationale maatregelen gericht op de reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Zo is er voor bestelverkeer ook een CO<sub>2</sub>-norm tot stand gekomen zoals die ook reeds geldt voor personen-auto's.

Daarnaast zijn er via de Proeftuinen duurzame mobiliteit allerlei nationale maatregelen gerealiseerd die bijdragen aan CO<sub>2</sub> reductie. Zo is in de OV-sector afgelopen jaar weer een 10% schoner wagenpark gerealiseerd. Er zijn meer dan 50 nieuwe vulpunten gerealiseerd van tankstations die alternatieve brandstoffen aanbieden. De bijmengverplichting vanuit de Europese Commissie heeft afgelopen jaar er voor gezorgd dat het aandeel biobrandstof in fossiele brandstof is toegenomen met 4% in de Nederlandse markt. Samen met decentrale overheden zijn er weer meer elektrische laadpunten gerealiseerd voor elektrisch vervoer (2035 in 2011). Verder is in 2011 het aantal koplopers in het programma duurzame logistiek gestegen van 43 naar 116. Dat betreft 32 verladers, 79 vervoerders en 5 gemeenten die hun logistieke proces verduurzamen.

In 2011 is voortgang geboekt in de voorbereiding van wijziging van wetgeving die een effectief beleid mogelijk maakt voor vermindering van geluidsoverlast door de transportsector op rijksinfrastructuur. Isolatiemaatregelen rond Schiphol en Maastricht-Aachen Airport hebben bijgedragen aan vermindering van geluidsoverlast door de transportsector. De duurzaamheid van de scheepvaart is verder bevorderd door bijdragen aan nieuwe internationale overeenkomsten over lozingen van huisvuil, het milieuvriendelijk slopen en de implementatie van maatregelen voor duurzame zeehavens, walstroom, en het varen op LNG door de binnenvaart.

Externe factoren

In 2011 werd in de VN/IMO een eerste stap gezet in de normstelling ten aanzien van CO<sub>2</sub>-uitstoot door zeeschepen door middel van de aanname van een aantal technische indicatoren, maar vervolgstappen zijn nodig om bij te dragen aan de reductiedoelstelling.

Nationaal werd een convenant met het maritieme bedrijfsleven gesloten – waaronder reders, verladers en scheepsbouw – dat niet betrokken was bij het sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging.

In EU-kader zijn de uitvoeringsregels vastgesteld van het Europese CO<sub>2</sub>-emissiehandelssysteem EU ETS voor de luchtvaart per 1 januari 2012.

<sup>1</sup> <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/06/08/kabinetsaanpak-klimaatbeleid-op-weg-naar-2020.html>

## Beleidsartikelen

In ICAO-kader wordt een CO<sub>2</sub>-standaard ontwikkeld evenals een internationale leidraad voor het opstellen van «state action plans» met betrekking tot emissiereductie in de luchtvaart. Nederland en EU blijven zich inzetten voor een wereldwijd systeem van emissiehandel, zodat de Nederlandse en Europese luchtvaart en de luchthavens geen concurrentienadeel ondervinden.

De Europese Commissie overweegt ten aanzien van CO<sub>2</sub>-uitstoot bronbeleid voor vrachtauto's.

Uit de monitoring 2011 van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)<sup>1</sup> blijkt dat er voor fijnstof geen knelpunten meer bestaan langs rijkswegen (op één locatie na, maar hiervoor zijn reeds bij de monitoring van 2010 maatregelen in het NSL opgenomen) en dat slechts sprake is van 0,1 km extra knelpunt voor NO<sub>2</sub>.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>79 802</b>	<b>47 234</b>	<b>63 782</b>	<b>66 551</b>	<b>18 807</b>	<b>59 612</b>	<b>- 40 805</b>	<sup>2</sup>	<b>- 64 024</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>74 888</b>	<b>77 126</b>	<b>64 684</b>	<b>77 592</b>	<b>58 142</b>	<b>117 844</b>	<b>- 59 702</b>		<b>- 2 944</b>
<i>36.01 Leefomgeving hoofdwegen</i>	<i>25 423</i>	<i>22 171</i>	<i>25 206</i>	<i>24 237</i>	<i>15 711</i>	<i>44 206</i>	<i>- 28 495</i>		<i>- 961</i>
36.01.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	587	643	1 111	1 528	1 058	816	242		36
36.01.02 Investeringsimpuls voor innovatie	6 236	3 080	4 648	5 764	200	0	200	<sup>3</sup>	0
36.01.03 Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer	7 121	10 372	13 308	11 764	9 751	37 858	- 28 107	<sup>4</sup>	- 140
36.01.04 Maatregelen lokale luchtkwaliteit	6 337	924	935	1 070	676	1 017	- 341		- 350
36.01.05 Bevorderen geluidsreducerende oploss.wegverv.	191	207	175	169	27	149	- 122		- 123
36.01.06 Duurzaam weggoederenvervoer	4 951	6 945	5 029	3 942	3 999	4 366	- 367		- 384
<i>36.02 Leefomgeving spoorwegen</i>	<i>9 131</i>	<i>9 137</i>	<i>9 157</i>	<i>9 195</i>	<i>9 198</i>	<i>9 120</i>	<i>78</i>		<i>78</i>
36.02.01 Algemene strategie- en beleidsvorming	0	0	0	0	0	0	0		0
36.02.02 Bev.geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor	55	61	81	119	122	44	78	<sup>5</sup>	78
36.02.03 Bodemsanering NS percelen	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	9 076	0		0
<i>36.03 Luchtvaart</i>	<i>38 271</i>	<i>43 205</i>	<i>27 651</i>	<i>41 529</i>	<i>31 814</i>	<i>63 133</i>	<i>- 31 319</i>		<i>- 1 911</i>
36.03.01 Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS	10 047	9 615	10 708	9 878	5 387	2 264	3 123	<sup>6</sup>	- 710
36.03.02 Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)	17 282	5 828	589	416	119	606	- 487	<sup>7</sup>	- 89
36.03.03 Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)	2 407	4 950	7 646	14 510	14 557	38 918	- 24 361	<sup>8</sup>	- 152

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit)

Beleidsartikelen

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit	2007	2008	2009	2010	Realisatie 2011	Vastgestelde begroting <sup>1</sup> 2011	Verschil 2011	Slotwetmutaties 2011
36.03.04 Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol	138	987	240	101	113	1 617	- 1 504	<sup>9</sup> - 546
36.03.05 Woonschepen geluidszones Schiphol	178	29	0	11	0	0	0	- 219
36.03.06 Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol	5 287	5 123	5 065	13 453	11 131	17 891	- 6 760	<sup>10</sup> 131
36.03.07 Aankoop LIB geluidsluopzones Schiphol	576	284	1 270	802	79	1 324	- 1 245	<sup>11</sup> - 21
36.03.08 Geluidsisolatie regionale luchthavens	338	2 356	894	567	3	0	3	<sup>12</sup> - 90
36.03.09 Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens	120	5	188	1	0	0	0	- 39
36.03.10 Duurzame luchtvaart	1 238	11 057	449	1 790	425	513	- 88	- 176
36.03.11 Groenvoorziening Schiphol	117	2 403	0	0	0	0	0	0
36.03.12 Inspectie Verkeer en Waterstaat	543	568	602	0	0	0	0	0
36.04 Scheepvaart	2 063	2 613	2 670	2 631	1 419	1 385	34	- 150
36.04.01 Duurzame zeevaart	629	503	470	532	517	632	- 115	- 68
36.04.02 Duurzame zeehavens	208	293	181	962	80	114	- 34	- 41
36.04.03 Duurzame binnenvaart	631	1 197	1 263	1 137	822	639	183	- 41
36.04.04 Inspectie Verkeer en Waterstaat	595	620	756	0	0	0	0	0
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven	<b>1 604</b>	<b>1 801</b>	<b>2 024</b>	<b>2 352</b>	<b>959</b>	<b>1 527</b>	<b>- 568</b>	
- Baten-lastendiensten	<b>1 459</b>	<b>1 552</b>	<b>2 013</b>	<b>766</b>	<b>378</b>	<b>1 715</b>	<b>- 1 337</b>	
- Restant	<b>71 825</b>	<b>73 773</b>	<b>60 647</b>	<b>74 474</b>	<b>56 805</b>	<b>114 602</b>	<b>- 57 797</b>	
36.09 Ontvangsten	55 021	56 806	49 622	37 318	34 885	43 718	- 8 833	<sup>13</sup> 1 167
36.09.01 Ontvangsten heffingen GIS-1	10 107	10 684	9 577	9 914	4 843	2 323	2 520	2 520
36.09.02 Ontvangsten SGIS klachtenafhandeling GIS-1	68	147	16	0	0	0	0	0
36.09.03 Ontvangsten heffingen GIS-2 & 3	33 604	34 084	29 731	16 849	18 716	29 081	- 10 365	<sup>14</sup> - 365
36.09.04 Ontvangsten wensvoorzieningen GIS-2 & 3	6	147	97	216	142	0	142	<sup>15</sup> 142
36.09.05 Ontvangsten heffingen overige Schiphol projecten	10 690	11 009	9 780	10 085	10 630	12 039	- 1 409	<sup>16</sup> - 1 409
36.09.06 Ontvangsten heffingen regionale luchthavens	200	221	171	197	465	250	215	215

## Beleidsartikelen

36. Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
36.09.07 Overige ontvangsten	346	514	250	57	89	25	64	64

<sup>1</sup> Inclusief stand ISB (+/-) departementale herindeling

<sup>2</sup> De lagere verplichtingenrealisatie wordt veroorzaakt doordat budgetten voor onder andere elektrisch rijden naar EL&I zijn overgeboekt. Tevens heeft in 2010 een correctie voor de Doorstorting van heffingen GIS naar Stichting GIS plaatsgevonden. De daarbij de oude (vervallen) opboeking was niet afgeboekt. Dit is in 2011 gecorrigeerd.

<sup>3</sup> Betreft de Footprint Transumo, waarbij naast het actueel houden van een website, bijeenkomsten werden georganiseerd om bedrijven en overheden met elkaar in contact te brengen.

<sup>4</sup> Minder uitgaven door overboeking budget voor Elektrisch rijden naar het ministerie van EL&I en door opgelegde taakstellingen.

<sup>5</sup> De forfaitaire doorbelasting van personele uitgaven op dit begrotingsonderdelen is hoger uitgevallen.

<sup>6</sup> Door een lagere realisatie van de vliegtuigbewegingen lopen de GIS heffingen langer door dan voorzien en is het uitgavenbudget bij Miljoenennota hierop aangepast.

<sup>7</sup> Op het GIS2 project worden geen woningen meer geïsoleerd. Voor het GIS2 project worden nog kosten gemaakt in verband met een claim die ProGIS heeft gelegd bij een grote aannemer. Dit heeft geleid tot een bodemprocedure. Hiervoor worden nog kosten gemaakt (adviseur, Landsadvocaat, arbitrage commissie).

<sup>8</sup> Uit een nieuwe PRI-raming voor dit project is gebleken dat in 2011 minder geld benodigd was voor GIS3. Dit wordt onder meer veroorzaakt doordat minder gebouwen geïsoleerd hoefden te worden dan waar in de raming van was uitgegaan.

<sup>9</sup> In de Progis-isolatiebesluiten is bepaald dat een eigenaar van een geïsoleerde woning voor garantie een beroep moet doen op de aannemer (afhankelijk van de aard van de voorziening is de garantietermijn maximaal 10 jaar na oplevering). Indien de garantieclaim van de eigenaar door de aannemer niet afdoende wordt afgehandeld, kan de eigenaar een klacht inzake de garantie indienen bij RWS. Daarom worden de uitgaven op dit project bepaald door het aantal ingediende garantieclaims. Er zijn tot nu toe weinig garantieclaims ingediend.

<sup>10</sup> Het aantal claims dat door het schadeschap wordt afgehandeld en de hoogte van de claims is vooraf niet in te schatten. Deze kosten bleken ten opzichte van de begroting mee te vallen.

<sup>11</sup> De uitvoeringsverantwoordelijkheid voor het aankopen van woningen die liggen in de aankoop-geluidszone en Schiphol ligt bij de betreffende gemeenten, die de gemaakte kosten declareert bij RWS. In 2011 zijn minder woningen aangekocht.

<sup>12</sup> De gerealiseerde uitgaven hebben betrekking op betalingen aan de landsadvocaat in relatie tot het project Maastricht–Aachen–Airport.

<sup>13</sup> De meerontvangsten van € 3,4 mln. worden veroorzaakt door een terugbetaling van de lening Zwanenburg (€ 2,7 mln.) en de Stichting Geluidsisolatie (€ 0,7 mln.).

<sup>14</sup> De ontvangsten uit heffingen hangen in belangrijke mate samen met de daadwerkelijke uitgaven bij het GIS-project. Doordat de uitgaven lager zijn dan geraamd, vallen de ontvangsten ook lager uit dan begroot.

<sup>15</sup> Het gerealiseerde bedrag betreft ontvangsten voor wensvoorzieningen in 2011 en een geïnde bankgarantie vanwege het faillissement van een aannemer.

<sup>16</sup> De ontvangsten uit heffingen hangen in belangrijke mate samen met de daadwerkelijke uitgaven bij het GIS-project. Doordat de uitgaven lager zijn dan geraamd, vallen de ontvangsten ook lager uit dan begroot.

<sup>17</sup> De meerontvangsten worden veroorzaakt doordat er meer heffingen zijn ontvangen dan voorzien.

Operationele doelstelling

**36.01 Leefomgeving Hoofdwegen: Uitstoot van schadelijke stoffen en van CO<sub>2</sub> verminderen, lokale luchtkwaliteit verbeteren, te hoge geluidsbelastingen door wegvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door hoofdwegen in de ecologische hoofdstructuur oplossen**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest

### *Algemene strategie en beleidsvorming*

In 2011 is uitvoering gegeven aan de uitvoering van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) en aan diverse kleinere maatregelen. Voor het oplossen van kleinere knelpunten Spoor is opdracht gegeven voor het opstellen van een plan van aanpak. In 2011 zijn 5 knelpunten geheel opgelost, daarnaast zijn 3 herziene knelpunten opgelost.

Het gaat hierbij om de aanleg van ecoducten in Drenthe, Gelderland en Overijssel en om het treffen van kleinere maatregelen, zoals natuurlijke oevers, duikers en loopplanken.

### *Maatregelen klimaatbeleid personenvervoer*

In 2011 heeft zowel de Tweede als de Eerste Kamer ingestemd met Swung-1 (TK 2009–2010, nr. 32 252<sup>1</sup> en TK 2010–2011, 32 625, nr. 2)<sup>2</sup>. Dit

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32625-1.html>

<sup>2</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32625-2.html>

leidt tot een betere bescherming van burgers, vereenvoudiging van regelgeving en een efficiënte uitvoering van geluidmaatregelen. In 2011 is uitvoering gegeven aan innovatie en stimulering duurzame mobiliteit middels de proeftuinen duurzame mobiliteit. De eerste concrete resultaten uit het innovatieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit zien we nu terug in de praktijk. In 2011 is het aandeel zuinige auto's toegenomen tot 45%, de verkoop van auto's met een A of B label blijft verder stijgen mede als gevolg van het fiscale beleid gericht op het stimuleren van de verkoop van zuinige auto's. 70% van de OV bussen is in 2011 milieuvriendelijk (EURO V, EEV, hybride/elektrisch). Op het gebied van elektrisch vervoer zijn meer oplaadpunten gerealiseerd. Er zijn meer TAB vulpunten gerealiseerd waar schonere brandstoffen kunnen worden getankt. Verder is het op het gebied van brandstoffen, de proeftuin rijden op biogas en hogere blends van start gegaan. (daar zijn nog geen concrete resultaten van bekend) en is er een nieuwe proeftuin voor rijden op waterstof in voorbereiding. Daarnaast is in 2011 aansluiting gezocht bij de Green Deal aanpak van EL&I waarin energiebesparing centraal staat. Twee van de proeftuinen duurzame mobiliteit zijn aangemerkt als Green Deal (elektrisch rijden en innovatieve OV bussen). Verder wordt in de proeftuin Truck van de Toekomst<sup>1</sup> ervaring opgedaan met innovatieve technieken voor energie en CO<sub>2</sub> besparing. Die resultaten worden gedeeld en verspreid via een kennisloket dat in 2011 is opgezet.

*Activiteiten gericht op duurzaam gedrag*

In 2011 heeft het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvdM<sup>2</sup>) zorg gedragen voor Het Nieuwe Rijden-programma<sup>3</sup>. Middels trainingen en kennisuitwisseling/voorlichting in de sector heeft dit bijgedragen aan een duurzamer rijgedrag bij chauffeurs. In 2011 is onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden om de leasemarkt verder te verduurzamen. Uitkomsten daarvan worden actief opgepakt door de branche waarin we een duidelijke toename zien van het aandeel schonere voertuigen. Tevens worden ook de leasecombinaties met auto/trein/scooter aangeboden aan klanten.

De overheid heeft als launching customer in 2011 24 elektrische voertuigen aangeschaft (RWS) en in tal van gemeenten zijn elektrische of voertuigen geschikt voor biobrandstof aangekocht.

*Activiteiten gericht op duurzame voertuigen en brandstoffen*

Het Platform Duurzame Mobiliteit is beëindigd en de kennisuitwisseling op het gebied van duurzame mobiliteit wordt nu uitgevoerd door het IvdM. Het bestuur van deze bestaat inmiddels uit een groot aantal branchepartijen (Bovag, RAI, KNV, TLN en de Leasebranche). De subsidie aan de stichting Higrids Hybrid Intercity Grids ten behoeve van experimenteerprogramma slimme voertuigen is in 2011 afgerond en afronding van de subsidie Mobius (subsidie ten behoeve van bevorderen duurzame mobiliteit en CO<sub>2</sub>-arme transportconcepten) is ingezet.

Uitvoering is gegeven aan het programma Truck van de Toekomst en experimentenregeling Duurzaam Openbaar Busvervoer<sup>4</sup>, waardoor ervaringen zijn opgedaan naar het vergroten van de klimaatprestatie van deze voertuigen.

De uitvoering van de subsidieregeling Tankstations Alternatieve Brandstoffen<sup>5</sup> is voortgezet. De landelijke dekking van tankstations met alternatieve brandstoffen komt hierdoor dichterbij.

<sup>1</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/truck-van-de-toekomst](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/truck-van-de-toekomst)

<sup>2</sup> [www.duurzaamopweg.nl/home/groepen/ivdm/voorpagina/](http://www.duurzaamopweg.nl/home/groepen/ivdm/voorpagina/)

<sup>3</sup> [www.HetNieuweRijden.nl](http://www.HetNieuweRijden.nl)

<sup>4</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/productgroep-openbaar-vervoer](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/productgroep-openbaar-vervoer)

<sup>5</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/tankstations-alternatieve-brandstoffen-tab](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/tankstations-alternatieve-brandstoffen-tab)

### *Innovatie en Energiebesparing*

Innovatie heeft in 2011 vorm gekregen via Proeftuinen duurzame mobiliteit<sup>1</sup> waarbij afgelopen jaar nauw is samengewerkt met het Green Deal<sup>2</sup> initiatief van het ministerie EL&I. Om de doelstellingen van energiebesparing en CO<sub>2</sub> reductie te behalen is innovatie naast bronbeleid noodzakelijk. Daarbij wordt innovatie steeds minder ondersteund middels subsidies en meer via fiscale stimulering en het wegnemen van wetgevingsbarrières<sup>3</sup>.

### *Maatregelen lokale luchtkwaliteit*

Met een jaarlijks geactualiseerd pakket aan maatregelen in het vigerend Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit<sup>4</sup> (NSL) is gewaarborgd dat overal in Nederland tijdig aan de normen voor luchtkwaliteit (PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>) wordt voldaan. Daarnaast is in 2011 in Brussel verder ingezet op een verbetering van de praktijkprestaties van de Euronormen. Dit heeft geleid tot een finaal pakket maatregelen ter verbetering van de testcyclus voor Euro VI vrachtauto's<sup>5</sup>. Nederland heeft de versnelde introductie ervan voorbereid en een subsidieregeling hiervoor opgesteld. Naast generieke bronmaatregelen zijn locatiespecifieke maatregelen getroffen. Langs snelwegen gaat het om het plaatsen van luchtschermen. In 2011 is verder internationaal onderzoek gedaan naar een roetindicator om beter inzicht te krijgen in de gezondheidseffecten van ultra fijn stof. Nederland heeft hier in 2011 actief in geparticipeerd.

### *Bevorderen geluidsreducerende oplossingen wegvervoer*

De wijziging van de Wet geluidhinder voor de rijksinfrastructuur door o.a. de introductie van geluidproductieplafonds (SWUNG I) (TK 2009–2010, XII 32 252<sup>6</sup> en TK 2010–2011, XII 32 625, nr. 2)<sup>7</sup> is op 30 juni 2011 met algemene stemmen aangenomen in de Tweede Kamer en op 22 november 2011 aangenomen door de Eerste Kamer. Naar verwachting zal de wet, afhankelijk van in werking treding van de AMvB Besluit geluid milieubeheer, in de eerste helft van 2012 in werking treden.

- Onderliggende regelgeving is uitgewerkt en binnen de IenM/RWS organisatie zijn voorbereidingen getroffen voor een systeem van geluidproductieplafonds;
- Naast de voorbereiding is een start gemaakt met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)<sup>8</sup>;
- Vooruitlopend op het MJPG is al gestart met de aanpak van hoge geluidbelastingen op een aantal locaties door middel van innovatieve maatregelen. Dit zijn kleinschalige projecten waarbij de leefomgeving door het aanbrengen van stille wegdekken, raildempers of geluidschermen op een aantal geluidknooppunten wordt verbeterd (zie ook artikel IF 12.03 Geluid);
- In 2011 is gestart met het opstellen van een roadmap voor het verder ontwikkelen en toepassen van stille wegdekken;
- Internationaal is ingezet op het aanscherpen de Europese richtlijnen van geluidsemisatie eisen die aan banden en voertuigen worden gesteld.

### *Duurzaam weggoederenvervoer*

In 2011 is verder uitvoering gegeven aan het programma Duurzame Logistiek. 170 koplopende verladere, vervoerders en gemeenten hebben zich gecommitteerd aan de doelstelling van het programma, 20% CO<sub>2</sub> reductie binnen 5 jaar.

<sup>1</sup> [www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/subsidieprogramma-proeftuinen-voor-duurzame-mobiliteit](http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/subsidieprogramma-proeftuinen-voor-duurzame-mobiliteit)

<sup>2</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-economie/green-deal](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-economie/green-deal)

<sup>3</sup> Vanuit het Regeerakkoord-Rutte, zijn portefeuilles verdeeld en is de proeftuin Elektrisch rijden overgedragen aan het ministerie EL&I.

<sup>4</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2011/01/03/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2011/01/03/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit.html)

<sup>5</sup> In 2012 worden de eerste Euro VI vrachtauto's op de markt verwacht.

<sup>6</sup> Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten t.b.v. de invoering van geluidproductieplafonds

<sup>7</sup> Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten i.v.m. de invoering van de geluidproductieplafonds

<sup>8</sup> [http://mirt2010.mirt-projectenboek.nl/Images/552\\_tcm307-261838.pdf](http://mirt2010.mirt-projectenboek.nl/Images/552_tcm307-261838.pdf)

## Meetbare gegevens

Indicator	Waarde 1990	Waarde 1995	Waarde 2000	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Basis- waarde peil datum	Streef- waarde peil datum
<b>Emissie NO<sub>x</sub><sup>1, 2</sup></b>												
Bron:	327	272	244	207	199	197	192	173	164	n nb	268 kton 2000	158 kton 2010–2020
CBS StatLine, Luchtverontreiniging, emissies berekend volgens NEC-protocol, gewijzigd 14-2-2012												
<b>Emissie SO<sub>2</sub><sup>1, 2</sup></b>												
Bron:	19	18	9	6	6	5	3	2	1	n nb	9 kton 2000	4 kton 2010–2020
CBS StatLine, Luchtverontreiniging, emissies berekend volgens NEC-protocol, gewijzigd 14-2-2012												
<b>Emissie VOS (NM) <sup>1, 2</sup></b>												
Bron:	193	128	84	54	49	46	44	40	38	n nb	90 kton 2000	55 kton 2010–2020
CBS StatLine, Luchtverontreiniging, emissies berekend volgens NEC-protocol, gewijzigd 14-2-2012												
<b>Emissie CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer</b>												
Bron:	31	34	37	39	40	39	39	38	38	n nb	36,6 Mton	30–34 mton
CBS StatLine – Emissies van broeikasgassen, berekend volgens IPCC-voorschriften Publicatiedatum 14-2-2012												
<b>Lokale luchtkwaliteit NO<sub>2</sub><sup>3</sup></b>												
Bron:												0 knelpunten langs rijkswegen 2015
RWS/DVS												



Indicator	Waarde 1990	Waarde 1995	Waarde 2000	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Basis- waarde peil datum	Streef- waarde peil datum
<b>Geluids- knelpunten langs hoofd- wegen</b> <sup>4</sup> Bron: RWS/DVS					12 000	12 000	12 000	12 000	7 500	7 500	12 000	0
<b>Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesom- meerd</b> Bron: RWS/DVS 2010 <a href="http://www.mjpo.nl/downloads/110062-RWS-MJPO-Jaarverslag2010[1].pdf">http://www.mjpo.nl/downloads/110062-RWS-MJPO-Jaarverslag2010[1].pdf</a>					17	29	41	43	55	60	0	208

<sup>1</sup> Emissies NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS in verkeer en vervoer berekend volgens het NEC-protocol. Bron: CBS-statline, natuur en milieu/lucht, update van 14 februari 2012. De cijfers over het jaar 2010 zijn definitieve cijfers. De voorlopige cijfers van 2011 worden rond 1 september van 2012 gepubliceerd. Bijgaand de geactualiseerde cijferreeks. Ook de voorgaande jaren zijn aangepast. Om een samenhangende en consistente tijdreeks te verkrijgen wordt ieder jaar de complete tijdreeks herberekend, zodat de laatste inzichten met name ten aanzien van de emissiefactoren in de berekeningen worden meegenomen.

De vaststelling van de NEC-plafonds voor het jaar 2020 voor de stoffen NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en VOS zal binnen enkele jaren plaatsvinden.

<sup>2</sup> Betreft mobiele bronnen, totaal. Mobiele bronnen zijn transportmiddelen en mobiele werktuigen met een verbrandingsmotor, inclusief buitenlandse transportmiddelen. Exclusief zeevaart.

<sup>3</sup> 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 PM<sub>10</sub> wordt op alle locaties langs rijkswegen aan de grenswaarde voldaan die geldt vanaf 11 juni 2011.

<sup>4</sup> Het saneringsprogramma opheffen geluidsknelpunten langs spoor- en hoofdwegen is in 2011 van start gegaan. De geluidsknelpunten langs hoofdwegen (>65 dB Lden) worden opgelost, zoals in de Nota Mobiliteit geformuleerd. Voor 10% van de woningen zal de aanpak bestaan uit gevelisolatie en zal de belasting boven de 65 dB blijven. Indien mogelijk wordt nu al meteen bij reconstructie van een (spoor)weg om andere redenen dan geluid een geluidsknelpunt aangepakt.

CO<sub>2</sub>:

Door het schoner en zuiniger worden van voertuigen is er sinds enkele jaren sprake van een afname van de groei van CO<sub>2</sub> emissies van het wegverkeer. Dit terwijl de voertuigkilometers zijn toegenomen. In het overzicht van meetbare gegevens blijkt dat de CO<sub>2</sub> emissie in verkeer in vervoer licht afneemt. Dat komt voort uit een autonome groei van mobiliteit (zo is bijvoorbeeld in 2011 het aantal personenauto's in Nederland met 1,5% gestegen (CBS), dat betreft dan veelal 2e auto's in een huishouden). Zoals ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is aangegeven blijft een groeiende mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en toename van het aantal eenpersoonshuishoudens ervoor zorgen dat de mobiliteit richting 2040 blijft groeien. Voor informatie over deze trend: zie de Mobiliteitsbalans 2011 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid<sup>1</sup> (KIM).

Luchtkwaliteit NO<sub>2</sub>:

Voor luchtkwaliteit zijn er geen tussenliggende waarden vastgesteld, enkel dat er in 2015 nul knelpunten moeten zijn langs het rijkswegennet voor NO<sub>2</sub>. Om dit te bereiken worden in het NSL naast bronmaatregelen locatiespecifieke maatregelen (luchtschermen) genomen. Voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) geldt dat al vanaf 11 juni 2011 aan de grenswaarde moet worden voldaan. Met de in het NSL opgenomen maatregelen is hieraan in 2011 voldaan.

MJPO-knelpunten:

Het aantal opgeloste knelpunten loopt iets achter op de gedachte voortgang. De reden hiervoor is, dat om efficiënt te werken getracht wordt werk met werk te maken. De Drentse ecoducten zijn hier een voorbeeld van: deze zijn aangelegd bij de reconstructie van de N48.

Om een knelpunt geheel op te lossen, moeten vaak meerdere maatregelen worden uitgevoerd. In 2011 zijn er aan 44 knelpunten in totaal 71 maatregelen getroffen, zonder dat ze hierdoor volledig zijn opgelost. Daarnaast zal voor een aantal maatregelen aan spoor de aanbesteding volgen; daarmee zullen veel knelpunten die nu maar gedeeltelijk gereed zijn klaar komen.

Tabel opgeloste MJPO-knelpunten in 2011

nr.	Provincie	Locatie	Voorziening	Onderdeel
Ge3	Gelderland	Kabeljauw bij A50	ecoduct	wegen
Ge5	Gelderland	Hierdense Veld bij A28 en spoorweg	ecoduct	RV (wegen, spoorwegen)
NB15	Noord-Brabant	Amersfoort–Zwolle	duikers, natuurlijke oevers	wegen
Ov2	Overijssel	De Baronie A58/A16	Ecoduct	wegen, spoorwegen
Ze3	Zeeland	Prunje, N59	duikers, loopplanken	wegen
van de herziene lijst:				
Ze16	Zeeland	Kreken Zeeuws Vlaanderen	kleine maatregelen	water
Dr18	Drenthe	Suthwalda, N48	ecoduct	RV (wegen)
DR19	Drenthe	Stiggeltie, N48	ecoduct	RV (wegen)

Bron: RWS/DVS

<sup>1</sup> [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid)

Indicator: aantal opgeloste MJPO knelpunten														
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal opgeloste knelpunten MJPO	10	7	12	12	2	12	5	11	11	13	21	26	22	44
Totaal aantal	10	17	29	41	43	55	60	71	82	95	116	142	164	208

Bron: RWS/DVS, MJPO Jaarverslag 2011

De tabel geeft inzicht in de voortgang van de aanpak en tevens een indicatie van de planning van de MJPO-knelpunten, zoals opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering<sup>1</sup> (MJPO) 2004.

Extracomptabele verwijzingen      Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)	
Artikel omschrijving	Realisatie 2011
12.02 Beheer en Onderhoud	323 166
12.03 Aanleg en planstudie na tracèbesluit	1 341 787

Operationele doelstelling

**36.02 Leefomgeving Spoorwegen: te hoge geluidsbelastingen door spoorvervoer zo veel mogelijk terugdringen en knelpunten door spoorwegen in de ecologische hoofdstructuur en in de bodem op te lossen**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Algemene strategie en beleidsvorming*

In 2011 zijn in het kader van het meerjarenprogramma Ontsnippering, deel spoor, 2 ecoducten gerealiseerd, bij Hulshorst en bij Nijverdal.

*Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor:*

- De wijziging van de Wet geluidhinder. In 2011 heeft zowel de Tweede als de Eerste Kamer ingestemd met Swung-1 (TK 2009–2010, nr. 32 252<sup>2</sup> en TK 2010–2011, 32 625, nr. 2)<sup>2</sup>.
- ProRail heeft in 2011 voorbereidingen getroffen om na inwerkingtreding van Swung-1 te kunnen starten met het Meerjarenprogramma geluidsanering spoor (MJPG Spoor)<sup>3</sup>
- In 2011 is het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE)<sup>4</sup> zo goed als afgerond. Het voegloos maken moet nog op 1 locatie gebeuren (totaal 43 emplacementen) en het aanbrengen van spoorstaafconditioneringssystemen is op 1 locatie na ook afgerond (totaal 46 emplacementen). Op een aantal locaties moeten nog geluidschermen worden geplaatst. Deze schermen worden in de komende periode geplaatst door de staande organisatie van ProRail.

*Bodemsanering NS percelen*

De door de Stichting Bodemsanering NS in 2011 behaalde resultaten zijn vanaf juni 2012 op sbns.nl te vinden.

<sup>1</sup> www.mjpo.nl

<sup>2</sup> https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32625-2.html

<sup>3</sup> www.prorail.nl/Geluid/geluidsanering/Pages/Meerjarenprogrammangeluidsanering.aspx

<sup>4</sup> www.innovatieprogrammangeluid.nl/data/files/algemeen/5%20-%20Stevens%20-%20UPGE.pdf

## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

#### Algemene strategie en beleidsvorming

De meetbare gegevens voor dit product zijn hieronder bij de overige producten weergegeven. Aangezien de genoemde activiteiten gericht zijn op het bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor, zijn hiervoor geen aparte meetbare gegevens ontwikkeld.

#### Bevorderen geluidsreducerende oplossingen voor personen- en goederenvervoer per spoor

Indicator Leefomgeving spoorwegen								
	Basiswaarde peildatum 2004	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Streef- waarde peildatum 2
Geluidknelpunten langs spoorwegen Bron: ProRail	12 500 woningen	7 500 woningen	8 900 woningen	7 200 woningen	1	1	2	0 2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten Bron: RWS/DVS <a href="http://www.mjpo.nl/downloads/100267-DWW-Jaarverslag09_LR1.pdf">http://www.mjpo.nl/downloads/100267-DWW-Jaarverslag09_LR1.pdf</a>	0	0	0		3	2	2	0 2018

<sup>1</sup> De regelgeving liggend onder Swung-1 is nog niet afgerond. Zodra dit het geval is, zal de saneringsvoorraad bekend worden en kan het MJPG (meerjarenprogramma geluidsanering) formeel starten. Vanaf dat moment zal over de knelpunten uit het MJPG worden gerapporteerd.

<sup>2</sup> De ecodeucten bij Hulshorst en Nijverdal zijn gerealiseerd.

Extracomptabele verwijzingen

Verwijzing naar het Infrastructuurfonds

#### Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € 1 000)

	Realisatie 2011
<b>Artikel omschrijving</b>	
13.03 Ontsnippering	6 785
13.03 Geluid sanering spoorwegen	660

Operationele doelstelling

### 36.03 Duurzame luchtvaart bewerkstelligen en in stand houden

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### Doorstorting heffingen GIS-1 aan Stichting GIS

Het betreft hier het storten van een – wettelijk vastgelegd – deel van de opbrengst uit geluidheffingen in de Stichting Geluidsisolatie Schiphol. De Stichting heeft de kosten van het eerste geluidsisolatieproject rond Schiphol (GIS-1) gefinancierd. De door Stichting GIS eerder gemaakte kosten zijn in 2011 afgelost.

#### Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)

Op grond van de PKB-Schiphol is in 1997 het project GIS-2 van start gegaan. De isolatie van GIS 2 panden is op 30 juni 2008 beëindigd. Tijdens GIS 2 zijn 8 465 panden geïsoleerd.

## Beleidsartikelen

### *Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)*

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in het isolatiegebied GIS-3 liggen, zijn er 5 213 opgenomen in het isolatieprogramma. Tot eind 2011 hebben 2 274 eigenaren aangegeven geen prijs te stellen op (verdere) deelname aan het isolatieproject. Uit onderzoek is gebleken dat 1 826 objecten geen recht hebben op aanvullende geluidwerende voorzieningen. Daarnaast zijn er 1 105 objecten geïsoleerd opgeleverd. Dit betekent dat eind 2011 5205 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Afronding wordt medio 2012 verwacht.

### *Klachtenafhandeling Geluidsisolatie Schiphol*

In 2011 zijn circa 25 nieuwe klachten in behandeling genomen. De aard van de klachten varieert sterk. In enkele gevallen is de eigenaar verwezen naar de aannemer die de geluidwerende voorzieningen heeft geplaatst. Maar er zijn ook gevallen waarbij reparaties (bijvoorbeeld van een dak) noodzakelijk waren.

Na oplevering van een object geldt een garantietermijn van tien jaar. In deze periode zijn aannemers gehouden eventuele herstelwerkzaamheden uit te voeren. De garantietermijn voor objecten die in het kader van GIS 2 zijn gerealiseerd loopt tot uiterlijk 2018. Voor GIS-3 loopt de garantietermijn door tot 2022.

### *Woonschepen geluidszones Schiphol*

Binnen de geluidszones worden 84 woonschepen aangekocht en is één woonschip verplaatst. Onder het voorbehoud van sloop van de aangekochte woonschepen is dit project afgerond.

### *Behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol*

Het Schadeschap luchthaven Schiphol is verantwoordelijk voor de afhandeling van schadevergoedingen die verband houden met de uitbreiding van het luchthaventerrein Schiphol en wijzigingen in de infrastructuur in de omgeving van Schiphol. Het bedrag dat lenM in 2011 heeft uitgekeerd aan het Schadeschap wordt in 2012 bekend. De kosten van de behandeling van de schadeverzoeken alsmede de toegekende uitkering worden in rekening gebracht bij het ministerie.

### *Aankoop LIB geluidssloopzones Schiphol*

In 2011 zijn geen objecten in de geluidssloopzones aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol. Het totaal aantal aangekochte woningen blijft op 38 staan. Eigenaren kunnen als gevolg van de motie Hofstra (Kamerstuk 2001–2002, 27 603, nr. 73)<sup>1</sup> niet worden gedwongen hun woning te verlaten. Een einddatum kan daarom niet worden vastgesteld.

### *Geluidsisolatie regionale luchthavens*

Het geluidsisolatieproject rondom de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport (Fase 2) is afgerond.

### *Behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens*

Het betreft hier het behandelen en uitbetalen van schadeclaims. In 2011 zijn er geen schadeclaims uitgekeerd.

### *Duurzame luchtvaart*

– Diverse activiteiten zijn verricht ten behoeve van de invoering van het Europese CO<sub>2</sub>-emissiehandelssysteem (EU ETS)<sup>2</sup> voor de luchtvaart per 1 januari 2012, zoals het inbrengen van de Nederlandse zienswijze in het formuleren van een Europees standpunt en een bijdrage aan de

<sup>1</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27603773.html>

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm)

## Beleidsartikelen

- totstandkoming van uitvoeringsregels ETS.
- Er is actieve inzet geweest in de milieucommissie van ICAO (CAEP)<sup>1</sup> op het gebied van CO<sub>2</sub>-standaard voor vliegtuigen, economische analyse en dataverzameling. In het kader van ICAO is ook gewerkt aan de totstandkoming van een internationale leidraad voor opstellen van «state action plans» met betrekking tot emissiereductie in de luchtvaart. Er is in 2011 ook een start gemaakt met het «state action plan» voor Nederland.
  - In 2011 is inzet geleverd op Europese samenwerking op het gebied van alternatieve brandstoffen (biokerosine) en is gewerkt aan de aanpassing van nationale wetgeving ter bevordering van de levering van biokerosine.
  - In 2011 is gestart met een onderzoek naar de effecten van de invoering van EU ETS Luchtvaart op onze eigen maatschappijen en luchthavens. Nederland blijft zich, samen met de EU, inzetten voor een wereldwijd systeem van emissiehandel, zodat de Nederlandse luchtvaart en de luchthavens zo min mogelijk concurrentienadeel ondervinden. De eerste resultaten van dit onderzoek worden in 2012 verwacht.
  - In 2011 zijn de emissies van CO 54,3, NO<sub>x</sub> 68,1, VOS 7,6 en PM<sub>10</sub> 2,2 gram/ton. Die van SO<sub>2</sub> is 1,9 gram/ton. Alle in 2011 gerealiseerde emissies liggen onder de grenswaarde, zoals die met ingang van 2010 geldt.

### *Bijdrage aan de CROS*

lenM heeft in 2011 financieel bijgedragen aan de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS)<sup>2</sup>. Het betrof een bijdrage voor bureaunkosten, het organiseren van het regionaal overleg, de vergoeding voor commissieleden, en dergelijke.

### *Beleid isolatie- en leefbaarheidmaatregelen rondom luchthavens.*

In 2011 heeft lenM werkzaamheden verricht om verschillende hinderbeperkende maatregelen rondom Schiphol te continueren en heeft zorg gedragen voor de uitvoering en realisatie van het geluidsisolatieproject GIS 3.

### *Groenvoorziening Schiphol*

Het betreft hier een bijdrage aan de Stichting Mainport en Groen<sup>3</sup> op basis van het convenant Groenvoorziening Schiphol. De laatste vond in 2008 plaats en hiermee is de bijdrage volledig voldaan.

### Inspectie Leefomgeving en Transport

- De activiteiten voor dit product zijn met ingang van de begroting 2011 ondergebracht onder operationeel doel 33.03.

## Meetbare gegevens

### *Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)*

Van alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen in het isolatiegebied GIS-3 zijn er 5 213 opgenomen in het isolatieprogramma. Eind 2011 zijn 5 205 objecten onder GIS-3 zijn afgehandeld. Afronding wordt verwacht medio 2012.

<sup>1</sup> [www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx)

<sup>2</sup> [www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Commissie-Regionaal-Overleg-Schiphol-CROS.htm](http://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Commissie-Regionaal-Overleg-Schiphol-CROS.htm)

<sup>3</sup> [www.mainportengroen.nl](http://www.mainportengroen.nl)

## Beleidsartikelen

### Aankoop LIB geluidssloopzones Schiphol

Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidssloopzones Schiphol										
	Tot en met 2005	2006	2007	2008	2009	2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012 ev	Totaal
>65 Ke	5	0	1	1	3	2	2	0	5	17
55 – 65 Ke	24	2	0	0	0	0	0	0	0	26
Totaal	29	2	1	1	3	2	2	0	5	43

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 14

In 2011 zijn geen objecten in de geluidssloopzones aangekocht conform de Regeling Uitkeringen beperkingengebied Schiphol. Het totaal aantal aangekochte woningen blijft op 38 staan.

Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off weight (MTOW)										
Stof	2005	2006	2007	2008	2009	2010	realisatie 2011	grenswaarden 2005 – 2009		vanaf 2010
CO	59,3	56,6	55,1	54,1	53,4	54,1	54,3	58,1		55,0
NO <sub>x</sub>	66,3	66,8	67,4	67,1	67,6	69,7	68,1	74,6		74,6
VOS	10,1	9,0	8,6	8,2	7,9	8,0	7,6	9,9		8,4
SO <sub>2</sub>	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,9	2,1		2,1
PM <sub>10</sub>	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,2	2,5		2,5

Uit de door Schiphol aangeleverde cijfers blijkt dat de (relatieve) grenswaarden voor de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken in het gebruiksjaar 2011 niet overschreden zijn.

#### Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	Totaal Volume Geluid
Gedurende het gehele etmaal (L <sub>den</sub> ) <sup>1</sup>	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L <sub>night</sub> )	54.44 dB(A)

<sup>1</sup> L<sub>den</sub> staat voor «Level day-evening-night». Level = niveau, day = overdag, e = avond, n = nacht. L<sub>den</sub> is een internationale maat (om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken) en ook een EU-maat (richtlijn 2002/49). Deze aanduiding, en dan met name «den», vloeit voort uit het feit dat in L<sub>den</sub> onderscheid wordt gemaakt tussen dag-avond en nacht. Gedurende de dag (07–19 uur) telt een vliegtuig voor 1 vliegtuig, gedurende de avond (19–23 uur) telt 1 vliegtuig voor 3,16 vliegtuigen, gedurende de nacht (23–07 uur) telt 1 vliegtuig voor 10 vliegtuigen. De getallen 1, «3,16» en 10 heten «etmaalweegfactoren».

Bron: Luchthavenverkeerbesluit 2004

In 2011 bedroeg het TVG voor het etmaal (L<sub>den</sub>) 62,68 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarde van 63.46 dB (A) gebleven. In 2011 bedroeg het TVG voor de nacht (L<sub>night</sub>) 52,55 dB (A). Daarmee is Schiphol binnen de toegestane grenswaarden van 54.44 dB (A) gebleven.

Operationele doelstelling

#### 36.04 Scheepvaart: Een milieuvriendelijk goederenvervoersysteem over het water bevorderen

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

*Duurzame zeevaart*

De internationale regelgeving ten aanzien van uitstoot naar de lucht (MARPOL Annex VI)<sup>1, 2</sup> is aangescherpt. Met ingang van 2013 moeten nieuw te bouwen schepen wereldwijd voldoen aan een Energy Efficiency Design Index (EEDI: een «energieprestatie-norm» voor zeeschepen die van 2013 tot 2025 in 4 fases wordt aangescherpt).

Nederland heeft zich ook actief ingezet voor de herziening van MARPOL Annex V. Deze herziening is mondiaal aangenomen en zal op 1 januari 2013 van kracht worden. Hierna zijn alle lozingen van huisvuil verboden met uitzondering van voedselrestanten (dit ivm hygiëne).

De IMO (International Maritime Organization) heeft in 2011 verder richtlijnen ontwikkeld met als doel het overbrengen van schadelijke organismen door aangroeiing op de scheepshuid, biofouling, tegen te gaan. Ook is in IMO het verbod op blenden op zee goedgekeurd en is voortgang geboekt ten aanzien van een verbod van productieprocessen op zee.

De internationale richtlijnen behorend bij het Hong Kong Sloopverdrag<sup>3</sup> zijn gecompleteerd met richtlijnen voor de ontwikkeling van een «Ship Recycling Plan» en een inventaris voor gevaarlijke stoffen. Vorderingingen zijn gemaakt met richtlijnen voor veilig en milieuvriendelijk recyclen en de autorisatie van «Ship Recycling Facilities».

Voor de Saba Bank heeft Nederland een voorstel bij de IMO ingediend ter verkrijging van de status van «particularly sensitive sea area» (PSSA). In de EU zijn de onderhandelingen gestart om het onderdeel zwavel in scheepsbrandstoffen uit de Zwavel richtlijn aan te passen aan de in 2008 in IMO overeengekomen afspraken over verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Samen met de sector heeft het Ministerie van IenM een Convenant ondertekend over Energie Efficiency en CO<sub>2</sub>-reductie in de zeevaart, waarin afspraken zijn gemaakt over het stimuleren van energie-efficiency in de zeevaart.

Het Ballastwaterverdrag is geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving en Nederland heeft het verdrag geratificeerd. Over uniforme implementatie en handhaving in het Noordzeegebied heeft reeds overleg plaatsgevonden, maar door vertraging in de ratificatie door enkele andere Noordzeelanden kunnen afspraken niet eerder dan in 2012 worden gemaakt.

*Duurzame zeehavens*

In 2011 is in het kader van het Subsidieprogramma Zeehavens Innovatie Project<sup>4</sup> voor duurzame zeehavens voor 9 projecten een subsidiebeschikking verstrekt. Alle 9 projecten zijn inmiddels van start gegaan, de meeste projecten zullen eind 2013 tot afronding komen.

Ten behoeve van de aankomende herziening van de Europese richtlijn havenontvangstvoorzieningen is richting Europese Commissie aangegeven dat Nederland voorstander is van aanscherping van deze richtlijn en van meer geharmoniseerde handavings- en financieringssystemen. De inzet is met relevante partijen afgestemd.

Samen met de Nationale Havenraad<sup>5</sup> heeft IenM de staatssecretaris van Financiën verzocht om namens Nederland een derogatieverzoek bij de Europese Commissie in te dienen, om de energiebelasting op walstroom tijdelijk (drie jaren) te verlagen.

Hiermee wordt een economische stimulans aan de beroepsvaart gegeven om (meer) gebruik te maken van walstroom. Daarmee wordt de uitstoot van voor het klimaat en de luchtkwaliteit schadelijke stoffen, fijnstof en geluidsoverlast in de Nederlandse havens aanzienlijk verminderd. Dit laatste is van belang om de economische groeiomglijheden van de

<sup>1</sup> [www.scheepsemissies.nl](http://www.scheepsemissies.nl)

<sup>2</sup> [www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)

<sup>3</sup> <http://www.minbuza.nl/producten-en-diensten/verdragen/actueel/nieuwsberichten-2010/nieuwsberichten-april-2010/ondertekening-sloopverdrag.html>

<sup>4</sup> [www.rijksoverheid.nl/nieuws/2010/06/15/subsidie-voor-innovatieve-projecten-in-zeehavens.html](http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2010/06/15/subsidie-voor-innovatieve-projecten-in-zeehavens.html)

<sup>5</sup> [www.havenraad.nl](http://www.havenraad.nl)



## Beleidsartikelen

Nederlandse zeehavens, zeevaart en binnenvaart niet onnodig te beperken vanwege beperkingen in de milieugebruiksruimte.

### Duurzame binnenvaart

Er is een Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart gelanceerd. Dit heeft geresulteerd in de toekenning van een investeringsimpuls aan een te ontwikkelen LNG-vulpunt in Zwijndrecht, dat eind 2013 operationeel zal zijn.

Scherpere internationale emissienormen voor binnenscheepsmotoren vanaf 2016 (Stage IV) zijn nog niet definitief vastgesteld. De verwachting is dat de Europese Commissie medio 2012 met een voorstel voor deze normen komt.

Als gevolg van voortdurende onrust in de binnenvaartsector rond het onderwerp walstroom, zijn op dit dossier geen stappen gezet.

[[[Meetbare gegevens]]]

### Duurzame zeevaart en binnenvaart

Uitstoot luchtverontreinigende stoffen											
	realisatie							prognose			
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010	2015	2020
<b>NO<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>											
Binnenvaart	27,1	25,1	24,8	24,2	24,9	24,5	21,9	23,6	23,7	22,5	21,7
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	17,3	17,8	18,0	19,1	19,4	23,3	22,0	21,9	19,4	20,2	21,1
<b>PM10-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>											
Binnenvaart	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,3	1,2	1,0	<sup>2</sup>	<sup>2</sup>	<sup>2</sup>
<b>VOS-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>											
Binnenvaart	3,6	3,3	2,3	1,4	1,4	1,4	1,2	1,3	1,3	1,1	1,0
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8
<b>SO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer (x mln. kg)</b>											
Binnenvaart	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,1	1,0	0,5	0,9	0,0	0,0
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	10,0	10,2	10,0	10,6	9,8	9,5	9,0	5,8	5,0	0,8	1,0
<b>CO<sub>2</sub>-emissies (x mln. kg) <sup>3</sup></b>											
Binnenvaart	1 871	1 734	1 713	1 672	1 721	1 693	1 540	1 688	1 700	1 785	1 877
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	936	969	983	1 041	1 067	1 466	1 406	1 370	1 220	1 389	1 558

<sup>1</sup> De cijfers over 2008 en latere jaren zijn met een andere, nauwkeuriger methode berekend dan in voorgaande jaren, waarbij ook de invloed van de vaarsnelheid is meegenomen; om die reden zijn de cijfers over 2008 en latere jaren niet volledig vergelijkbaar met die van voorgaande jaren. De cijfers van de SO<sub>2</sub>-emissies over 2008 en latere jaren zijn bovendien beïnvloed door een verplicht lager zwavelgehalte voor scheepsbrandstof vanaf augustus 2007 en verdere aanscherping vanaf juli 2010 (vanwege MARPOL Annex VI-regelgeving).

<sup>2</sup> Geen prognose beschikbaar.

<sup>3</sup> Bij de CO<sub>2</sub> emissies is de eenheid gecorrigeerd in mln. kg. In de begroting van 2009 en 2010 staat per abuis de eenheid mld. kg vermeld.

Bron cijfers 2003 t/m 2010: CBS luchtverontreiniging; emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine ([www.statline.cbs.nl/statweb/](http://www.statline.cbs.nl/statweb/)), 29 december 2011

Bron prognoses 2010, 2015 en 2020: PBL/ECN, 18 mei 2010

De realisatiecijfers 2011 komen in het eerste kwartaal van 2013 beschikbaar.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Afgifte olie- en vethoudend afval door de binnenvaart

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bilgewater (x miljoen kg)	48,1	46,6	26,7	21,2	21,8	20,1	20,8	21,0	19,2	18,8	21,5
Schroefassmeervet (x miljoen kg)	0,12	0,15	0,14	0,14	0,12	0,11	0,11	0,12	0,12	0,11	0,13
Vast oliehoudend afval (x miljoen kg)	0,25	0,38	0,41	0,44	0,32	0,32	0,34	0,38	0,46	0,45	0,54

Bron: Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), 2012

De daling in de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval in de periode 2009/2010 is voor 2011 in een stijging over gegaan. Of dit zich in de komende jaren voortzet zal moeten blijken. Wellicht hangt dit samen met de invoering van de indirecte betaling voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval per 1 januari 2011.

### Kengetal: Afgiftecijfers scheepsafval in zeehavens

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Afgegeven hoeveelheid scheepsafval (m3)	98 241	104 698	133 517	148 483	149 427	174 651
Aantal afgevendende schepen	14 396	18 296	22 486	22 152	22 741	23 902
Aantal betalende schepen	34 293	38 410	39 313	39 279	36 580	37 456
Het percentage afgevendende schepen van het aantal betalende schepen	42%	48%	57%	56%	62%	64%

Bron: De Nederlandse zeehavens, juni 2011

## Overzicht afgeronde onderzoeken

### Overzicht afgeronde onderzoeken

	Onderzoek onderwerp	AD of OD	Start	Afgerond	Vindplaats
<b>Beleidsdoorlichting</b>	Leefomgeving hoofdwegen	36.01	2011	2012	
	Leefomgeving spoorwegen	36.02	2011	2012	
	GIS	36.03	2010	medio 2012	
<b>Effectenonderzoek exposé</b>	Meerjarenprogramma Ontsnippering (in kaart brengen effectiviteit, doelmatigheid en legitimiteit van de uitvoering van het MJPO)	36.01/ 36.02	A: juli 2008	B: dec. 2008	TK, 2009–2010, 29 652, nr. 3 Zie Jaarverslag XII 2009, blz. 126, 127. MJPO – MJPO – Meerjarenprogramma Ontsnippering <a href="http://www.hetnieuwe-rijden.nl">www.hetnieuwe-rijden.nl</a>
	Het Nieuwe Rijden (evalueren uitvoeringsprogramma Het Nieuwe Rijden en de bijdrage aan de CO <sub>2</sub> -reductie)	36.01	A: jan. 1999	B: juli 2011	Zie Jaarverslag XII 2010, blz. 124 Zie Jaarverslag XII 2010, zie blz. 124, 125.
	Bodemsanering	36.02	2010	2010	

De beleidsdoorlichtingen Leefomgeving Hoofdwegen en Leefomgeving Spoorwegen worden in 2012 definitief afgerond.

**GIS**

Geluidsisolatie Schiphol: de afronding van het isolatieprogramma van woningen rond Schiphol (GIS-3) is voorzien medio 2012. De beleidsevaluatie GIS naar de doeltreffendheid van het project zal conform de Rijksbegrotingsvoorschriften worden uitgevoerd op het moment dat het GIS-3-project is afgerond.

**Artikel 37. Weer, Klimaat, Seismologie en Aardobservatie**

Algemene beleidsdoelstelling

Waarborgen en bevorderen van de veiligheid, de economische ontwikkeling en een duurzaam milieu van Nederland.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) heeft de nationale meet- en data-infrastructuur onderhouden, heeft het algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving beschikbaar gesteld, heeft beoordeeld of alarmering bij gevaarlijke of ontwrichtende weersituaties nodig was, heeft luchtvaartmeteorologische inlichtingen geleverd, heeft klimaatwaarnemingen, klimaatverwachtingen en klimaatscenario's geleverd en heeft onderzoek verricht op deze gebieden. Hierdoor hebben individuele burgers, bedrijven en (overheids)organisaties tijdig kunnen reageren op de verwachte (gevaarlijke) weersomstandigheden; kon tijdig en gericht (beleidsmatig) worden ingespeeld op ontwikkelingen, zoals op het gebied van klimaatverandering en seismische activiteit; hadden hulpdiensten, burgers en bedrijven tijdens ontwrichtende situaties toegang tot specifieke berichten die tijdens die situaties van belang worden geacht bij het oplossen daarvan; en is er op Europees niveau intensief samengewerkt bij de uitvoering van het aardobservatiebeleid.

Externe factoren

De externe factoren zijn niet van invloed geweest op de doelbereiking.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

37. Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>45 375</b>	<b>50 396</b>	<b>0</b>	<b>46 845</b>	<b>45 166</b>	<b>53 829</b>	<b>- 8 663</b>	<sup>2</sup> <b>- 29</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>51 219</b>	<b>44 822</b>	<b>44 651</b>	<b>45 945</b>	<b>44 638</b>	<b>53 093</b>	<b>- 8 455</b>	<b>361</b>
<i>37.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>29 028</i>	<i>29 744</i>	<i>32 181</i>	<i>34 391</i>	<i>35 268</i>	<i>34 043</i>	<i>1 225</i>	<i>361</i>
<i>37.01.01 Weer</i>	<i>15 478</i>	<i>15 921</i>	<i>17 243</i>	<i>19 456</i>	<i>19 616</i>	<i>19 894</i>	<i>- 278</i>	<i>189</i>
<i>37.01.02 Klimaat</i>	<i>11 360</i>	<i>11 603</i>	<i>12 612</i>	<i>12 565</i>	<i>13 253</i>	<i>11 897</i>	<i>1 356</i>	<i>183</i>
<i>37.01.03 Seismologie</i>	<i>1 547</i>	<i>1 497</i>	<i>1 571</i>	<i>1 572</i>	<i>1 509</i>	<i>1 516</i>	<i>- 7</i>	<i>17</i>
<i>37.01.04 Contributie WMO (HGIS)</i>	<i>643</i>	<i>723</i>	<i>755</i>	<i>798</i>	<i>890</i>	<i>736</i>	<i>154</i>	<i>- 28</i>
<i>37.02 Aardobservatie</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>11 554</i>	<i>9 370</i>	<i>19 050</i>	<i>- 9 680</i>	<i>0</i>
<i>37.02.01 EUMETSAT</i>	<i>22 191</i>	<i>15 078</i>	<i>12 470</i>	<i>11 554</i>	<i>9 370</i>	<i>19 050</i>	<i>- 9 680</i>	<sup>2</sup> <i>0</i>
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
- Agentschapsbijdrage	<b>28 385</b>	<b>29 021</b>	<b>43 796</b>	<b>45 147</b>	<b>43 747</b>	<b>52 357</b>	<b>- 8 610</b>	
- Restant	<b>22 834</b>	<b>15 801</b>	<b>855</b>	<b>798</b>	<b>891</b>	<b>736</b>	<b>155</b>	
<i>37.09 Ontvangsten</i>	<i>2 067</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> Door vertragingen in de EUMETSAT programma's (met name in het opstarten van de nieuwe programma's) waren de begrote bedragen in het verslagjaar niet volledig nodig.

**Operationele doelstellingen**

Operationele doelstelling

**37.01 Weer, klimaat en seismologie**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

## Beleidsartikelen

### Weer

- Uitgeven van een algemeen weerbericht en waarschuwingen  
In 2011 zijn geen weeralarmen uitgegeven. Door de invoering van een vernieuwde weeralarmsystematiek bestaat er de mogelijkheid om per provincie een waarschuwing voor extreem weer (code oranje) of een weeralarm (code rood) uit te geven. In 2011 is 10 maal code oranje uitgegeven. De regionalisering van de waarschuwingen lijkt goed aan te sluiten bij de beleving van het algemeen publiek. In 2011 zijn gesprekken gevoerd met het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (DCC-I&M) over het voorzitterschap van het weeralarmteam dat een inschatting maakt van de impact van het te verwachten extreem weer-event en het KNMI adviseert over het al-dan-niet uitgeven van een weeralarm. In januari 2012 is het voorzitterschap van dit team daadwerkelijk aan DCC-I&M overgedragen.
- Meteorologische ondersteuning bij weerscalamiteiten en (levens)bedreigende Luchtkwaliteit  
Het KNMI heeft zowel ten tijde van de brand in Moerdijk als tijdens de Fukujima-ramp adviezen geleverd. Tijdens de Moerdijkbrand zijn gegevens geleverd aan het RIVM (BOT-MI) en de veiligheidsregio over de verspreiding van rook en stoffen in de atmosfeer. De Fukujima-ramp is vanuit het KNMI gevolgd op basis van vragen uit de luchtvaartsector als ook vanuit BuZa.  
In april 2011 heeft het KNMI geparticipeerd in de ICAO Volcanic Ash Exercise (VOLCEX 2011/01) waarin een uitbarsting van de Grimsvötn werd gesimuleerd. In de periode van 21 mei tot en met 25 mei 2011 kwam het tot een eruptie van deze vulkaan waarbij de as ook de Nederlandse FIR (Flight Information Region) bereikte. Het KNMI heeft alle luchtvaartpartijen in Nederland voorzien van informatie, ondersteund door het handboek vulkaan-as, dat naar aanleiding van de eruptie in april 2010 door het KNMI is opgesteld. Optimalisatie van vulkaan-asdienstverlening (waarneeminfrastructuur, verspreidingsmodellen, producten en procedures) wordt op internationaal niveau vormgegeven door de ICAO International Volcanic Ash Task Force (IVATF). In Europa vindt dit plaats binnen het door de Europese Commissie gefinancierde project Weather Hazards for Aviation (WEZARD). Het KNMI levert inbreng als onderdeel van EUMETNET, dat verantwoordelijk is voor de meteorologische inbreng in WEZARD.

### Klimaat

- Er is bijgedragen aan de internationale waarnemingsstructuur door het voorbereiden van het TROPOMI instrument en de daarbij horende stralingstransportalgoritmen;
- Klimaatverandering is vastgelegd door voortzetting van de Nederlandse weerstationmetingen, van de grenslaagmetingen bij het Cabauw observatorium en van de satellietmetingen van de atmosfeersamenstelling en door het beschikbaar stellen van enkele ARGO floats;
- Onderzoek op het gebied van het klimaat heeft geleid tot circa tachtig publicaties in wetenschappelijke tijdschriften;
- Er is voorbereidend onderzoek gedaan voor de KNMI-next klimaatscenario's die gepland zijn voor 2013; met het globale klimaatmodel EC-Earth zijn klimaatverwachtingen opgesteld ten behoeve van het 5<sup>e</sup> assessment rapport van het IPCC;
- Nederlandse klimaatgegevens zijn onder meer beschikbaar gemaakt in de Bosatlas van het Klimaat en de bijbehorende website;
- Het KNMI participeert in ongeveer 30 EU-FP7 projecten en draagt hiermee bij aan de Europese kennisinfrastructuur.

## Beleidsartikelen

### Seismologie

- Een meetsysteem van microseismiciteit bij het Bergermeer is operationeel gemaakt. De database met seismologie-gegevens van Europese meetstations wordt volgens plan uitgebreid;
- Een onderzoek naar de invloed van zoutlagen op het bepalen van de diepte en het mechanisme van aardbevingen is afgerond.

### Meetbare gegevens

Prestatiegegevens Weersverwachtingen						
Kengetal	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
– afwijking min.temperatuur (C)		– 0,2	– 0,28	– 0,24	ABS <sup>1</sup> (<0,50)	– 0,06
– afwijking max.temperatuur (C)		– 0,4	– 0,34	– 0,21	ABS(<0,50)	– 0,33
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)		0,4	0,18	0,04	ABS(<1,0)	– 0,03
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>						
– tijdigheid TAF <sup>2</sup> Schiphol (%)	98,7	99,5	99,0	99,0	>99	99,5
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
– tijdigheid marifoonbericht (%)		96,0	98,4	99,3	>99	99

<sup>1</sup> Is absolute waarde.

<sup>2</sup> Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast).

Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt; gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

Bron: KNMI

Kengetal Aantal uitgegeven Weeralarmen	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011
	5	1	3	4	0

Bron: KNMI

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel, weersysteem en seismologische data en kennis						
Indicator	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011
Gereviewde publicaties	101	102	89	120	>80	97

Bron: KNMI

### 37.02 Aardobservatie

#### Doelbereiking

De waarnemingen van de diverse EUMESAT Satellieten zijn tijdig beschikbaar gesteld.

Meetbare gegevens

Indicator	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	95	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

De conclusie is dat de satellieten vrijwel altijd naar behoren functioneren en de gegevens vrijwel altijd tijdig beschikbaar zijn.

**Overzicht afgeronde onderzoeken**

Er zijn in 2011 geen beleidsevaluaties afgerond of uitgevoerd.

**Artikel 51. Optimaliseren van de ruimtelijke afweging**

Algemene beleidsdoelstelling

Naarmate meer activiteiten op ons kleine grondgebied worden uitgevoerd, wordt de locatiekeuze en het afwegingsproces belangrijker voor een succesvolle uitvoering van die activiteiten. Het handelen van de rijksoverheid is er hierbij op gericht om de nationale belangen te borgen. Dit begrotingsartikel richt zich op het zodanig beheren en ontwikkelen van instrumenten dat Rijk en andere overheden kunnen bijdragen aan het versterken en duurzaam ontwikkelen van de economische, ecologische en sociaal-culturele waarden van de ruimte in Nederland. Het betreft het verkennen, formuleren, instrumenteren en evalueren van het nationale ruimtelijke ordeningsbeleid en er voor zorgen dat doorwerking naar andere overheden hiervan plaats kan vinden. Daarnaast is de Minister van IenM, als coördinerend bewindspersoon, verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het onderhoud van de publieke geografische-informatie (geo-informatie) in Nederland.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Op 14 juni 2011 heeft IenM de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gepresenteerd. De SVIR bevat een grondige actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid, die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De rijksoverheid zet zelf in op het borgen van de nationale belangen en deze in samenhang te ontwikkelen. De impact van deze opgaven op onze ruimte en dichtheid van activiteiten vragen daarom om een actueel en effectief ruimtelijk instrumentarium, voor het Rijk zelf maar ook voor andere overheden, bedrijfsleven, burgers etc. IenM heeft hiertoe in 2011 een voortvarende start gemaakt met de vereenvoudiging van het Omgevingsrecht. Op 23 maart 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak van de vernieuwing van het Omgevingsrecht. In de Beleidsbrief Eenvoudig Beter van 28 juni 2011 zijn de uitgangspunten van een fundamentele herziening van het Omgevingsrecht vermeld. Daarin is nader ingegaan op de probleemanalyse, aanpak, doel, strekking en opzet van het wetsvoorstel Omgevingswet. Op 1 juli 2011 is het verplicht gebruik Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) ingevoerd, hiermee is het wettelijk verplicht geworden dat bestuursorganen bij de vervulling van hun publiekrechtelijke taken de BAG dienen te gebruiken. In oktober 2011 is besloten om vanaf 1 januari 2012 de Basisregistratie Topografie als open data zonder kosten ter beschikking te stellen voor gebruik.

Externe factoren

Het Rijk laat meer over aan provincies en gemeenten en vertrouwt erop dat zij hun taken goed zullen uitvoeren. De verantwoordelijkheid voor een belangrijk deel van het ruimtelijke ordeningsbeleid is hiermee komen te liggen bij de decentrale overheden. De SVIR geeft wel aan dat het Rijk verantwoordelijk is voor een goed systeem van ruimtelijke ordening.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

51 Optimalisering van de ruimtelijke afweging					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>12 536</b>	<b>18 103</b>	<b>7 314</b>	<b>9 746</b>	<b>34 269</b>	<b>37 759</b>	<b>- 3 490</b>	<b>- 4 885</b>



## Beleidsartikelen

51 Optimalisering van de ruimtelijke afweging					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Uitgaven</b>	<b>19 772</b>	<b>19 434</b>	<b>25 092</b>	<b>8 474</b>	<b>33 868</b>	<b>43 181</b>	<b>- 9 313</b>	<b>- 12 493</b>
<i>51.02 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren</i>					6 641	4 282	2 359	- 503
51.02.14 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren					6 641	4 282	2 359	<sup>2</sup> - 503
<i>51.04 Coördinatie van de interbestuurlijke geo-informatie</i>					27 227	38 899	- 11 672	- 11 990
51.04.01 Coördinatie van de interbestuurlijke geo-informatie					27 227	38 899	- 11 672	<sup>3</sup> - 11 990
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven					0			
- Baten-lastendiensten					0			
- Restant					33 868			
<i>51 Ontvangsten</i>	9 200	10 572	9 081	1 613	955	934	21	21

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De hogere uitgavenrealisatie hangt vooral samen met het kasritme over de jaren heen. In voorgaande jaren was enige vertraging ontstaan bij de uitgaven ten behoeve van het programma Duurzame Dynamiek in de Delta. Deze uitgaven zijn nu ingelopen.

<sup>3</sup> In 2011 heeft met name de besluitvorming over de invulling van BAG en Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT) vertraging opgelopen. Hierdoor zijn lopende GEO-informatieprojecten later opgestart, waardoor de uitputting achterbleef bij de oorspronkelijke raming. De dit jaar niet aangewende middelen (€ 10,4 miljoen) zijn ingezet voor de betaling van de schadevergoeding aan Afval Terminal Moerdijk (artikel 54 Duurzaam Produceren).

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### **51.02 Ruimtelijk instrumentarium ontwikkelen en beheren**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

#### *Kaders*

- *Overheveling van het instrument welstandtoezicht*  
Ter uitvoering van het kabinetsstandpunt inzake welstandtoezicht van 3 november 2008 (Kamerstukken II, 2011/12, 28 325, nr. 94), dat is gebaseerd op een evaluatie van het functioneren van welstandtoezicht, wordt het welstandsinstrumentarium geïntegreerd in de ruimtelijke instrumenten. De implementatie van dit kabinetsstandpunt zal plaatsvinden bij de ontwikkeling van een nieuwe Omgevingswet. Daarmee is in 2011 een start gemaakt. Voort is in het kabinetsstandpunt aangegeven dat welstandscommissies niet langer nodig zijn. De evaluatie wijst namelijk uit dat een eenduidige beoordeling van bouwplannen mogelijk is geworden door het gebruik van welstandsnota's, ook zonder dat daarbij advies wordt ingewonnen van een welstandscommissie. Met het wijzigingsbesluit in het kader van het permanent maken van de Crisis- en herstelwet (Chw) zal de welstandsadviesverplichting worden geschrapt.
- *Opheffing procedurele oneffenheden*  
Als onderdeel van het wetsvoorstel inzake het permanent maken van de Chw worden enkele procedurele oneffenheden in de omgevingsprocedure weggenomen. Een belangrijke verbetering in dat verband is het verbeteren van de mogelijkheden om gefaseerd een omgevingsvergunning te verlenen. Daarbij kan een afzonderlijke vergunning worden verleend, waarmee een planologische basis wordt gelegd voor

- opeenvolgende aanvragen om omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten
- *Vereenvoudiging afwijking omgevingsvergunning*  
Mede ter uitvoering van de moties Pieper cum suis en Linhard cum suis worden de mogelijkheden vereenvoudigd om met een omgevingsvergunning afwijkingen van een bestemmingsplan toe te staan. Het gaat daarbij onder meer om het toestaan van afwijkend gebruik in (leegstaande) gebouwen, mantelzorgvoorzieningen, huisvestingsmogelijkheden voor arbeidskrachten en afwijkingen van een bestemmingsplan met een tijdelijk karakter. Dit zal beslag krijgen in het wetstraject van het permanent maken van de Chw.
  - *Bezinning op het stelsel Omgevingsrecht*  
In het kader van de bezinning op het Omgevingsrecht zijn in 2011 analyses uitgevoerd en adviezen gevraagd die nadere verdieping van de problematiek en oplossingsrichtingen geven voor de aanpak van enerzijds de complexe en versnipperde regelgeving en anderzijds van onbalans tussen zekerheid en dynamiek. De uitkomsten daarvan zijn bij de brief van 12 december 2011 (Kamerstukken II, 2011/12, 33 118, nr. 1) aan de Tweede Kamer voorgelegd.
  - *Operationalisatie coördinatiepunt digitalisering rijksstructuurvisies en rijksinpassingsplannen*  
In 2011 is het coördinatiepunt van start gegaan en zijn alle ruimtelijke instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van de rijksoverheid, tijdig en correct gedigitaliseerd en gepubliceerd.<sup>1</sup> Hieronder waren de ontwerp-structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de ontwerp-structuurvisie Buisleidingen, de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende ministeriële regeling. Ook zijn de inpassingsplannen Windenergie Noordoostpolder en Gasopslag Bergermeer en voorbereidingsbesluiten voor de aardgastransportleiding Beverwijk–Wijngaarden en de tweede kerncentrale Borssele gepubliceerd.
  - *Werking 1<sup>e</sup> tranche AMvB Ruimte*  
Het Barro bevat de juridische uitwerking van het ruimtelijk beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte met betrekking tot de kust, de grote rivieren, de Wadden, werelderfgoed gebieden, militaire terreinen en objecten en het project Mainport Rotterdam. Een ontwerpbesluit ter aanvulling van het Barro met de resterende nationale belangen uit de SVIR die juridisch moeten worden geborgd is in december voor advies naar de Raad van State gezonden.

#### Visies

- *Afronding Olympische Hoofdstructuur*  
In 2011 is verder onderzoek gedaan naar de Olympische Hoofdstructuur. Dit heeft geresulteerd in een rapportage waarin vijf ruimtelijke varianten voor de belangrijkste Olympische faciliteiten zijn opgesteld en onderzocht op bereikbaarheid en kosten. In de opdracht van het ministerie VWS en met nauwe betrokkenheid van IenM opgestelde Verkenning van Maatschappelijke Kosten en Baten zijn de maatschappelijke effecten van deze varianten in kaart gebracht. In de kabinetsreactie op deze onderzoeken is aangegeven welke vervolgstappen nodig zijn. Dit betreft onder meer een Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) Onderzoek (waarbij Amsterdam en Rotterdam de belangrijkste opdrachtgevers zijn) naar de keuze van de mogelijke kandidaatstad en de verdere ruimtelijke uitwerking.

---

<sup>1</sup> Gepubliceerd op;  
[www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

## Beleidsartikelen

### – *Vervolg Toekomstagenda Ruimte*

In het regeerakkoord heeft het Kabinet besloten tot een verdergaande decentralisatie in het ruimtelijk domein. Om die decentralisatie vorm te geven is besloten om op basis van de Toekomstagenda Ruimte een actualisatie van het gehele ruimtelijke beleid te maken.

### *Onderzoek en communicatie*

#### – *Afronding MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten*

In 2011 is de Verkenning Randstad Sleutelprojecten officieel beëindigd. Dit is in de begroting van het Ministerie van IenM 2012 gemeld.

#### – *Programma Ontwerp en Politiek 2011*

De hoogleraar Ontwerp en Politiek heeft in 2011 een succesvol programma gedraaid in combinatie met een bijdrage aan de Internationale Architectuubiennale Rotterdam: lezingenreeks, Studio's met studenten en onderzoek. O.a. over een vergelijking tussen Nederlandse steden met nationale opgaven en steden in het buitenland met een vergelijkbare opgave. Onderzoek NL Stad is gestart: bureau Max Wans van Riens Dijkstra is gevraagd om onderzoek te doen naar de Nederlandse stad, om meer kennis over die stad te genereren en daarmee in beleid op in te kunnen spelen. De samenwerking met Nederlands Architectuur instituut (NAi) in NAI Studio voor de doorwerking van ideeën naar werkelijke uitvoering leidde tot drie eindpresentaties met ondertekening van intentieovereenkomsten met stakeholders.

#### – *Activiteiten Internationale Architectuubiennale Rotterdam (IABR) 2012*

In 2011 is verder samengewerkt met de IABR aan het verkennen van, werken aan en reflecteren op de huidige en toekomstige ruimtelijke opgaven van IenM, de rol van ontwerp in dit proces en het werken in innovatieve allianties. In het Infrastructuur en Ruimte Overleg (IRO) van 24 maart 2011 is besloten in het kader van de 5e IABR op een zestal nationale projecten aanvullend ontwerpend onderzoek in te zetten ten behoeve van verkenning, contextualisering en concretisering van (onderdelen van) de vraagstukken. Dit zijn Rotterdam Zuid, Rijn Maas Delta, Groenblauwe Delta, Knooppunten (Beter Benutten), Zuidas en de Olympische Hoofdstructuur. Later is Almere daaraan toegevoegd.

## Meetbare gegevens

Indicatoren									
Effectindicatoren	Basiswaarde oude Wro	Waarde onder Nieuwe Wro	Peildatum	Streefsw. 1	Periode	Realisatie 2010	Streefsw. 2	Periode	Bron (Instantie; publicatie)
Actualiteit bestemmingsplannen/ beheersverordeningen	63% verouderd	Alle gemeenten een actualisering-programma	2009	100% actueel	2013	alle gemeenten verwachten dat op 1 juli 2013 hun bestemmingsplannen actueel zijn 15 <sup>1</sup>	100% digitaal	2019	PBL; Monitor Wro
Beschikbaarheid structuurvisies	Onderzoek lenM	28%	2010	75%	2013		100%	2020	lenM: VROM-Inspectie Zicht op Structuurvisies
Doorlooptijd bestemmingsplan-procedure	46 weken	17 weken	2009	< dan in 2009	2013	20 weken (2011)	< dan in 2009	2020	PBL; Monitor Wro
Provincies hebben de rijksbelangen geborgd in een provinciale verordening	0%	20%	2009	50%	2010	Ca. 451 <sup>1</sup>	100%	2013	lenM
Waardering omgevingsrecht door gebruiker	Nulmeting moet nog plaatsvinden	–	2011	–	2015	Zie <sup>2</sup>	–	2020	lenM
De doorlooptijd van gebiedsontwikkelingsprojecten	Nulmeting moet nog plaatsvinden	–	2011	–	2015	–	–	2020	PBL; Monitor Wro

<sup>1</sup> Gebruik van Wro-instrumenten door de provincies in 2010 (in aantallen). Het gaat hier om de volgende instrumenten: zienswijzen, reactieve aanwijzingen, beroepen, inpassingsplannen, proactieve aanwijzingen, structuurvisies en verordeningen.

<sup>2</sup> Onderzoek: Omgevingsrecht: Eenvoudiger en Beter, Een ketenbenadering, Sibolt Mulder, Michiel van Bruxvoort en Matthijs de Gier, 14 december 2011

In 2008 trad de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking, ter vervanging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Een van de doelen van de Wro is om het primaat bij het bestemmingsplan te leggen. Met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Crisis- en herstelwet (Chw) is echter gekozen voor een systeem waarbij het type planologisch besluit kan worden gekozen door de «gebruiker», afhankelijk van de specifieke omstandigheden. Het tweede doel van de Wro is een snellere planologische besluitvoering. Sinds de invoering van de Wro neemt het bestemmingsplan in de praktijk gemiddeld 20 weken in beslag, daar waar de omgevingsvergunning/het projectbesluit ruim 13 weken kost. Het totale gemiddelde komt hiermee op ruim 18,5 weken (gebaseerd op PBL, ex-durante evaluatie Wro, tweede rapportage, 2012).

Operationele doelstelling

#### **51.04 Coördinatie van interbestuurlijke geo-informatie**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- *Afronding van aansluiting gemeenten op de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG);*  
In 2010 zijn alle gemeenten in Nederland op de landelijke voorziening BAG aangesloten. Met veel gemeenten zijn toen maatwerkafspraken gemaakt. Met deze maatwerkafspraken wordt bereikt dat die gemeenten op een beheerste manier toegroeien naar het vereiste kwaliteitsniveau in de BAG. De gevolgen van deze afspraken dienden uiterlijk 1 juli 2011 doorgevoerd te zijn. Hiermee is dan ook de aansluiting van alle gemeenten in 2011 afgerond.
- *Invoering van verplicht gebruik Basisregistratie Adressen en Gebouwen;*  
Paragraaf 2 van hoofdstuk 5 Wet BAG is per 1 juli 2011 in werking getreden. Hiermee is het wettelijk verplicht geworden dat bestuursorganen bij de vervulling van hun publiekrechtelijke taken de BAG dienen te gebruiken.
- *Indiening wetsvoorstel Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT);*  
Het jaar 2011 is benut om de beleidsmatige uitgangspunten voor de BGT nader geborgd te krijgen. In het vervolg hiervan is met alle betrokken partners bepaald hoe de inhoud van de registratie er uit moet gaan zien. Een wetsvoorstel voor de BGT is in voorbereiding. Indiening heeft echter in 2011 niet plaatsgevonden. Naar verwachting zal dit in 2012 wel het geval zijn.
- *Vorbereiding landelijke implementatie Basisregistratie Ondergrond (BRO);*  
De BRO is technisch en organisatorisch een complexe aangelegenheid. Bij de voorbereiding zijn verschillende overheidspartijen en kennisinstellingen betrokken. Volgens de planning dient de BRO per 2015 operationeel te zijn. In 2011 zijn belangrijke stappen gezet: het opstellen van dataspecificaties is van start gegaan en de wet op de BRO is in concept gereed.
- *Bepaling dataproviders implementatie thema's onder de bijlagen 2 en 3 van Europese richtlijn INSPIRE.*  
Voor de thema's onder de bijlage 2 zijn voorlopig de dataproviders aangewezen. Voor de thema's onder de bijlage 3 is vooruitlopend op de aanmerking in 2013 een inventarisatie van potentiële dataproviders uitgevoerd. De Nederlandse dataproviders hebben op een enkele uitzondering na aan de deadlines voor 2011 voldaan.

## Beleidsartikelen

### Schema meetbare indicatoren:

Indicatoren							
Effectindicatoren	Basis- waarde	Peildatum	Streef- waarde 1	Periode	Realisatie 2011	Streef- waarde 2	Periode
1 Gebruik nationaal Georegister	Index is 100	31-12-2011	Index is > 100	2011		Gebruik relevante overheidsbestanden 100%	2014
1a deelnemende Organisaties	100% = 75				133% = 100		
1b beschreven datasets	100% = 2 548				181% = 4 616		
1c unieke gebruikers	100% = 10 944				141% = 15 481		
2 Implementatie Inspire	Inspire-monitor indicatoren	15-5-2010	Beter dan 2010-	2013	nvt	Volledig Inspire Compliant	2016
			Beter conform Inspire		nvt		
3 Basisregistraties:							
– BAG opbouw registratie gebruik	100%	31-12-2011	100%	2011	>99%	100%	2014
	100%		>50%		>35%	>90%	
– BRT opbouw registratie gebruik	100%	31-12-2011	100%	2011	100%	nvt	2014
	100%		>75%		>60%	>90%	
– BGT opbouw registratie gebruik	100%	31-12-2011	>40%	2011	>30%	>90%	2014
	100%		nvt		nvt	>90%	
– BRK opbouw registratie gebruik	100%	31-12-2011	100%	2011	100%	nvt	
	100%		100%		100%	nvt	
– BRO opbouw registratie gebruik	100%	31-12-2011	>10%	2011	<10%	>90%	2015
	100%		nvt		nvt	>90%	

**Overzicht afgeronde onderzoeken**

	Onderzoek onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Ex durante evaluatie	Wet ruimtelijke ordening (WRO)	OD 51.2.1	2011	2011	www.pbl.nl (verschijnt begin 2012)
Monitor	Gebruik digitale Wro	OD 51.2.1	2011	2011	www.ruimtelijkeplannen.nl
Overige evaluatie	Gideon monitoring	OD 51.2.2	2011	2011	http://www.geonovum.nl/dossiers/kennisdoorstroming/GIDEON/Monitoring

**Ex durante evaluatie**

Bestuursorganen bedienen zich bij voorkeur van instrumenten die hun waarde reeds hebben bewezen. De makers van de nieuwe Omgevingswet doen er daarom goed aan om waar mogelijk aan te sluiten bij bestaande werkpraktijken en terughoudend te zijn met juridische noviteiten. Dit concludeert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de tweede rapportage in het kader van de exdurante evaluatie Wet ruimtelijke ordening.

**Monitor**

Er zijn inmiddels meer dan 22 000 plannen gepubliceerd op RO-Online. De site<sup>1</sup> heeft in 2011 meer dan 1 000 000 bezoekers getrokken.

**Overige evaluatie**

In 2011 heeft Geonovum, zoals gebruikelijk, twee maal over de voortgang van de uitvoering van de beleidsnota GIDEON gerapporteerd. De algemene conclusie luidt dat er dit jaar flinke vooruitgang is geboekt, maar dat ook geconstateerd moet worden dat het gebruik van geo-diensten nog achter blijft bij de verwachting.

<sup>1</sup> www.ruimtelijkeplannen.nl

**Artikel 52. Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid**

Algemene beleidsdoelstelling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling vraagt om samenhangende, integrale gebiedsontwikkeling die is ingebed in een regionaal en soms bovenregionaal afgestemde planontwikkeling.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies («decentraal, tenzij...») en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen zoals in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is vermeld. Voor deze inzet is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken («je gaat er over of niet»). Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan eenvoudigere 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.

Externe factoren

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maken met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Alleen zo kan Nederland zich economisch blijven meten met andere landen. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

52 Realisatie Nationaal Ruimtelijke Beleid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>197 694</b>	<b>100 750</b>	<b>198 124</b>	<b>70 442</b>	<b>9 012</b>	<b>75 086</b>	<b>- 66 074</b>	<sup>2</sup>	<b>- 15 010</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>73 605</b>	<b>196 556</b>	<b>194 338</b>	<b>80 251</b>	<b>74 182</b>	<b>160 779</b>	<b>- 86 597</b>		<b>- 6 147</b>
<i>52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit</i>					4 396	11 387	- 6 991		- 109
52.04.03 FES Mooi Nederland					3 503	7 361	- 3 858	<sup>3</sup>	- 32
52.04.09 Bufferzones					0	3 661	- 3 661	<sup>4</sup>	0
52.04.10 Overige instrumenten					893	365	528	<sup>5</sup>	- 77
<i>52.06 Integrale ruimtelijke projecten van nationale betekenis</i>					68 825	148 655	- 79 830		- 5 945
52.06.01 Projecten gebiedsontwikkeling (FES)					60 899	100 667	- 39 768	<sup>6</sup>	- 7 156
52.06.10 Overige instrumenten gebiedsontwikkeling					7 048	14 110	- 7 062	<sup>7</sup>	1 211
52.06.16 Het Waddenfonds					878	33 878	- 33 000	<sup>8</sup>	0
<i>52.08 Stimuleren architectonische kwaliteit</i>					961	737	224		- 93



## Beleidsartikelen

52 Realisatie Nationaal Ruimtelijke Beleid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
52.08.01 Stimuleren architectonische kwaliteit voor het interdepartementale architectuurbeleid					961	737	224	- 93
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
– Apparaatsuitgaven					0			
– Baten-lastendiensten					0			
– Restant					74 182			
<b>52 Ontvangsten</b>	<b>16 651</b>	<b>136 649</b>	<b>124 807</b>	<b>65 882</b>	<b>9 336</b>	<b>0</b>	<b>9 336</b> <sup>9</sup>	<b>2 231</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> Als gevolg van de decentralisatie van middelen is onder andere een aantal middelen naar het Gemeente- en Provinciefonds overgeboekt, waaronder het Waddenfonds. Voor meer inzicht, zie ook toelichtingen bij de uitgavenmutaties (omdat verplichtingen vaak met uitgaven samenhangen).

<sup>3</sup> De lagere uitgavenrealisatie wordt met name verklaard doordat de begrote uitgaven voor Mooi Nederland al in 2010 waren gerealiseerd.

<sup>4</sup> Bij 2e suppletioire begroting 2011 is ten behoeve van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (Bufferzones) naar het ministerie van EL&I een bedrag van € 3,7 miljoen overgeboekt;

<sup>5</sup> Met name een overboeking van artikel 51 om oude verplichtingen die voortvloeien uit het Amendement Wiegman te kunnen betalen, hebben tot een hogere uitgavenrealisatie geleid.

<sup>6</sup> De lagere uitgavenstand wordt voornamelijk verklaard door diverse begrotingsoverhevelingen waardoor het kasbudget is verlaagd:

a. De decentralisatie projecten gebiedsontwikkeling, de geraamde budgetten voor 2011 van in totaal € 38,3 miljoen zijn overgeboekt naar het Gemeente- en het Provinciefonds;

b. De overheveling naar het ministerie van EL&I van € 2,8 miljoen ter compensatie van de kosten als gevolg van het niet doorgaan van de verplaatsing van TNO Ypenburg naar de gemeente Cromstrijen;

c. De overheveling van € 4,5 miljoen BIRK-middelen (Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit) naar het artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit ten behoeve van de Verkeersmaatregelen. Dit budget vloeit in latere jaren terug.

<sup>7</sup> Met name 3 overboekingen richting het Gemeentefonds (herstructurering bedrijventerrein gemeente Zwolle, Venekoten en Bestaand Rotterdam gebied) hebben geleid tot een lagere uitgavenstand.

<sup>8</sup> In verband met de decentralisatie van het Waddenfonds is in 2011 een bedrag van € 33 miljoen overgeheveld naar BZK/Provinciefonds. Uiteindelijk komen de middelen de waddenprovincies ten goede.

<sup>9</sup> De hogere ontvangstenrealisatie betreft een terugstorting van niet tijdig gerealiseerde projecten Gebiedsontwikkeling (2,2 miljoen) en een terugstorting door de gemeente Den Haag (€ 7,1 miljoen) in verband met het niet doorgaan van de verplaatsing van TNO Ypenburg naar de gemeente Cromstrijen.

### Operationele doelstellingen

### 52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 30 mei 2011 zijn over de projecten in het kader van de Nota Ruimte en het Besluit Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) decentralisatie afspraken gemaakt. Nog niet alle projecten zijn in 2011 gedecentraliseerd. Uitgangspunt voor de decentralisatie is dat voor de uitvoering voldoende vertrouwen is dat de middelen worden besteed waarvoor ze zijn toegekend. Het Rijk blijft betrokken bij een aantal prioritaire gebieden. Voor een overzicht van de herijkte Nota Ruimte- en BIRK-projecten wordt verwezen naar Kamerstukken II, 2010/11, 32 500-A, nr. 83.
- In de meeste gebieden is de behoefte aan kantoren en bedrijfslocaties een stuk kleiner gebleken dan in de afgelopen decennia. Veroudering en leegstand zijn daarbij een steeds zichtbaarder probleem. Begin 2011 heeft de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) samen met provincies, het Rijk en een aantal marktpartijen het actieprogramma ter bestrijding van de leegstand van kantoren ondertekend. De leegstand van kantoren is op dit moment ongeveer veertien procent en zal naar verwachting nog verder toenemen. Het landelijke actieprogramma

bestaat uit drie hoofdacties: experimenteergebieden, herstel van de marktwerking door marktpartijen en de rol van decentrale overheden.

- Voor Rijk-Regio Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM) is in 2011 een aantal stappen gezet op weg naar de totstandkoming van de concept Rijksstructuurvisie, die voorzien is voor eind 2012. Eind mei 2011 heeft het Bestuurlijk Overleg RRAAM ingestemd met de notitie Reikwijdte en Detailniveau. In deze notitie zijn de uitgangspunten en de kaders voor het effectenonderzoek in 2012 geschetst en is het beoordelingskader ten behoeve van de uiteindelijke afweging vastgelegd. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg in het najaar is de Tweede Kamer geïnformeerd over de door de werkmaatschappijen uitgevoerde optimalisaties van de plannen.
- De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.
- In de bestuurlijke overleggen MIRT in het voor- en najaar zijn afspraken gemaakt over de MIRT verkenningen (Kamerstukken II, 2010/11, 32 500-A, nr. 83 en Kamerstukken II, 2011/12, 33 000-A, nr. 20).

Operationele doelstelling

#### **52.06 Integrale, ruimtelijke projecten van nationale betekenis**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- De geplande besluitvorming in 2011 over de Structuurvisie Zuidas is doorgeschoven naar 2012.
- Voor de MIRT verkenningen, schaa sprong Almere en de Nota Ruimte projecten wordt verwezen naar de toelichtingen bij operationeel doel «52.04 Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit».
- Op 14 september 2011 is in Harlingen tijdens de Wadden Toogdag het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds getekend door de minister van IenM en de vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland, Friesland en Groningen.
- Per brief van 27 september 2011 is het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds ter informatie aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2011/12, 29 684, nr. 100).
- Eind 2011 is de Intrekkingwet Waddenfonds ter advisering aan de Raad van State aangeboden.

Operationele doelstelling

#### **52.08 Stimuleren van de architectonische kwaliteit met betrekking tot het**

##### **interdepartementale architectuurbeleid**

Doelbereiking

De belangrijkste prestatie in 2011 zijn geweest:

- Op 26 november 2011 is in het Nederlands Architectuurinstituut namens de minister van I&M de Gouden Piramide 2011, de Rijksprijs voor inspirerend opdrachtgeverschap, uitgereikt aan Heijmans Vastgoed. De projectontwikkelaar krijgt deze onderscheiding voor de woonbuurt Het Funen op het voormalige terrein van Van Gend & Loos in Amsterdam.

Meetbare gegevens

Zie doelbereiking en internet<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> [www.goudenpiramide.nl](http://www.goudenpiramide.nl)

**Overzicht afgeronde onderzoeken**

Onderzoek onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Behouden en ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit	OD 52.2.1	2010	2011	Midterm review Nota Ruimte 2010 (interne publicatie IenM)
Integrale Ruimtelijke projecten	OD 52.2.2	2010	–	Beleidsdoorlichting: is doorgeschoven naar 2012
Innovatieprogramma Mooi Nederland	OD 52.2.1	2010	2011	Innovatieprogramma Mooi Nederland <sup>1</sup> en Eindpublicatie Mooi Nederland <sup>2</sup>
Aanpak verspreid liggend glas	OD 52.2.1	2010	2011	Aanpak verspreid liggend glas is in juni 2011 afgerond <sup>1</sup>

<sup>1</sup> [https://kennispleinmooinederland.vrom.nl/download/56/282971\\_mnl\\_boekje\\_def\\_web.pdf](https://kennispleinmooinederland.vrom.nl/download/56/282971_mnl_boekje_def_web.pdf)

<sup>2</sup> [https://kennispleinmooinederland.vrom.nl/nieuws/publicaties\\_mooi\\_nederland](https://kennispleinmooinederland.vrom.nl/nieuws/publicaties_mooi_nederland)

*Beleidsconclusies*

De midterm review Nota Ruimte is in 2010 verschenen. De gegevens zijn gebruikt bij het opstellen van de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Dit geldt ook voor de ex ante evaluatie<sup>1</sup> die het PBL heeft uitgevoerd over de structuurvisie.

<sup>1</sup> [www.pbl.nl/publicaties](http://www.pbl.nl/publicaties)

**Artikel 53. Klimaat en Luchtkwaliteit**

Algemene beleidsdoelstelling

Het tegengaan van klimaatverandering door menselijke beïnvloeding, als ook de vermessing van het milieu en aantasting van de gezondheid door luchtverontreiniging.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2011 is aangetoond dat Nederland op koers ligt voor de Europese klimaatdoelstelling voor 2020 (20% CO<sub>2</sub> reductiedoelstelling ten opzichte van 1990). Met de uitgebrachte Klimaatbrief 2050 heeft Nederland invulling gegeven aan het verzoek van de Europese Commissie om per lidstaat aan te geven hoe de omslag naar een klimaatneutrale economie kan worden gemaakt.

Op het succesvolle klimaatcongres in november is de Lokale Klimaat-agenda 2011–2014 gepresenteerd. Deze agenda helpt de lokale en regionale overheden doordat succesvolle, kansrijke klimaatinitiatieven meer bekendheid krijgen voor de rest van Nederland.

De verbetering van de luchtkwaliteit van de afgelopen 20 jaar is ook in 2011 voortgezet. Dit is positief voor de gezondheid van de burger en ook hebben bouwprojecten geen stagnatie ondervonden vanwege de luchtkwaliteit. Om emissies van vluchtige organische stoffen van tankstations te verminderen, wat belangrijk is voor luchtkwaliteit, is de implementatie van benzinedampretourrichtlijn afgerond.

De Taskforce Verlichting heeft haar eindrapportage (Kamerstukken II, 2011/12, 30 196, nr. 152), eind 2011 uitgebracht. Er is veel bereikt, bijvoorbeeld het percentage gemeenten dat werkt aan energiebesparing in de openbare verlichting steeg van 11% naar 85%. Alle provincies werken inmiddels aan energiezuinige verlichting.

Supermarkten zijn bezig met duurzame koeling door het afdekken van koelvakken en het tegengaan van emissies van koudemiddelen.

De Richtlijn hernieuwbare energie en de regeling brandstofkwaliteit zijn geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. Hierdoor is onder andere de duurzaamheid van biobrandstoffen goed verankerd.

De CO<sub>2</sub> norm bestelauto's is in Europa aangenomen. De ervaring met personenauto's leert dat de industrie hierop zal anticiperen en met zuiniger voertuigen zal komen. De Europese regelgeving Euro VI, vrachtauto's is afgerond, waardoor er kan worden gestart met een stimuleringsregeling voor deze voertuigen. Nederland verwacht hiermee de schoonste vrachtwagens versneld in ons wagenpark te verkrijgen, wat goed is voor de luchtkwaliteit.

Externe factoren

In 2011 is veelvuldig gebruik gemaakt van de verschillende overlegstructuren om samen met de Europese Commissie scherpe en adequate afspraken te maken op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit. Op nationaal niveau zijn succesvolle prestaties afgerond of in gang gezet door draagvlak te creëren bij andere overheden, zoals bij de Lokale Klimaatagenda en bij de Routekaart klimaat 2050 waar het bedrijfsleven veelvuldig als gesprekspartner fungeerde.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
53 Klimaat en luchtkwaliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>49 581</b>	<b>23 573</b>	<b>21 275</b>	<b>125 160</b>	<b>99 219</b>	<b>64 605</b>	<b>34 614</b>	<sup>2</sup> <b>40 292</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>50 733</b>	<b>59 633</b>	<b>46 584</b>	<b>150 023</b>	<b>84 692</b>	<b>91 580</b>	<b>- 6 888</b>	<b>966</b>
<i>53.08 Tegengaan klimaatverandering</i>					11 992	12 003	- 11	679
53.08.02 Tegengaan klimaatverandering					11 992	12 003	- 11	679
<i>53.14 Verbeteren luchtkwaliteit</i>					50 009	50 538	- 529	- 2
53.14.10 Verbeteren luchtkwaliteit					50 009	50 538	- 529	- 2
<i>53.16 Stimuleren van duurzame mobiliteit</i>					17 966	15 336	2 630	- 196
53.16.16 Stimuleren van duurzame mobiliteit					17 966	15 336	2 630	<sup>3</sup> - 196
<i>53.18 Bevorderen duurzame industrie</i>					4 725	13 703	- 8 978	485
53.18.18 Bevorderen duurzame industrie					4 725	13 703	- 8 978	<sup>4</sup> 485
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven					0			
- Baten-lastendiensten					0			
- Restant					84 692			
<i>53 Ontvangsten</i>	1 382	927	1 163	89 687	3 769	0	3 769	<sup>5</sup> 569

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De hogere verplichtingen zijn met name veroorzaakt door de vastlegging van verplichtingen naar aanleiding van een midterm review (herziening van de toezeggingen) van de 4e fase NSL-projecten. Binnen het gereserveerde verplichtingenbudget voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit I(NSL) wordt dit gecompenseerd uit latere jaren.

<sup>3</sup> De uitgaven vallen met name hoger uit als gevolg van een versnelling in de toekenningen Verkeersmaatregelen.

<sup>4</sup> De uitgaven vallen hoofdzakelijk lager uit dan geraamd omdat een aantal middelen is overgeheveld naar artikel 61 (Algemeen) ten behoeve van de centraal gecoördineerde opdracht aan AgentschapNL.

<sup>5</sup> In 2010 is in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) een bedrag van circa € 4,1 miljoen ten onrechte niet uitbetaald aan de provincie Zuid-Holland, maar aan een derde. In 2011 is van dit bedrag in totaal € 3,2 miljoen terugontvangen.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### 53.08 Tegengaan klimaatverandering

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Realisatie Kyoto-doelstelling inclusief verzorgen van internationale rapportages. De realisatie Kyoto ligt op koers. Zie brief 18 november 2011 (Kamerstukken II 2011/12, 30 495, nr. 14). Realisatie Kyoto blijkt pas definitief na afloop Kyotoperiode (na 2012). De jaarlijkse broeikasgas inventarisatie (NIR) en de tweejaarlijkse rapportage onder Artikel 3.2 van het Monitoring Besluit (nr. 280/2004/EC) zijn tijdig gerapporteerd.
- Uitvoering van het Reductieprogramma overige broeikasgassen. Alles is volgens planning gerealiseerd. Uitzondering: Verkenning klimaatvriendelijke alternatieven voor industriële koeling. Door voortschrijdend inzicht is onderzoek anders opgezet en gericht op andere doelgroepen. Hierdoor is het onderzoek later gestart (eind 2011).

## Beleidsartikelen

- Uitvoering van de klimaatakkoorden met gemeenten en provincies en de uitvoering van de regeling Innovatie Klimaatneutrale Steden. De klimaatakkoorden met IPO en VNG zijn in 2011 afgelopen. De Lokale Klimaatagenda is in samenwerking met de klimaatambassadeurs van gemeenten en waterschappen vastgesteld. (Kabinetsaanpak klimaatbeleid op weg naar 2020 «werk maken van klimaat, Lokale Klimaatagenda 2011–2014) (Kamerstukken II 2011/12, 32 813, nr. 2). Er zijn innovatieve projecten bij decentrale overheden van start gegaan op het gebied van gebouwde omgeving, duurzame mobiliteit, duurzame bedrijven, decentrale energieproductie, de klimaatneutrale stad en er is kennis uitgewisseld zodat opschaling plaats kan vinden. Verder zijn verschillende instrumenten ontwikkeld zoals een uniforme monitoringsprotocol voor CO<sub>2</sub> uitstoot in gemeenten, in provincies en de Gereedschapskist Energieaanpak Particuliere Woningeigenaren. Vanuit het innovatieprogramma Klimaatneutrale Steden zijn acht gemeenten bezig met het in de praktijk brengen van hun route naar klimaatneutraliteit. Zij vormen een koplopersgroep die kennis- en ervaringen delen met andere gemeenten. De Lokale Klimaatagenda is eind 2011 gestart en er zijn nog geen effecten bekend.
- Verdwijning van de 45W gloeilamp. Vanaf september 2011 is het in de Europese Unie verboden om voor huishoudelijk gebruik gloeilampen van meer dan 45 Watt in de handel te brengen (Kamerstukken II 2011/12, 30 196, nr. 152; Eindrapportage Taskforce Verlichting).
- De realisatie van het afgesproken emissieplafond doordat de bedrijven onder het Emission Trading System (ETS) al hun emissies hebben moeten afdekken met emissierechten, onder toezicht van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Realisatie is door het ETS zelf gegarandeerd
- Implementatie van de herziening van het emissiehandelssysteem in de Wet milieubeheer (Wm). In 2011 is de behandeling van de wet afgerond en het Besluit handel in emissierechten afgerond (Stb. 2011, 425).
- In Europees verband is bijgedragen aan de totstandkoming van een handleiding voor de transparante toepassing van de Europese benchmarks voor de toewijzing van gratis rechten. Nederland heeft een belangrijke bijdrage aan deze handleiding geleverd, in het bijzonder door een geslaagd pleidooi tegen het afpakken van rechten bij energiebesparing.
- Vaststelling van het nationaal toewijzingsbesluit voor emissierechten voor de periode 2013–2020. In mei en december 2011 zijn 2 wijzigingen van de ministeriële regeling voor gegevenslevering voor toewijzing afgerond. In 2011 zijn alle gegevens voor de toewijzing verzameld.
- Afronding van toewijzingsprocedures voor de nieuwkomers die in 2010 zijn gestart. Van de 20 verzoeken die in september 2010 in behandeling zijn genomen, zijn er met ondersteuning van de NEa uiteindelijk 9 toegewezen, 10 afgewezen en 1 ingetrokken. Er zijn vervolgens 3 beroepen ingesteld bij de Raad van State.
- Afronding van eventuele beroepszaken tegen de toewijzingen aan nieuwkomers in 2008 en 2009. In de zaak van het beroep van Biopetrol volgde in februari 2011 uitspraak. Lopende beroepszaken betreffen nieuwkomers uit de ronde van 2010.
- Veilingen van emissierechten voor in totaal tussen de 4 en 8 miljoen emissierechten. Er zijn twee veilingen gerealiseerd in oktober en november 2011. Alle rechten zijn verkocht zoals gepland.
- Afronding van regelgeving voor vroege opname van Carbon Capture and Storage (CCS) in het Emission Trading System (ETS) voor de

- periode tot en met 2012. Door uitstel van CCS-projecten bleek dit resultaat niet langer nodig.
- Implementatie van de Europese ozonverordening EG1005/2009 in nationale regelgeving. Het besluit is geplaatst in Staatscourant 2011, 15768.
  - Jaarlijkse voortgangsrapportage aan de Europese Commissie en het United Nations Environmental Programme (UNEP Ozon-secretariaat) en bijdragen aan (aanscherping van de) internationale afspraken over de bescherming van de ozonlaag. Er is in 2011 tijdig aan Europese Commissie en UNEP Ozon secretariaat gerapporteerd. Tevens heeft de Nederlandse inzet in EU verband geresulteerd in afspraken over vermindering gebruik methylbromide en CFK's, voortzetting van een bijdrage aan het fonds voor implementatie Montreal Protocol, onderzoek naar beschikbaarheid klimaatvriendelijke alternatieven voor HCFK's en goedkeuring van enkele nieuwe technieken voor vernietiging van ozonlaag afbrekende stoffen.
  - Het nationale doel is om een reductie van 1,4 Mton CO<sub>2</sub> in 2011 te bereiken. Met het verwachte behalen van de doelstelling van een gebruik van 4,25% aan biobrandstoffen in de vervoerssector wordt ook het nationale doel van de reductie van 1,4 Mton CO<sub>2</sub> behaald. De doelstelling van een gebruik van 4,25% aan biobrandstoffen in de vervoerssector is in het Besluit Hernieuwbare Energie Vervoer opgenomen. Brandstofleveranciers dienen voor 1 maart 2012 hun biobrandstofboekhouding in te leveren om daarmee aan te tonen dat zij in 2011 aan hun verplichting hebben voldaan. Na ontvangst van alle biobrandstofboekhoudingen kan er een uitspraak worden gedaan over het behalen van de 4,25% doelstelling.
  - Verbreiding van de toepassing van hernieuwbare energie voor het wegverkeer naar andere vervoersmodaliteiten zoals mobiele werktuigen, landbouwvoertuigen en binnenvaart. In het in 2011 gepubliceerde besluit hernieuwbare energie vervoer (Stb. 2011, nr. 197) is de toepassing van hernieuwbare energie voor wegverkeer verbreed met mobiele machines. Over het meetellen van de geleverde energie aan de binnenvaart bestaat momenteel nog discussie. Daarnaast is op 15 november 2011 het ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit hernieuwbare energie vervoer gepubliceerd (Stb. 2011, nr. 548).
  - Vanaf 2011 is de Nederlandse Emissieautoriteit verantwoordelijk voor het toezicht op de uitvoering van het vervoersdeel van de Richtlijn hernieuwbare energie en de Richtlijn brandstofkwaliteit
  - Verzending van de jaarrapportage over de bijmengverplichting biobrandstoffen 2010 aan de Tweede Kamer. In het eerste kwartaal van 2011 heeft de Tweede Kamer de rapportage «Duurzaamheid biobrandstoffen 2010» ontvangen. Deze rapportage bevat vrijwillig door het bedrijfsleven verstrekte geaggregeerde gegevens over geheel 2010 en dekt circa tweederde van de biobrandstoffen die onder de verplichting in 2010 op de Nederlandse markt gebracht zijn. Bij 64% van de gerapporteerde biobrandstoffen is – al voor de inwerkingtreding van het nieuwe beleid met duurzaamheidseisen – gebruik gemaakt van een manier om duurzaamheid aan te geven. In juli 2011 is aan de Europese Commissie gerapporteerd over de behaalde doelstelling van 4% biobrandstoffen voor de vervoerssector in 2010.
  - De Europese Commissie heeft het voorstel gedaan om de indirecte verschuiving van landgebruik voor de productie van biobrandstoffen mee te nemen in de duurzaamheidsbeoordeling. De Europese Commissie is daarom in augustus 2010 een consultatie gestart over «Indirect Land Use Change» (ILUC) voor de productie van biobrandstoffen. De Nederlandse inzet, het uitbreiden van de duurzaamheidscri-

- teria op Europees niveau met maatregelen om ILUC te minimaliseren, is in oktober 2010 aan de Europese Commissie gemeld. In december 2010 heeft de Europese Commissie een rapport gepubliceerd waarin een viertal beleidsopties worden genoemd die verder uitgewerkt zullen worden in een Impact Assessment. De publicatie van dit Impact Assessment en een mogelijk wetsvoorstel van de Europese Commissie heeft vertraging opgelopen en is daardoor niet in 2011 gepubliceerd.
- Ontwikkeling van een vrijwillig afwegingskader om de indirecte effecten van biobrandstoffen vast te stellen. In 2011 hebben de werkzaamheden van het Global Bio Energy Partnership zich vooral gericht op het finaliseren van de eerste wereldwijd door overheden geaccepteerde lijst van 24 duurzaamheidsindicatoren voor biobrandstoffen en bio-energie. Daarbij is ook een indicator over landgebruiksveranderingen opgenomen. Dit is een eerste aanzet voor de verdere ontwikkeling van een afwegingskader voor indirecte effecten van biobrandstoffen voor nationaal gebruik.
  - Conferentie met betrokken maatschappelijke organisaties over de duurzame productie en toepassing van biomassa voor energie met als doel de implementatie van de richtlijn en de toepassing van de duurzaamheidscriteria te evalueren. In 2011 heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden met bedrijfsleven, wetenschap en maatschappelijke organisaties over de duurzame productie en toepassing van biomassa voor energie. Hiervoor is geen aparte conferentie belegd.

Meetbare gegevens

Indicator: Doelstelling en realisatie hernieuwbare energie										
Jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	–	2020
% Doelstelling	2	3,25	3,75	4	4,25	4,5	5	5,5	–	10
% Realisatie	2,00	3,26	3,75	4,01						

Bron: NEa

De resultaten over het jaar 2011 worden voor de zomer 2012 bekend. Verwacht wordt dat de doelstelling van 4,25% wordt behaald.

Operationele doelstelling

**53.14 Verbeteren Luchtkwaliteit**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de Europese Commissie. De rapportage is op 29 september 2011 naar de Europese Commissie gezonden
- De tweede monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is met brief van 20 december 2011 (Kamerstukken II 2011/12, 30 175, nr. 130) aangeboden aan de Tweede Kamer.
- Besluitvorming over eventuele herschikking van NSL subsidies. Na een midterm review over besteding middelen en resterende knelpunten luchtkwaliteit, heeft besluitvorming plaatsgevonden over verdeling 4e tranche middelen voor lokale luchtkwaliteit in het Bestuurlijk Koepel Overleg.
- Rapportage over de definitieve emissiecijfers van 2009 die onder de National Emission Ceilings (NEC-richtlijn vallen. De betreffende



## Beleidsartikelen

rapportage is op 23 december 2011 naar de Europese Commissie gezonden.

- Vaststelling van nieuwe emissieplafonds voor 2020. Door vertraging in het VN-proces zijn de onderhandelingen in december 2011 niet afgerond.

Kengetal: Emissies 1990, 2000, en 2009, doelstellingen en prognoses 2012 en 2015 (kton/jr)									
	1990	2000	2009	2010	2010	Realisatie 2009	Realisatie 2010 <sup>1</sup>	2012	2015
				Gotenburg Protocol	NEC-Richtlijn			Raming PBL	Raming BL
SO <sub>2</sub>	192	73	38	50	50	38	33	41	41
NO <sub>x</sub>	563	394	279	266	260	279	280	259	237
NH <sub>3</sub>	356	162	125	128	128	126	124		124
VOS	464	232	154	191	185	155	155		146

<sup>1</sup> voorlopige schatting

Bron: CBS, PBL, WUR (2011). *Compendium voor de Leefomgeving, indicator 0 183, versie 16, 2 september 2011.*

Operationele doelstelling

### 53.16 Stimuleren Duurzame Mobiliteit

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Inzet van de onderhandelingen was om het ambitieniveau van het Commissievoorstel uit 2009 (175 g/km in 2016 en 135 g/km in 2020) op peil te houden of aan te scherpen, waarmee 0,9 Mton CO<sub>2</sub>-reductie kan worden bereikt. Het resultaat van de onderhandelingen was infasering van de norm van 175 g/km tussen 2014 (70%) en 2017 (100%), en 147 g/km in 2020.
- Mondiale CO<sub>2</sub>-reductiedoelen die minimaal op het niveau liggen van de EU-inzet in Kopenhagen. In 2011 zijn nog geen afspraken gemaakt; het proces over de te maken mondiale afspraken voor CO<sub>2</sub> reductiedoelen voor lucht- en zeescheepvaart loopt nog.
- Aanpassing aan Euro V. Op verzoek van Nederland heeft de Europese Commissie een workshop belegd waarin de industrie en de lidstaten elkaar hebben geïnformeerd over de problemen met vrachtwagens die in de praktijk een veel hogere uitstoot van NO<sub>x</sub> hebben dan op grond van de typekeuringseisen werd verwacht. Onderzoek naar de mogelijkheden tot aanpassing van de bestaande Euro V regelgeving heeft uitgewezen dat dit zoveel tijd zou gaan kosten dat het te laat zou komen om nog effect te hebben op de techniek van de Euro V voertuigen die voor de inwerkingtreding van Euro VI nog worden geproduceerd. Het was dus effectiever om de aandacht op Euro VI te richten, en de Europese Commissie heeft daarom op aandringen van Nederland voor aanvullende wetgeving voor Euro VI gezorgd, waarmee het probleem van «off cycle emissies» bijna niet meer voorkomt.
- Demonstratieprojecten zouden worden opgestart om ervaring op te doen met het terugdringen van de uitstoot van NO<sub>x</sub> en fijn stof door de binnenvaart. Er is in 2011 een prijsvraag georganiseerd om innovatieve emissiearme binnenvaartschepen te stimuleren. Hieruit zijn vier winnaars naar voren gekomen die met verassende technieken demonstratieprojecten gaan geven voor een schone binnenvaart.
- Inzet op inhaalslag emissienormen voor mobiele machines, binnenvaartschepen en twee- en driewielers ten opzichte van personenauto's en vrachtwagens. De Commissievoorstellen ten aanzien van emissie-

## Beleidsartikelen

- aanscherping voor mobiele machines en binnenvaartschepen zijn in 2011 nog niet gepubliceerd c.q. behandeld. De discussie over emissieaanscherping voor twee- en driewielers is nog niet afgerond.
- Evaluatie experimenteerwet parkeertarieven differentiëren naar milieukeurmerken. Op 18 november heeft de ministerraad op voorstel van de staatssecretaris besloten om geen experimenteerwet gedifferentieerde parkeertarieven bij de Kamer in te dienen.

### Meetbare gegevens

Indicator	Basiswaarde 1990	Peiljaar 2009	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012
NO <sub>x</sub>	327,0 Kton	173 Kton	164	158,0 Kton
SO <sub>2</sub>	18 Kton	2 Kton	1	4,0 Kton
PM <sub>10</sub>	20 kton	10 kton	9	–
NH <sub>3</sub>	1 Kton	3 Kton	2	3,0 Kton
NMVOS	181 Kton	40 Kton	37	55,0 Kton
CO <sub>2</sub>	30 Mton	38 Mton	38,2	38,7 Mton
Gemiddelde CO <sub>2</sub> -emissie nieuwe personen- auto's	170 g/km (2005)	147 g/km	136	120 g/km (2015) 95 g/km (2020)

Bron: PBL/CBS/WUR, *Compendium voor de leefomgeving (CO<sub>2</sub> emissie) Emissieregistratie, Nederlandse rapportage aan de Europese Commissie onder richtlijn 2001/81/EG (emissies luchtverontreinigende stoffen)*

#### Toelichting:

De luchtverontreinigende stoffen NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, NH<sub>3</sub> en NMVOS zijn ten opzichte van het peiljaar afgenomen. Voornaamste redenen hiervoor zijn het op de markt komen van steeds schonere voertuigen als gevolg van Europese emissienormen. Deze eisen hebben geresulteerd in de toepassing van driewegkatalysatoren bij personen- en bestelauto's op benzine en LPG. Nieuwe dieselpersonenauto's worden uitgerust met een oxidatiekatalysator. De daling van fijn stof emissies is vooral te danken aan schonere dieselmotoren in zware bedrijfsvoertuigen. Dat CO<sub>2</sub> emissies niet afnemen ondanks steeds zuiniger auto's, heeft te maken met de stijging van het aantal auto's met +23% (ten opzichte van het jaar 2000) en een beperkte afname van het kilometrage per auto van – 9% waardoor er een stijging is van de voertuigkilometers.

### Operationele doelstelling

#### 53.18 Het bevorderen van duurzame industrie

### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- De Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) zou worden gewijzigd en vereenvoudigd als gevolg van de invoering van de Industrial Emissions Directive (opvolger IPPC-richtlijn), de 3e tranche van het Activiteitenbesluit en de actualisatie van het VOS-beleid. In 2011 is overleg gestart met overheden en bedrijfsleven over een vereenvoudiging van de NeR en een beleidsdoorlichting uitgevoerd. In het kader van het programma Eenvoudig Beter wordt bezien of de normen van de NeR kunnen worden opgenomen in het Activiteitenbesluit.
- Bijdrage van Nederland aan de totstandkoming in de EU van nieuwe BREF's (BAT Referentiedocumenten) voor de raffinaderijen en de non-ferrometalen. Voor een gelijk speelveld in Europa zijn de Europese referentiedocumenten voor de beste beschikbare technieken (is de totstandkoming van BREF's) van groot belang. Voor de herziening van de BREF's voor de raffinaderijen en de non-ferrometalen heeft

- Nederland informatie geleverd aan en vindt overleg plaats met het IPPC-Bureau van de Europese Commissie, andere lidstaten en het bedrijfsleven. In 2011 zijn voor de ijzer- en staalindustrie en de glasindustrie de BREF's aangepast mede op basis van Nederlandse informatie. Deze zijn goedgekeurd door het zogenoemde artikel 75-Comité van lidstaten op grond van artikel 75 van de Richtlijn industriële emissies, dat de Europese Commissie adviseert over de vervanging van de oude BREF's.
- Een geactualiseerd Besluit Emissie-eisen Stookinstallaties A en Besluit Verbranden Afvalstoffen zou medio 2011 in werking treden. De wijziging van beide besluiten is in werking getreden op 28 april 2011 (Stb 2011, 158). Daarnaast zijn er nog twee kleine wijzigingen aangebracht in het Besluit emissie-eisen stookinstallaties A (Stb. 2011, nrs 406 en 425). In het kader van de implementatie van de Richtlijn industriële emissies wordt een vergaande vereenvoudiging en actualisatie voorbereid.
  - De nieuwe regelgeving met emissie-eisen voor kleine ketels (< 1 MWth) zou eind 2011 in werking treden. Het concept van de regelgeving is gepubliceerd en besproken met het bedrijfsleven. De inwerkingtreding zal samenvallen met de derde tranche van het Activiteitenbesluit op 1 januari 2013, waarbij ook andere regelgeving inzake luchtemissies wordt overgeheveld naar het Activiteitenbesluit. De betreffende ontwerpwijziging van het Activiteitenbesluit is 11 november voorgepubliceerd en voorgehangen (Staatscourant 2011, 19962)
  - Een wijziging van het Besluit NO<sub>x</sub>-emissiehandel met aanpassing van de zgn. Performance Standard Rates (PSR) vanaf 2014 en de opt-out-regeling zou eind 2011 gepubliceerd worden en in werking treden. De wijziging in de opt-out-regeling is in werking getreden op 1 januari 2011 (Stb 2010, 786). Het Programma Milieu & Technologie (middels subsidie en kennisuitwisseling wegnemen knelpunten voor innovaties), waardoor milieuinovatieprojecten door het midden- en kleinbedrijf sneller en effectiever worden uitgevoerd, is door bezuinigingen op de innovatieregelingen afgebouwd.
  - De Regeling Groenprojecten, waardoor goedkope financieringsmogelijkheden worden geschapen voor zeer milieuvriendelijke investeringen die bijdragen aan de doelen van het milieu- en natuurbeleid, is in uitvoering.
  - Het driejarig onderzoek- en innovatieprogramma (2010–2013) naar verdere aanscherping van emissienormen NO<sub>x</sub>, methaan en VOS bij middelgrote stookinstallaties is in 2011 voortgezet. De resultaten zullen gebruikt worden bij de evaluatie van het Besluit emissie-eisen middelgrote stookinstallaties.
  - De uitvoering van het Actieplan fijn stof en industrie door bedrijven en andere overheden is gefaciliteerd door nadere afspraken over de concretisering van maatregelen bij bedrijven. Voor de fijnstofemissie door de industrie zijn in het Actieplan fijn en industrie als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingprogramma Luchtkwaliteit de emissieplafonds vastgesteld.
  - De invoering van de emissiegrenswaarde van 5 mg/Nm<sup>3</sup> voor alle grote industriële installaties is gevorderd. Voorbeelden zijn de nieuwbouw van doekfilters op de sinterfabriek van Tata Steel en de overschakeling van de inzet van afvalgas op aardgas als brandstof voor vier van de vijf raffinaderijen. In de Europese Technische Werkgroepen voor herziening van de Europese BREF's is door Nederland informatie over de best beschikbare technieken voor stofreductie ingebracht.

Meetbare gegevens

Indicator: Sectorplafond fijnstof						
	Realisatie 2008	Doelstelling 2010	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020
PM <sub>10</sub> emissie industrie (incl. op- en overslag) in Kton	9,3	10	8,5	8,7	10,5	10

Bron: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Het cijfer voor de realisatie 2011 wordt eind 2012 verwacht. De uitvoering van het Actieplan fijnstof en industrie door bedrijven en andere overheden wordt gefaciliteerd door nadere afspraken over de concretisering van maatregelen bij bedrijven. Voor de fijnstofemissie door de industrie zijn in het Actieplan fijnstof en industrie, als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, de emissieplafonds vastgesteld zoals weergegeven in de tabel.

**Incidentele subsidies**

Aan het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) te Petten is voor het jaar 2012 een subsidie verstrekt van € 1,581 miljoen. Deze subsidie is bestemd voor de continuering van het milieuonderzoek van ECN. Het onderzoek richt zich met name op klimaatverandering, verzuring, luchtkwaliteit (met name fijnstof), technologieverkenning verkeer en industrie en risicobeoordeling van uitloging van stoffen uit afval in de bodem. Via deze subsidie wordt gewaarborgd dat bij het ECN de specifieke kennis op deze terreinen behouden blijft.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
Onderzoek	Onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	<i>Verbeteren luchtkwaliteit</i> NEC Plafonds	OD 53.2.2.	2010	2010	Kamerstukken 2010/11 28 663, nr. 54 wordt meegenomen in Nota van Toelichting 4e tranche Activiteitenbesluit. Eind 2012 een voorpublicatie en 1 januari 2014 in werking. Kamerstukken 2011/12 30 175, nr. 130
	<i>Bevorderen duurzame industrie</i> Herrijking Nederlandse emissierichtlijn (NeR)	OD 53.2.4.	2010	2011	
Overig evaluatieonderzoek	<i>Verbeteren luchtkwaliteit</i> Monitoring NSL	OD 53.2.2.	2010	2011	In de loop van 2012 volgt een rapportage aan de Tweede Kamer
	<i>Bevorderen duurzame industrie</i> Monitoring MIA-VAMIL	OD 53.2.4.	2010	2011	

**Beleidsconclusies**

In de publicatie «Zure regen, een analyse van dertig jaar verzuringproblematiek in Nederland» is geconcludeerd dat de maatregelen om de verzuring terug te dringen terecht zijn genomen en dat de schade aan de Nederlandse natuur aanzienlijk groter zou zijn geweest als de depositie van zuur en stikstof op het hoge niveau van 1980 was gebleven. De Nederlandse emissies van stikstofoxiden, ammoniak, fijn stof en vluchtige organische stoffen zijn met meer dan 50% teruggedrongen. De emissie van zwaveldioxide is zelfs met 90% verminderd sinds 1980.

### *Beleidsartikelen*

Jaarlijks wordt de voortgang van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) via een monitoringsrapportage bewaakt. Doel is dat op tijd de grenswaarden worden gehaald voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Evenals in 2010 resteert er in de monitoring 2011 nog een aantal knelpunten. In de brief aan de Tweede Kamer van 20 december 2011 (Kamerstukken II 2011/12, 30 175, nr. 130) wordt hier nader op ingegaan.

Daarnaast wordt in de monitoringsrapportage aandacht besteed aan de gemiddelde blootstelling van de bevolking. Daaruit blijkt dat het aantal personen dat wordt blootgesteld aan hoge concentraties gedurende de looptijd van het NSL afneemt.

**Artikel 54. Duurzaam produceren**

Algemene beleidsdoelstelling	Het zorgen dat nu en in de toekomst verstandig wordt omgegaan met de aarde, haar natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit, gericht op een planeetvriendelijke economie
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	<p>Met het opleveren van de Duurzaamheidsagenda in oktober 2011 zet dit Kabinet uiteen wat het doet om de economie te verduurzamen en geeft het aan wat de speerpunten zijn bij het creëren van een groene economie.</p> <p>De Duurzaamheidsagenda omvat een aantal speerpunten met daarbinnen een breed scala aan activiteiten die door het Kabinet worden uitgevoerd. Daarbij versterkt het Kabinet de inzet op een klimaatneutrale economie in bestaande initiatieven zoals de Green Deal en de topsectoren, met het oog op het bereiken van een klimaatneutrale economie. Voor al deze activiteiten zijn of worden in aparte beleidsdocumenten doelstellingen opgenomen.</p> <p>Ten aanzien van de invoering van duurzaam inkopen blijkt dat overheden hun doelstellingen voor 2010 hebben bereikt. Ook de private sector maakt in toenemende mate gebruik van de duurzaamheidscriteria bij hun inkoopprocessen.</p>
Externe factoren	Het werken aan duurzaamheid wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan de aanwezige maatschappelijke dynamiek. Er zijn vele partijen in de samenleving die de stadia «duurzaamheid als last» en «duurzaamheid als noodzaak» al lang voorbij zijn en samen met de overheid invulling willen geven aan het uitgangspunt «duurzaamheid als kans». Dit blijkt uit de vele businesscases van diverse partners in de markt, maar ook uit de opstelling van andere overheden en non-gouvernementele organisaties waar we mee samen werken.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

54 Duurzaam produceren					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>84 002</b>	<b>50 579</b>	<b>102 345</b>	<b>17 556</b>	<b>18 152</b>	<b>17 395</b>	<b>757</b>	<b>- 2 226</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>154 842</b>	<b>161 219</b>	<b>177 140</b>	<b>145 055</b>	<b>142 567</b>	<b>136 370</b>	<b>6 197</b>	<b>8 115</b>
<i>54.14 Reductie v milieubel door (ketengericht) afvalproducten</i>					128 394	124 262	4 132	9 619
54.14.01 Reductie van milieubel door (ketengericht) afvalproducten					128 394	124 262	4 132	9 619
<i>54.16 Verbeteren van de milieukwaliteit van de bodem</i>					5 939	5 227	712	- 295
54.16.02 Verbeteren van de milieukwaliteit van de bodem					5 939	5 227	712	- 295
<i>54.26 Duurzaam gebr ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen</i>					8 234	6 881	1 353	- 1 209
54.26.12 Duurzaam gebruik ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen					8 234	6 881	1 353	- 1 209

## Beleidsartikelen

54 Duurzaam produceren					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
– Apparaatsuitgaven					0			
– Baten-lastendiensten					0			
– Restant					142 567			
<b>54 Ontvangsten</b>	<b>20 471</b>	<b>16 172</b>	<b>24 259</b>	<b>3 722</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>450</b> <sup>2</sup>	<b>450</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De ontvangsten hebben betrekking op afrekeningen van vastgestelde projecten.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### **54.14 Reductie van milieubelasting door (ketengericht) afval- en productenbeheer**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Met het verpakkende bedrijfsleven, gemeenten (VNG) wordt op basis van de gedane evaluatie over de Raamovereenkomst verpakkingen onderhandeld over de afspraken na 2012. De Tweede Kamer zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2012 geïnformeerd worden. De monitoringscijfers over 2011 op basis waarvan het percentage materiaalhergebruik vastgesteld kan worden zijn pas na de zomer 2012 bekend. De cijfers over 2010 worden op dit moment nog getoetst door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport. De rapportage hierover zal naar verwachting ook eerste kwartaal 2012 naar de Kamer gestuurd worden.
- Op 29 december 2011 is in de Staatscourant 23914 de Regeling Bouwbesluit 2012 gepubliceerd. Deze regeling is van kracht vanaf 1 januari 2012 en regelt welke categorieën bouw- en sloopafval gescheiden gehouden moeten worden. De ontwikkeling van een integraal beleid voor het duurzaam omgaan met materialen, heeft geleid tot een interdepartementaal (EL&I, BuZa en lenM) opgestelde grondstoffennotitie, waarin de uitvoeringsroutes «aanbod», «vraag» en «duurzaam gebruik» in acties zijn uitgewekt. Zie ook de Grondstoffennotitie (Kamerstukken II 2010/11, 32 852, nr. 1).
- In het kader van het ketenprogramma voor verduurzaming zijn in 2011 de meeste projecten afgerond. Er lopen nog enkele projecten door tot in 2012. Daarnaast is binnen een aantal stromen (m.n. textiel, grof huishoudelijk afval, voedselverspilling en papier) gewerkt aan de opschaling van resultaten van succesvolle projecten naar de hele markt. In de afvalbrief (Kamerstukken II 2010/11, 30 872, nr. 79) is uitgebreid gerapporteerd over de ketenprojecten.
- De extra impuls voor duurzame innovatie is gegeven door het MKB Doe Mee-programma en ook uit te voeren voor de sectoren Bouw en Logistiek. Doel van het programma is duurzaam innoveren te stimuleren bij 100 MKB koplopers in de beide voornoemde sectoren. In deze sectoren is duurzaam innoveren een zeer belangrijk thema en er liggen veel innovatie kansen<sup>1</sup>.
- lenM maakt zich sterk voor eco-innovatie in samenwerking met industrie en wetenschap en vertegenwoordigt Nederland onder meer in het 7e Kaderprogramma. De Minister van lenM heeft een bijzondere

<sup>1</sup> [http://www.whitetree.nl/upload/1/files/Digibrochure\\_Doe\\_MEE\\_2.0.pdf](http://www.whitetree.nl/upload/1/files/Digibrochure_Doe_MEE_2.0.pdf)

verantwoordelijkheid voor het storten. In 2010 is een onderzoek uitgevoerd naar de economische situatie van de stortsector, waarna in de eerste helft van 2011 is bezien of er maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat er voldoende en voor iedereen toegankelijke stortcapaciteit beschikbaar blijft;

- Om invulling te geven aan de bijzondere verantwoordelijkheid voor het storten van afval is een brief aan Tweede Kamer gezonden, met daarbij het rapport «De toekomst van de stortsector: op weg naar 2030» en het standpunt van de staatssecretaris op basis van conclusies van het onderzoek (Kamerstukken II 2011/12, 30 872, nr. 81).
- In 2011 zijn de duurzaamheidscriteria ten behoeve van duurzaam inkopen van 13 productgroepen geactualiseerd. Daarnaast zijn ook bij alle andere productgroepen wijzigingen doorgevoerd.<sup>1</sup> Het voorgenomen proces van actualisering is in 2011 aangepast naar aanleiding van het op verzoek van de staatssecretaris uitgebrachte advies van VNO-NCW, MKB-NL, MVO-NL, NEVI en De Groene Zaak. Zie Kamerstukken II, 2011/12, 30 196, nrs. 141 en 147.
- Voor ondernemers in het midden- en kleinbedrijf in de metaal is een praktisch en ketengerichte MVO-monitor ontwikkeld waarmee het niveau van duurzaamheid transparant kan worden gemaakt. Het project wordt formeel afgerond in het 1e kwartaal van 2012. Doel van het project is om d.m.v. een verduurzaming van de bedrijfsvoering en van de producten binnen de industrie, bij te dragen aan milieu- en CO<sub>2</sub>-doelstellingen van het MKB-metaal en de concurrentiepositie van het MKB-metaal te versterken en werkgelegenheid te behouden.<sup>2</sup>

#### Meetbare gegevens

In de jaren 2008, 2009 en 2010 werd circa 80% van het Nederlands afval gerecycled. Uitschieters daarbij zijn de industrie met ruim 90% en de bouw/sloopsector met circa 98%. Achterblijver is de doelgroep consumenten met een percentage van ongeveer 50%.

De monitoringsgegevens over de ontwikkeling van het afvalaanbod en toepassing over het jaar 2011 komen medio 2012 beschikbaar.

#### Operationele doelstelling

#### **54.16 Verbeteren van milieukwaliteit van bodem en water**

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Het verzamelen van digitale bodemkwaliteitskaarten bij de afzonderlijke gemeenten is in volle gang. Mede dankzij de Impuls Lokaal Bodembeheer (ILB) hebben veel gemeenten in regio verband een nieuwe (regionale) bodemkwaliteitskaart opgesteld. De regionale aanpak biedt veel voordelen: kosteneffectiever en meer eenduidigheid van beleid voor het bedrijfsleven en burgers. Nadeel is echter dat het opstellen en vaststellen van regionale kaarten door de afzonderlijke gemeenteraden meer tijd kost. Er zijn nu ruim 100 kaarten vastgesteld.
- Op verzoek van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is de beleidsmatige voorbereiding van het Ontwerpbesluit aangehouden, omdat IPO eerst advies wilde vragen aan het Expertise Netwerk Stortbesluit (ENS) over de huidige verwachte functionele levensduur van onderafdichtingen van stortplaatsen. Dit advies wordt medio 2012 verwacht.
- De publicatie van de ontwerp AMvB Experimentenparagraaf Duurzaam Stortbeheer. Bij brief van 7 juli 2011 aan de Tweede Kamer is de Ontwerp-AMvB voorgehangen. Het Ontwerp is gepubliceerd op 20 juli 2011 (Staatscourant. 2011 nr. 12755). Hierop heeft een schriftelijk overleg plaatsgevonden (Kamerstukken II 2011/12, 32 127, nr. 147).

<sup>1</sup> De wijzigingen zijn samenvattend vermeld op <http://www.piano.nl/duurzaaminkopen/criteria/criteria-ontwikkeling-duurzaaminkopen>

<sup>2</sup> <http://www.metaalunie.nl/Page.aspx?pageType=page&pageID=1906>.



## Beleidsartikelen

- In 2011 is een monitoringsrapportage opgesteld over de implementatie van het Besluit bodemkwaliteit. In overeenstemming met de regelgeving is daarna de Tweede Kamer geïnformeerd over de doeltreffendheid van het Besluit bodemkwaliteit en de effecten in de praktijk (Kamerstukken II, 2011/12 30 015 nr. 44). Naar aanleiding hiervan wordt thans gewerkt aan een viertal speerpunten ter eerdere versterking van de effectiviteit van het bodemkwaliteitsbeleid.
- De landelijke regels voor het toepassen van zware metalen in de gebouwde omgeving zijn nog niet verwerkt in de regelgeving, omdat overleg met de sector meer tijd kostte dan vooraf ingeschat en er (door noodzakelijke herprioritering) in 2011 minder personele capaciteit op dit dossier ingezet is.
- Met alle betrokken maatschappelijke partijen is in 2011 gewerkt aan de voorbereiding (waaronder een inventarisatie van knelpunten en wensen) van de nieuwe Zwemwaterwet.
- De Drinkwaterwet, het Drinkwaterbesluit en de Drinkwaterregeling zijn op 1 juli 2011 in werking getreden. De beleidsnota Drinkwater zal in de loop van 2012 uitkomen.
- Het Besluit lozen buiten inrichtingen van 16 maart 2011 is gepubliceerd in Staatsblad 2011, 153. Het besluit is op 1 juli 2011 in werking getreden (inwerkingtredingsbesluit van 9 juni 2011, Stb. 2011, 298).

### Meetbare gegevens

Ten aanzien van de prestatie- en effectindicatoren milieukwaliteit bodem en water zijn – voorzover de data waar de indicatoren op gebaseerd zijn voor 2011 al beschikbaar zijn – de meeste prestaties gerealiseerd, danwel deels gerealiseerd.

Nagenoeg alle gemeenten in Nederland hebben ondertussen hun bodembeleid op orde. Dit resulteert erin dat in kaart is gebracht welke kwaliteiten bodem en grondwater aanwezig zijn. Hierdoor kan bij ruimtelijk ingrijpen de optimale en voor het milieu meest gunstige combinatie van functie en de bijbehorende bodemkwaliteit worden gemaakt (door grondverzet). De kwaliteit op gebiedsniveau komt daarmee steeds beter overeen met de functie ter plaatse.

### Operationele doelstelling

#### **54.26 Duurzaam gebruik van ecosystemen en natuurlijke hulpbronnen**

### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

Voor alle varkens- en pluimveebedrijven waarvoor het zeker is dat zij een vergunning nodig hebben, is de vergunningsprocedure gestart. Maar voor het overgrote deel van de bedrijven die onder het gedoogbeleid van het Actieplan vallen, zal de vergunningplicht worden opgeheven. De wijziging van het Besluit Algemene Regels voor Inrichtingen Milieubeheer, waarin dit wordt geregeld, is in 2011 behandeld door de Tweede Kamer en voor advies aan de Raad van State aangeboden.

De methodiek voor een toetsingskader voor het College toelating gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) is opgeleverd door middel van een rapport van het bureau Alterra begin 2011. Op dit moment wordt de methodiek getest aan de hand van vier probleemstoffen door de toelatinghouders, onder regie van de werkgroep monitoring. Deze proeffase wordt in de loop van 2012 afgerond inclusief eventuele kleine aanpassingen aan de methodiek. De methodiek zal waarschijnlijk in de Tweede Nota duurzame gewasbescherming worden opgenomen als een van de maatregelen om een duurzame gewasbescherming te bewerkstelligen.

Basisonderzoek Landelijk MestMeetnet (LMM) is ook in 2011 uitgevoerd. Zie ook onderdeel 3 van de effectindicator duurzame landbouw. Rapportage vindt plaats in het kader van de Evaluatie van de Meststoffenwet 2012 (april 2012) en in de Nitraatrichtlijnrapportage aan de EC (juni 2012).

Het was oorspronkelijk de bedoeling het gewijzigde besluit huisvesting veehouderij fijn stof in 2011 inwerking te laten treden. Dit bleek echter niet haalbaar, omdat medio 2011 nog onvoldoende emissiereducerende technieken voor fijn stof beschikbaar waren die als BBT kunnen worden aangemerkt. Voorts zou de wijziging van de AMvB gecombineerd worden met het aanscherpen van de emissiegrenswaarden voor ammoniak in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) (zie Kamerstukken II, 2010/11 30 175 nr. 130).

Duurzaamheid van het gebruik van ecosysteemdiensten en natuurlijke hulpbronnen staat aan het begin van de beleidslevenscyclus. Er wordt op dit moment in veldexperimenten (o.a. zogenaamde FAB- en ILG-pilots) onderzoek gedaan naar de effecten van maatregelen. De resultaten worden verzameld op de Spade-website<sup>1</sup>.

Het opstellen van het Handboek Referenties Biologische Bodemkwaliteit heeft vertraging opgelopen en is op 28 februari 2012 op de Conferentie Bodem en Ecosysteemdiensten (georganiseerd door de provincie Drenthe) gepresenteerd.

De in de begroting 2011 opgenomen planning voor het moderniseren en integreren van wetgeving landbouwbedrijven is niet gehaald. Inwerking-treding is een jaar doorgeschoven en is nu voorzien voor medio 2012. Bijdrage aan het interdepartementale programma duurzame voedselsystemen is in 2011 verstrekt.

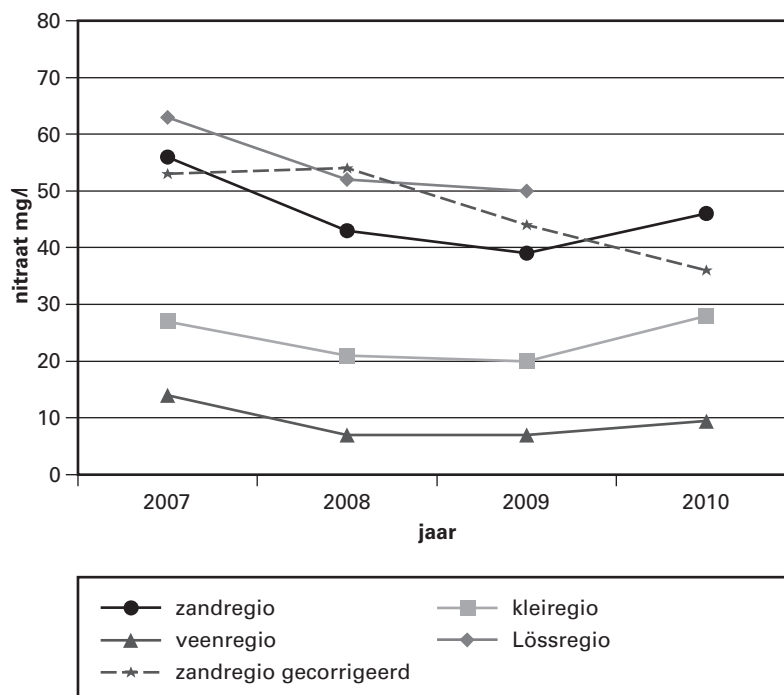
#### Meetbare gegevens

Effectindicatoren duurzame landbouw:

1. Ammoniak: totale emissie van alle doelgroepen. Doel minder dan 118 kton in 2020. Over 2011 zijn geen meetgegevens bekend.
2. Gewasbeschermingsmiddelen: procentuele vermindering van de milieubelasting t.o.v. 1998. Streefwaarde = 95% in 2011. Op 15 februari 2012 heeft het PBL de Evaluatie Nota duurzame gewasbescherming uitgebracht. Het PBL trekt de volgende conclusie: Om het doel van «geen normoverschrijdingen» te halen, is gesteld dat de milieubelasting van het oppervlaktewater door gebruik van gewasbeschermingsmiddelen in de land- en tuinbouw in 2010 met 95 procent moet zijn afgenomen ten opzichte van 1998. Milieubelasting is hier gedefinieerd als (een maat voor) de vergiftigende werking van gewasbeschermingsmiddelen op het waterleven. Telers hebben deze milieubelasting niet weten terug te dringen met de beoogde 95 procent, maar met ongeveer 85 procent.<sup>2</sup>
3. Meststoffen. nitraatgehalte in grondwater: 50 mg/l in 2015

<sup>1</sup> [www.spade.nl](http://www.spade.nl)

<sup>2</sup> [http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2012-evaluatie-duurzame-gewasbescherming-500158001\\_0.pdf](http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2012-evaluatie-duurzame-gewasbescherming-500158001_0.pdf)



Weergave van de nitraatconcentraties uitspoelend uit de wortelzone per grondsoortregio in de opeenvolgende meetjaren<sup>1</sup>.

4. Fijn stof: aantal overschrijdingen van de normen. 0%veehouderijbedrijven. Nu resteren er nog 60 van de 145 knelpunten. 85 knelpunten zijn dus opgelost. Streven is dat de resterende knelpunten in 2013 zijn opgelost (zie Kamerstukken II, 2010/11 30 175 nr. 130).
5. Natuurlijke hulpbronnen. Aandeel van het op de Nederlandse markt gekochte hout dat duurzaam wordt geproduceerd is 50%. De laatst beschikbare monitoringgegevens<sup>2</sup> dateren van 2008. Het marktaandeel voor gezaagd hout en plaatmateriaal in 2008 was 33,8%.

*Incidentele subsidies 2011 (vermelding voor wettelijke grondslag)*

Aan de UNEP is een subsidie verstrekt van € 75 210,- voor de Trust Fund for the Basel Convention on the control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

Aan Milieu Centraal is een subsidie verstrekt van € 795 000,- voor de uitvoering van de activiteiten conform het jaarprogramma 2012.

Aan de Stichting Milieukeur is een subsidie verstrekt van € 270 000,- voor de uitvoering van het werkplan Europees Ecolabel 2012.

Aan de Stichting Milieukeur is een subsidie verstrekt van € 230 000,- voor de uitvoering van het werkplan Milieukeur 2012.

Aan de Landwaard Stichting te Wageningen is een subsidie verstrekt van € 400 000,- voor de 2<sup>e</sup> fase van het project Duurzaam inkopen van regionale producten.

Aan de UNEP is een subsidie van € 40 000,- verstrekt voor de Pre-CSD Agri-food Programme Meeting in Paris.

Aan de VNG is een subsidie verstrekt van € 175 000,- voor het project traject voor de afvalwaterketen.

<sup>1</sup> Zie onder meer het RIVM Rapport 680717022/2011 Landbouwpraktijk en waterkwaliteit op landbouwbedrijven aangemeld voor derogatie. Resultaten meetjaar 2009 in het derogatiemetnet.

<sup>2</sup> <http://www.probos.nl/home/pdf/DuurzaamgeproduceerdhoutopdeNLmarktin2008.pdf>

## Beleidsartikelen

### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Effecten onderzoek ex post	Evaluatie Nota duurzame gewasbescherming door PBL	OD 54.2.3	2009	2011	PBL
Overig evaluatieonderzoek	Evaluatie Besluit bodembescherming	OD 54.2.2.	2011	2011	Kamerstukken II, 2010/11, 30 015 nr. 44).
	Monitoring Landelijk AfvalbeheerPlan (LAP)	OD 54.2.1	2011	2011	Kamerstukken II, 2011/12 30 872, nr. 79

#### *Toelichting:*

Beleidsdoorlichting natuurlijke hulpbronnen. Als gevolg van de herprioritering door de invulling van de taakstelling is deze niet uitgevoerd. De meerwaarde voor de beleidsuitvoering werd als laag ingeschat, te meer omdat op onderdelen al evaluaties bezig zijn of recent hebben plaatsgevonden (bijvoorbeeld op het gebied van gewasbeschermingsmiddelen) danwel onderwerpen zijn ondergebracht in interdepartementale programma's die hun eigen evaluaties kennen (zoals biodiversiteit).

Evaluatie Nota gewasbescherming. Op 15 februari 2012 heeft het PBL de Evaluatie Nota duurzame gewasbescherming uitgebracht.<sup>1</sup>

Evaluatie Besluit bodembescherming. Deze evaluatie is op 29 april 2011 aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2010/11, 30 015 nr. 44).

Landelijk AfvalBeheerPlan (LAP). Omdat in augustus 2011 de Afvalbrief aan de Tweede Kamer is gestuurd (Kamerstukken II, 2011/12 30 872, nr. 79) is geen aparte monitoringsrapportage ten aanzien van het LAP opgesteld. Dit zou (voor een deel) dubbelop zijn. Begin 2012 is AgNL begonnen met een nieuwe voortgangsrapportage. Deze zal in ieder geval de kwantitatieve resultaten tot en met 2010 bevatten en waar mogelijk de kwalitatieve resultaten tot en met 2011. Naar verwachting zal in de eerste helft 2012 een eerste concept van deze rapportage beschikbaar zijn.

<sup>1</sup> [http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2012-evaluatie-duurzame-gewasbescherming-500158001\\_0.pdf](http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2012-evaluatie-duurzame-gewasbescherming-500158001_0.pdf)

**Artikel 56. Risicobeleid**

Algemene beleidsdoelstelling	Het uitvoeren van een veiligheids- en risicobeleid om mens en milieu te beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte gezondheids- en milieurisico's. Voor externe veiligheid garandeert de overheid een zogenaamd basisveiligheidsniveau.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	Het ministerie van lenM staat voor leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid als basis voor een innovatieve en gezonde samenleving. Door norm- en kaderstellend beleid te voeren heeft lenM de regie over risicobeheersing en draagt lenM bij aan een veilige en duurzame samenleving.
Externe factoren	De mate waarin genoemde beleidsdoelstellingen zijn gehaald was mede afhankelijk van voldoende maatschappelijk draagvlak in binnen- en buitenland voor de noodzakelijke maatregelen alsmede het krachtenveld bij de internationale onderhandelingen.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>56 Risicobeleid</b>									
<b>Verplichtingen</b>	<b>12 536</b>	<b>18 103</b>	<b>7 314</b>	<b>9 746</b>	<b>54 130</b>	<b>46 726</b>	<b>7 404</b>	<sup>2</sup>	<b>- 22 027</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>27 129</b>	<b>92 087</b>	<b>197 767</b>	<b>73 690</b>	<b>88 157</b>	<b>56 933</b>	<b>31 224</b>		<b>5 618</b>
<i>56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen</i>					3 993	3 109	884		- 1 105
<i>56.34.02 Veilig gebruik van chemische stoffen</i>					3 993	3 109	884		- 1 105
<i>56.38 Bescherming tegen straling</i>					2 347	1 680	667		854
<i>56.38.06 Bescherming tegen straling</i>					2 347	1 680	667		854
<i>56.40 Verantwoorde toepassing van ggo's</i>					1 756	2 756	- 1 000		319
<i>56.40.08 Verantwoorde toepassing van ggo's</i>					1 756	2 756	- 1 000	<sup>3</sup>	319
<i>56.42 Beheersing van risico's die samenhangen met ext veiligheid</i>					80 061	49 388	30 673		5 550
<i>56.42.10 Beheersing van risico's die samenhangen met ext veiligheid</i>					80 061	49 388	30 673	<sup>4</sup>	5 550
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
- Apparaatsuitgaven					0				
- Baten-lastendiensten					0				
- Restant					88 157				
<b>56 Ontvangsten</b>	<b>1 950</b>	<b>3 718</b>	<b>3 011</b>	<b>2 451</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>127</b>	<sup>5</sup>	<b>127</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De hogere realisatie van de verplichtingen wordt grotendeels verklaard door de toekenning van projectmiddelen asbestsanering 3<sup>o</sup> fase (circa € 20 miljoen). Hiertegenover staat dat de realisatie neerwaarts is bijgesteld als gevolg van administratieve verwerking van de overdracht naar het ministerie van EL&I van de kernenergiesaken en afwikkeling van enkele projecten. De verplichtingen voor verantwoorde toepassing ggo's die betrekking hebben op de opdracht aan het RIVM, zijn overgeheveld naar artikel 61 Algemeen vanwege de centrale coördinatie.

<sup>3</sup> De verlaging van de uitgaven komt met name door de opdracht aan het RIVM en de bijdrage COGEM die via artikel 61 «Algemeen» is gegeven vanwege de centrale coördinatie.

<sup>4</sup> De hogere uitgaven zijn met name veroorzaakt door een versnelling bij de saneringsregeling asbestwegen 3e fase. De uitvoering verliep sneller dan aanvankelijk werd verwacht.

<sup>5</sup> Het betreffen diverse kleinere ontvangsten die in 2011 zijn geactualiseerd.

Operationele doelstelling

**56.34 Veilig gebruik van chemische stoffen**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Nederland heeft voorlichting gegeven aan het bedrijfsleven over de uitvoering van de REACH-verordening (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemical substances) middels de nationale helpdesk;
- Nederland heeft in het kader van het stoffenbeleid op Europees niveau de omvangrijke lidstaattaken als gevolg van de REACH-verordening efficiënt en effectief uitgevoerd. Als belangrijkste activiteiten in dat verband kunnen worden genoemd:
  - Participatie in comités van het Europees Agentschap voor Chemische Stoffen (ECHA), inclusief het vervullen van (co) rapporteurstaken;
  - Het beoordelen van (onderdelen van) dossiers inzake chemische stoffen die door het bedrijfsleven zijn ingediend bij ECHA ingevolge de REACH-verordening;
  - Het opstellen van dossiers ten behoeve van geharmoniseerde indeling en etikettering van chemische stoffen, Europees geharmoniseerde beperkende maatregelen voor stoffen en identificatie van stoffen van zeer zorgwekkende stoffen.
- Over de uitvoering door Nederland van de REACH-verordening heeft in 2011 een externe beleidsevaluatie plaatsgevonden en daarover is een interdepartementaal beleidsstandpunt aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2010–2011, 21 501-08 nr. 369). Deze beleidsevaluatie is tevens een nationale voorbereiding op de evaluatie van de uitvoering van de REACH-verordening die de Europese Commissie medio 2012 zal voltooiën.
- Nederland heeft in het kader van stoffenbeleid op mondiaal niveau;
  - De Nederlandse belangen behartigd in de VN/UNEP-Conferenties van Partijen bij het Verdrag van Stockholm inzake de uitfasering van persistente organische stoffen en het verdrag van Rotterdam inzake voorafgaande toestemmingverlening voor de in- en uitvoer van milieugevaarlijke stoffen, de Open Ended Working Group ter voorbereiding op de Derde Ministersconferentie inzake Chemicals Management die in 2012 zal plaatsvinden in het kader van het in 2020 realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen voor chemische stoffen, zoals verwoord in het Johannesburg Plan of Action.
  - Daarnaast zijn de uitvoeringsverplichtingen uit de chemieverdragen nageleefd, waaronder medefinanciering van de verdragen, handhaving van de maatregelen en verboden, periodieke rapportages aan de Europese Commissie en/of de verdragssecretariaten en het opstellen van een geactualiseerd Nationaal Implementatieplan en Nationaal Actieplan in het kader van het verdrag van Stockholm.
- Nederland heeft in het kader van stoffenbeleid op nationaal niveau in 2011;
  - De Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van het beleid inzake prioritaire stoffen.
  - De nationale beleidsaanpak voor zeer zorgwekkende stoffen vastgesteld die met ingang van 2012 wordt uitgevoerd. Aldus is mede invulling gegeven aan de eerder gedane toezegging inzake het monitoren en de reductie van emissies van prioritaire stoffen (Kamerstukken II, 2006/07, 27 801, nr. 47) en van stoffen die ingevolge REACH reden zijn voor «zeer ernstige zorg».
- In de Strategie Omgaan met Risico's Nanomaterialen (Kamerstukken II 2008/09, 29 338, nr. 80; Kamerstukken II, 2011/12 29 338, nr. 100;

- Kamerstukken II 2011/12, 29 338, nr. 105) zijn diverse acties aangekondigd die in 2011 zijn uitgevoerd.
- Zo heeft de staatssecretaris in de Milieuraad van 21 juni 2011 aangegeven dat er, zo snel als mogelijk op Europees niveau, een definitie, een overzicht van toepassingen en een instrumentarium voor risicoanalyse moet komen.
  - Daarnaast is, ten behoeve van een wettelijk Europees instrumentarium, bijgedragen aan een aantal Europese projecten waarin onderzocht is in hoeverre de bestaande stoffenregelgeving geschikt is, of geschikt te maken is, voor nanomaterialen. De Europese Commissie moet op basis van de resultaten hiervan, na overleg met de lidstaten, nog een beslissing nemen.
  - Voorts is in 2011 het onderzoeksprogramma NanoNextNL van start is gegaan. NanoNextNL heeft een looptijd van 2011 tot en met 2015. Ook is in 2011 opdracht gegeven voor een éénjarig pilotproject in de verfketen om na te gaan welke kennis over gebruik en risico's van nanomaterialen in de keten beschikbaar is of te verkrijgen is en op welke wijze deze binnen de keten wordt gedeeld. Nederland heeft in 2011 geparticipeerd in verschillende Europese onderzoeksprogramma's en de OESO Working Party on Manufactured Nanomaterials (WPMN). Voor risico-onderzoek vindt daar internationale afstemming plaats. Tenslotte is Nederland, samen met Duitsland de belangrijkste initiatiefnemers voor de ontwikkeling van een groot Europees onderzoeksproject NANoREG gericht op regulering én veilig ontwerp van producten met nanomaterialen. Dit project, dat zal lopen van 2013 tot en met 2015, wordt gefinancierd door de Europese Commissie, lidstaten en het bedrijfsleven.
  - De overheid financiert in het kader van asbest;
    - In brieven naar de Tweede Kamer is aangegeven dat de sanering van asbestwegen derde fase in 2011 zou zijn afgerond. De derde saneringsronde voor asbestwegen is in 2011 volledig aanbesteed. De daadwerkelijke sanering van asbestwegen die voor deze saneringsregeling zijn aangemeld is voor ruim 90% gerealiseerd. Er is een geringe vertraging opgetreden vanwege de complexiteit en beperkte capaciteit. De verwachte opleveringsdatum is nu april 2012. In 2011 is het onderzoek naar niet-gemelde wegen volledig afgerond. De uitkomst was dat er geen handhavingacties uit voortgevloeid zijn.
    - In het kader van de regeling niet-beroepsgebonden asbestmesothelioomslachtoffers is in 2011 ruim € 2 miljoen uitgekeerd aan slachtoffers.
  - Uitvoering van activiteiten in het kader van de vier speerpunten van de Nationale Aanpak Milieu & Gezondheid
    - Op het vlak van de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de 4 speerpunten uit de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (Kamerstukken II 2010/11,28 089, nr.26).
    - Op gebied van binnenmilieu woningen worden met de ketenpartijen in aansluiting op het Lente Akkoord afspraken gemaakt om te komen tot verbetering van de ventilatie situatie bij nieuwbouw woningen in Nederland. Deze afspraken worden in 2012 uitgevoerd.
    - Op het gebied van binnenmilieu kindercentra zijn de ketenpartijen onder begeleiding van de ministeries van SZW en IenM gestart met de uitvoering van activiteiten om binnen 5 jaar te komen tot een kwaliteitsverbetering binnenmilieu in kindercentra.

## Beleidsartikelen

- Om het binnenmilieu op scholen aan te pakken hebben tot eind 2011 3665 scholen een ventilatieadvies op maat gekregen in het kader van het bewustwordingsprogramma binnenmilieu scholen (en de daaraan voorafgaande pilots). Dit wordt gefinancierd door de ministeries van IenM en OCW.
- Het digitale systeem Atlas Leefomgeving, die ontwikkeld wordt om de burgers van informatie te voorzien over de leefomgeving is opgeleverd in 2011. Verder is gezorgd voor het gereedmaken van de gegevens bij bronhouders, zodat het systeem in 2012 kan draaien.

Meetbare gegevens

### Mondiaal:

Het Verdrag van Stockholm betreft 22 persistente organische stoffen die zijn verboden. Additionele stoffen worden thans voorbereid om onder de werking van het verdrag te worden gebracht.

Het Verdrag van Rotterdam bepaalt dat voor milieugevaarlijke voorafgaande goedkeuring voor import/export moet worden verstrekt. In Nederland worden jaarlijks import- en exportnotificaties in 2011 afgehandeld.

### Europees:

NL inzet in EU REACH in 2011

Beoordeelde dossiers	135
Stofevaluaties	24
Annex XV dossiers (ingediend en becommentarieerd)	
– Zeer ernstige zorgstoffen	70
– Restricties	12
– Geharmoniseerde Indeling en etikettering	46
Heldesk REACH vragen afgehandeld in 2011	528

### Nationaal:

Er zijn in 2011 in het kader van INS (Internationale Normen Stoffen) 10 normen afgeleid en gepubliceerd.

Operationele doelstelling

### 56.38 Bescherming tegen straling (elektromagnetische velden)

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

1. De prestaties op het gebied van ioniserende straling zijn overgegaan naar het Ministerie van EL&I.
2. Naar aanleiding van de evaluatie van het Kennisplatform Elektromagnetische Velden en Gezondheid (EMV&G) is besloten de activiteiten van het KennisPlatform-EMV voor de jaren 2011–2014 te continueren. In 2011 is daartoe een subsidie verleend en is een nieuw instellingsbesluit gepubliceerd. De activiteiten van het Steunpunthoogspanningslijnen zijn in afgeslankte vorm ondergebracht bij het Kennisplatform.



Operationele doelstelling

**56.40 Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Het ggo-beleid en nationale regelgeving zijn uitgevoerd.
- Het ontwerpbesluit ggo's is herschreven ten behoeve van een lastenvermindering en ter verbetering van de bestaande regels. Het ontwerpbesluit is eind 2011 in ontwerp gepubliceerd (Kamerstukken II, 2011/12, 27 428 nr. 211). De Tweede Kamer heeft de behandeling daarvan naar 2012 doorgeschoven.
- De EU-regelgeving over ggo's is uitgevoerd.
- De verplichtingen in het kader van het Biosafety Protocol zoals geïmplementeerd in verordening 1946/2003/EG zijn nagekomen.
- In 2011 heeft Nederland haar handtekening gezet onder het in 2010 in het kader van het Biosafety Protocol afgesloten supplementair protocol inzake aansprakelijkheid en verhaal van milieuschade van ggo's (Tractatenblad 2011, nr. 130).
- De Europese discussie inzake nieuwe plantenveredelingstechnieken in relatie tot genetische modificatie is in 2011 nog niet tot een afronding gekomen. De European Food Safety Authority (EFSA) rapportage over de veiligheid van deze technieken is nog niet afgerond, terwijl deze studie van essentieel belang is voor de uitkomst van de discussie. De Tweede Kamer is inzake de voortgang van de discussie per brief op de hoogte gebracht (Kamerstukken II, 2010/11, 32 472, nr. 7).
- De Europese regelgeving ten aanzien van ggo's laat tot op heden geen andere beoordelingsaspecten toe dan de beoordeling van risico's voor mens en milieu bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de toepassing van ggo technieken. Hierover bestaat bij diverse maatschappelijke en politieke partijen (in binnen en buitenland) ontevredenheid met als gevolg een aanhoudende (intern)nationale maatschappelijke/politieke vraag om bij het ggo-beleid en de toelating van ggo's op de markt rekening te houden met ethische bezwaren en sociaal-economische aspecten. Om deze impasse te doorbreken heeft het Kabinet, in navolging van voorgaande kabinetten, in Europa actief gepleit voor onderhandelingstrajecten over (a.) de mogelijkheid van lidstaten om op nationaal niveau de teelt van ggo's te beperken of te verbieden, (b.) sociaal economische aspecten van ggo's. De Europese discussie op beide onderwerpen is in 2011 nog niet afgerond. De Tweede Kamer is op de hoogte gehouden over de voortgang van de Europese onderhandelingen (Kamerstukken II, 2010/11, 32 472, nr. 9, 10 en 11; Kamerstukken II, 2011/12, 32 472, nr. 12 en 13). Naar verwachting zal pas in 2012 een afronding van deze onderhandelingen aan de orde zijn waarna implementatie in nationaal beleid aan de orde is.
- In 2011 is de kabinetsreactie op de door de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) opgestelde Trendanalyse afgerond en aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II, 2011/12, 27 428, nr. 183).

Meetbare gegevens

Indicatoren

- Er zijn in 2011 geen risicovolle situaties geïdentificeerd die een bedreiging kunnen vormen voor mens en milieu en ook geen illegale introducties in het milieu geconstateerd. Daarmee is de streefwaarde gehaald.
- Er zijn in 2011 geen nadelige effecten van ggo's geconstateerd.

Het bovenstaande is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geconstateerd.

#### **56.42 Beheersing van risico's die samenhangen met Externe Veiligheid**

Operationele doelstelling

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen / Regeling externe veiligheid inrichtingen (Bevi/Revi)
  - In 2011 zijn concept wijzigingen van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) en het Bevi voorbereid. Daarnaast is een concept tot aanvullen van de Revi met het aanwijzen van de mijnbouwrichtingen gerealiseerd. Het in werking treden van deze 4<sup>e</sup> tranche van de Revi wacht op het afronden van de rekenmethode voor mijnbouwrichtingen en het uitvoeren van het bijbehorend consequentieonderzoek. Voor de tussenliggende periode is samen met het RIVM en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) een Interim Handleiding Risicoberekeningen Externe Veiligheid voor mijnbouwrichtingen uitgebracht.
  - Verder is een concept tot wijziging van de implementatie van de EU Seveso II richtlijn in procedure gebracht waardoor ook ondergrondse gasopslagen onder BRZO zullen vallen.
- Besluit externe veiligheid buisleidingen /Regeling externe veiligheid buisleidingen (Bevb/Revb) voor aardgasleidingen en voor leidingen met brandbare vloeistoffen zijn op 1 januari 2011 in werking getreden.
- Het Programma buisleidingen nadert nu de voltooiing. De grondroedersregeling (WION) en de Bevb/Revb zijn in werking getreden, de NEN 3650 is beschikbaar en bijgesteld op nieuwe inzichten, de NTA 8000 waarin afspraken over het beheer van leidingen zijn uitgewerkt is gepubliceerd, de risicogegevens van buisleidingen zijn via de provinciale risicokaarten beschikbaar voor de burger en overheden, de methodieken om de risico's van buisleidingen te berekenen zijn nagenoeg gereed, de sanering van knel- en aandachtspunten rond buisleidingen wordt opgepakt, en buisleidingen worden steeds beter in bestemmingplannen opgenomen. Daartoe is ook een handleiding voor de andere overheden beschikbaar gekomen. Tenslotte is een concept voor een Structuurvisie buisleidingen, waarmee ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige buisleidingen, ter visie gelegd.
- Het Besluit en Regeling transportroutes externe veiligheid zijn nog niet in werking getreden omdat ze gekoppeld zijn aan de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en deze laatste eind 2011 is aangeboden aan de Tweede Kamer.
- En Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) houden gezamenlijk toezicht op buisleidingen, waartoe ook handhavingmethodieken zijn ontwikkeld.
- In 2011 is een bijdrage geleverd aan:
  - IPO ten behoeve van het beheer van het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen;
  - de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen (PGS) beheerorganisatie. Hiermee is zorg gedragen voor het actualiseren van de PGS waarbij een vijftal publicaties in 2011 is afgerond.
- De mogelijkheden tot moedwillige verstoring van buisleidingen zijn onderzocht in 2011 en zo nodig worden maatregelen getroffen.
- Intensievere communicatie binnen de kunstmestbranche heeft er toe geleid dat de afspraken in het Security Convenant Kunstmest beter

## Beleidsartikelen

bekend zijn bij de deelnemers aan het convenant ten opzichte van begin 2011. Ten aanzien van het Security convenant Olie & Chemie zijn in 2011 acties in gang gezet om verhoging van volledig geïmplementeerde securitymanagement-systemen te bewerkstelligen.

- Het Deense voorzitterschap probeert de onderhandelingen van de EU Verordening Precursoren verder te brengen. De beoogde verordening geeft lidstaten de keuze tussen een vergunningsstelsel of een registratiesysteem teneinde de verkrijgbaarheid van precursoren voor particulieren te bemoeilijken. Ter voorbereiding van de implementatie van de verordening is Nederland in 2011 gestart met de voorbereidingen voor de opzet van een vergunningsstelsel.
- De uitvoering van externe veiligheidstaken is versterkt door een bedrag van € 20 miljoen. (via de begroting van het Ministerie van BZK) als decentralisatie uitkering toe te voegen aan het provinciefonds. Met deze middelen zijn provincies en gemeenten in staat gesteld de professionalisering van de uitvoering van externe veiligheidstaken voort te zetten en de nieuwe taken uit te voeren (zoals vastgelegd in de relevante externe veiligheidsbesluiten Besluit externe veiligheid inrichtingen, Registratiebesluit externe veiligheid en het in voorbereiding zijnde Besluit transportroutes).

### Incidentele subsidies

Onderstaand volgen de incidentele subsidies die in 2011 zijn verleend (vermelding voor de wettelijke grondslag):

- Ten behoeve van het onderzoekprogramma Elektromagnetische Velden is een subsidie toegezegd van € 90 000,- voor extra inzet.
- Aan de UNEP te Genève is een subsidie toegekend van € 100 000,- voor de uitvoering van het SAICM Quick Start Programm Trust Fund.
- Aan de OECD te Parijs is een bedrag toegekend van € 70 000,- voor de vrijwillige contributie voor het Environment Health And Safety Programm.
- In het kader van het Biosafety Protocol is een bedrag van € 37 088,13 toegekend voor de jaarlijkse contributie.

### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderzoek onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	Bescherming tegen straling	OD 6.2.2	2011	2011	N.v.t.
	Bepalen aanvaardbaarheid oplossen niet aanvaardbare- en preventie tegen nieuwe- risicovolle situaties	OD 6.2.4	2011	2011	Kamerstukken II, vergaderjaar 2008–2009, 27 801, nr. 63, Kamerstukken II, vergaderjaar 2010–2011, 27 801, nr. 75, Kamerstukken II, vergaderjaar 2010–2011, 26 956, nr. 108.
Overig evaluatieonderzoek	2e Vijfjaarlijkse evaluatie resultaten beleid prioritair stoffen	OD 6.2.1	2011	2011	Kamerstukken II, 2010–2011, 27 801, nr. 77
	Vierjaarlijkse wettelijke evaluatie Commissie Genetische Modificatie	OD 6.2.3	2011	2011	Kamerstukken II, 2011–2012, 27 428, nr. 205

#### Toelichting:

- De beleidsverantwoordelijkheid voor kernenergie is overgegaan naar het Ministerie van EL&I. Daar zal over de evaluatie worden gerapporteerd.

## Beleidsartikelen

- Voor wat betreft de beleidsdoorlichting «Bepalen aanvaardbaarheid oplossen niet aanvaardbare- en preventie tegen nieuwe- risicovolle situaties»:
  - Het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Regeling Externe veiligheid inrichtingen (Bevi/Revi) worden tranchegewijs opgebouwd. De belangrijkste categorieën waarvoor de sanering in 2010 gerealiseerd moet zijn, betreffen BRZO-bedrijven en LPG-tankstations. Vanuit inventarisatie door de Inspectie voor leefomgeving en transport is bekend dat nagenoeg alle BRZO-bedrijven gesaneerd zijn; de resterende gevallen worden via toepassen van art. 14 Bevi en bestemmingsplanvorming opgelost.
  - Ook is de toepasbaarheid van de gestelde grens- en richtwaarden bezien; hierover is de TK via de 8ste voortgangsrapportage in oktober 2008 geïnformeerd (Kamerstukken II, 2008/09, 27 801, nr. 63). Verder is de verantwoordingsplicht groepsrisico geëvalueerd; hierover is de Tweede Kamer in maart 2011 geïnformeerd (Kamerstukken II, 2010/11, 27 801, nr. 75).
  - Over de voortgang is de Tweede Kamer tenslotte bij brief van 14 juli 2011 (10e voortgangsrapportage externe veiligheidsbeleid, Kamerstukken II, 2010/11, 26 956, nr. 108).
- In 2011 is de 2<sup>e</sup> vijfjaarlijkse evaluatie van de resultaten van het beleid inzake prioritair stoffen uitgevoerd. Die evaluatie heeft plaatsgevonden en heeft ertoe geleid dat het prioritair stoffen beleid is aangepast aan Europese regelgeving. De Tweede Kamer is daarover geïnformeerd (Kamerstukken II, 2010/11, 27 801, nr. 77).
- De vierjaarlijkse evaluatie van de Commissie Genetische Modificatie (Cogem) heeft in 2011 plaatsgevonden. Over de aanbevelingen van de internationale evaluatiecommissie en de wijze waarop de Cogem met deze aanbevelingen omgaat, is de Tweede Kamer op de hoogte gebracht (Kamerstukken II, 2011/12, 27 428, nr. 205).

**Artikel 57. Versterken van het internationale beleid en strategische aangelegenheden**

Algemene beleidsdoelstelling

Om zo effectief mogelijk internationaal op te treden moet lenM met name haar beïnvloedingsmogelijkheden in Brussel gebruiken, maar ook via die Europese band de mondiale inzet voor de realisering van een duurzame leefomgeving te adresseren. Daarnaast vragen de internationale contacten van lenM om gerichte inzet van kennis en expertise.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Er is een aantal redenen waarom actief en anticiperend opereren in de internationale arena belangrijk is en nog belangrijker zal worden:

- De uitbreiding van 15 naar 27 leden van de Europese Unie (EU) betekent in beginsel dat kleinere landen minder invloed hebben in het besluitvormingsproces. Nederland zou door zijn goede kennispositie goed in staat moeten zijn om invloed uit te oefenen, mits deze kennis effectief wordt ingebracht en er bereidheid is samen met de juiste partners tijdig informatie te delen. Hierbij gaat het met name om in de beleidsvoorbereidende fase van de EU;
- Het halen van de beoogde milieu- en leefomgevingskwaliteit en de daartoe te nemen maatregelen in Nederland is sterk afhankelijk van afspraken binnen de EU (zoals voor bronbeleid voor auto's en apparaten, emissiehandel, energiezuinige woningbouw en duurzame stedelijke ontwikkeling);
- Een gelijk speelveld ten aanzien van milieueisen aan producten en processen is van groot belang om de internationale concurrentiekracht van Nederland te handhaven (binnen Europa en daarbuiten) en om kansen te geven aan duurzame ontwikkeling in ontwikkelingslanden en het realiseren van de Millennium Development Goals (MDG's);
- Het klimaatprobleem en de aantasting van de biodiversiteit zijn problemen op wereldschaal. Daarnaast zijn economische activiteiten wereldwijd steeds verder vertakt en verbonden geraakt, en zijn landen relatief eenvoudig uitwisselbare vestigingsplaatsen geworden. Dit vergt een internationale aanpak en afspraken (bijvoorbeeld ontwikkeling van duurzaamheidscriteria);

Waar mogelijk worden de meetbare effecten bij de afzonderlijke operationele doelen beschreven. Dit is niet in alle gevallen mogelijk. Internationale operationele doelen zijn veelal ondersteunend aan in andere (nationale) operationele doelen. Deze doelen zijn bij verschillende dienstonderdelen belegd en worden op diverse begrotingsartikelen gepresenteerd; de voornaamste beleidsprestaties 2011 worden daar aangegeven en verantwoord. De beoogde beleidseffecten zijn bovendien niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. Dit is bijvoorbeeld het geval als het gaat om internationale onderhandelingen.

Externe factoren

De mate waarin genoemde beleidsdoelstellingen zijn gehaald was mede afhankelijk van voldoende maatschappelijk draagvlak in binnen- en buitenland voor de noodzakelijke maatregelen alsmede het krachtenveld bij de internationale onderhandelingen.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
57 Versterken van het internationale milieubeleid					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011		2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>87 752</b>	<b>104 072</b>	<b>140 883</b>	<b>8 139</b>	<b>4 139</b>	<b>8 456</b>	<b>- 4 317</b>	<sup>2</sup>	<b>- 4 756</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>103 171</b>	<b>108 536</b>	<b>124 646</b>	<b>23 369</b>	<b>52 000</b>	<b>101 180</b>	<b>- 49 180</b>		<b>- 46 915</b>
<i>57.44 Internationaal milieubeleid</i>									
					3 079	4 386	- 1 307		- 344
<i>57.44.04 Internationaal milieubeleid (HGIS-deel)</i>									
					2 478	3 310	- 832		- 637
<i>57.44.06 Internationaal milieubeleid (niet HGIS-deel)</i>									
					601	1 076	- 475		293
<i>57.48 Clean Development Mechanism</i>									
					47 345	93 675	- 46 330		- 46 102
<i>57.48.08 Clean Development Mechanism</i>									
					47 345	93 675	- 46 330	<sup>3</sup>	- 46 102
<i>57.50 Beperken klimaatverandering door post-kyoto afspraken</i>									
					611	901	- 290		430
<i>57.50.10 Beperken klimaatverandering door post-kyoto afspraken</i>									
					611	901	- 290		430
<i>57.52 Interreg</i>									
					965	2 218	- 1 253		- 899
					965	2 218	- 1 253	<sup>4</sup>	- 899
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
– Apparaatsuitgaven					0				
– Baten-lastendiensten					0				
– Restant					52 000				
<i>57 Ontvangsten</i>	<i>6 341</i>	<i>7 978</i>	<i>4 408</i>	<i>705</i>	<i>301</i>	<i>0</i>	<i>301</i>	<sup>5</sup>	<i>301</i>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De verplichtingen vallen lager uit omdat bij internationaal milieubeleid minder verplichtingen zijn aangegaan (onder andere de voorziene overheveling richting OC&W bijdrage Polair Programma 2011 is niet doorgegaan). Daarnaast heeft op dit artikel een correctie plaatsgevonden die onder andere betrekking heeft op een BTW-afracht (circa € 5 miljoen). Om alsnog inzicht te geven in het volume van de aangegane verplichtingen, is de verplichtingenstand hiervoor bijgesteld.

<sup>3</sup> De onderuitputting bij het CDM in 2011 vloeit voort uit het feit dat in het budget een bedrag was opgenomen voor eventuele noodzakelijke aankopen om het halen van de Kyoto-doelstelling zeker te kunnen blijven stellen. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving bestaat er namelijk een kans dat Nederland 8 Mton tekort zou komen om de Kyoto-doelstelling te halen. Deze aankopen hebben nog niet plaatsgevonden, omdat gewacht wordt totdat in 2013/2014 de werkelijke emissies in de Kyoto-periode en de leveringen op de aangekochte emissierechten bekend zijn.

<sup>4</sup> In de ramingen was rekening gehouden met eventuele financiële gevolgen van een bij het programma Noordwest Europa door de Europese Commissie uitgevoerde audit. Deze audit is echter nog niet afgerond en de Europese Commissie heeft nog geen uitspraak gedaan over een eventuele correctie.

<sup>5</sup> De ontvangsten betreffen de afrekeningen van vastgestelde projecten.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### 57.48. Clean Development Mechanism (CDM)

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Op 31 december 2011 is er voor circa 24,1 Mton aan emissiereducties gerealiseerd, waarvan op dat moment circa 17,4 Mton was geleverd.
- Alhoewel nagenoeg alle projecten zich in het registratieproces bevinden, zijn deze nog niet allemaal geregistreerd. Dit werd met name veroorzaakt door vertragingen bij:
  - de onafhankelijke validatoren en de Executive Board,
  - de ontwikkeling van de projecten, zoals het rond krijgen van de noodzakelijke financiering.

## Beleidsartikelen

Het verwachte volume van de nog te registreren projecten is overigens gering (tussen de 0,2 en 0,5 Mton)

- In 2011 zijn geen concrete duurzame ontwikkelingsprojecten opgezet die bijdragen aan armoedebestrijding, duurzame ontwikkeling, alsmede het beperken van de negatieve gevolgen van klimaatverandering door de beperkte aankoop van CDM-emissierechten. Wel is de samenwerking met en afstemming over activiteiten van lenM met organisaties als Buitenlandse Zaken, FinancieringsMaatschappij voor Ontwikkelingslanden (FMO), AgentschapNL verbeterd om de coherentie te waarborgen. Zo wordt onder andere samengewerkt bij de ontwikkeling van geothermische projecten in Indonesië.
- In 2011 is besloten deel te nemen aan het door de Wereldbank gelanceerde initiatief «Partnership for Market Readiness» dat zich richt op de toepassing en verdere ontwikkeling van marktmechanismen voor het realiseren van de klimaatdoelstellingen.

Meetbare gegevens

Door middel van het Clean Development Mechanism is tot en met 31 december 2011 voor circa 24,1 Mton aan emissiereducties gerealiseerd, waarvan circa 17,4 Mton op dat moment was geverifieerd, gecertificeerd en geleverd. Van de circa 17,4 Mton is ca. 5,8 Mton in 2011 geleverd, terwijl in de begroting 2011 verwacht werd dat circa 5,4 Mton geleverd zou worden.

Operationele doelstelling

### **57.44 Internationaal milieubeleid**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Behoud van biodiversiteit/betalen voor ecosysteemdiensten.  
Ten aanzien van Biodiversiteit & Ecosysteemdiensten is in 2011 in het kader van het interdepartementale programma «Biodiversiteit werkt» een aantal internationaal georiënteerde projecten afgerond, waarmee ecosysteemdiensten kunnen worden geïntegreerd in duurzaamheidsrapportages en investeringsbeslissingen. Verder is voortgang gemaakt met het internationale Green Development Initiative, gericht op het faciliteren van private financiering van behoud en duurzaam gebruik van biodiversiteit. Tenslotte heeft ook de Taskforce Biodiversiteit & Natuurlijke Hulpbronnen haar eindadvies gepubliceerd; bij die gelegenheid is door de ministeries van EL&I en lenM een intentieverklaring getekend met bedrijfsleven en NGO's om tot een uitvoeringsprogramma te komen voor de aanbevelingen van de Taskforce.
- Duurzame productie en consumptie.  
De Europese Commissie heeft in 2011 een Routekaart voor Resource Efficiency gepubliceerd. In deze Routekaart is aangekondigd dat in 2012 het Actieplan voor Duurzame Productie en Consumptie zal worden herzien. Belangrijke beleidsinitiatieven binnen het Actieplan zijn de uitbreiding van Ecodesign Richtlijn en Ecolabel Verordening. Nederland heeft in Brussel actief bepleit voor de uitbreiding van de Ecodesign Richtlijn naar ook niet-energiegerelateerde producten. In de Routekaart zijn ook verschillende acties aangekondigd voor Duurzaam Inkopen (Green Public Procurement). Nederland is actief betrokken bij de ontwikkeling van de (vrijwillige) criteria voor een aantal productgroepen. In 2011 heeft het UNEP Panel voor Natuurlijke Hulpbronnen verschillende conceptrapporten geproduceerd waaronder rapporten voor duurzaam landgebruik, ontkoppeling van de economische groei van de milieudruk en recycling van metalen. Nederland zit in de stuurgroep van het Panel en heeft ook een aantal wetenschappers in het Panel zelf.

- De 19de vergadering van de VN Commissie voor Duurzame Ontwikkeling vond plaats in mei 2011. De onderhandelingen betroffen onder andere de volgende onderwerpen: duurzaam transport, afval en 10 Jarenplan voor Duurzame Consumptie en Productie). Ondanks het feit dat alle partijen het eens zijn geworden over de belangrijkste inhoudelijke punten van de besluiten, zijn uiteindelijk de besluiten niet aangenomen omdat de ontwikkelingslanden (G77) controversiële passages over Palestijnse gebieden wilden invoegen.
- Rio+20.  
De voorbereiding van Rio+20 (VN Conferentie over Duurzame Ontwikkeling, juni 2012 in Rio de Janeiro) leidde tot regelmatig overleg in Brussel en New York. Wat Brussel betreft vooral over het door de EU uit te dragen standpunt. Nederland (met name via lenM) was hierbij extra sterk betrokken vanwege de rol van «lead country» bij de voorbereiding van de EU-visie en EU-standpunten over het belangrijkste hoofdthema: groene economie. Begin november 2011 heeft de EU haar visie aan de VN voorgelegd. Mede op basis hiervan is eind 2011 door de VN een allereerste versie van het einddocument opgesteld («The Future We Want»), waarover in aanloop naar Rio onderhandeld zal worden.
  - Verbreden van het gebruik van duurzaamheidscriteria.  
Voor bio-energie heeft Nederland bij de Europese Commissie gepleit voor het opnemen van verplichte duurzaamheidseisen op het terrein van vaste en gasvormige biomassa in de richtlijn voor hernieuwbare energie. De Commissie komt naar verwachting in de lente van 2012 met een voorstel. Tevens zijn voor biobrandstoffen en bio-energie voor het eerst wereldwijd door overheden een lijst van 24 duurzaamheidsindicatoren voor biobrandstoffen en bio-energie vastgesteld. Verder zijn standaardiseringsinstellingen zoals NEN, CEN en ISO ondersteund om voor duurzaamheid van biobrandstoffen en bio-energie te bevorderen en wordt inmiddels ook gekeken naar de ontwikkeling daarvan voor biobased producten.
  - Versterken proces richting Europa.  
Op basis van positieve uitkomst van de in 2010 uitgevoerde evaluatie naar het werken met dossierteams, is deze werkmethode in 2011 geïntensiveerd. De andere overheden bleven hierdoor voor wat betreft het Europese speelveld adequaat aangehaakt op belangrijke beleids-terreinen zoals klimaatadaptatie, luchtkwaliteit, MER en omgevingslawaa. In 2011 werd hiermee ook een start gemaakt voor de richtlijn Seveso III en de totstandkoming van het 7<sup>e</sup> Milieu Actie Programma. Onderhandelingen over internationale milieuverdragen lopen steeds meer via de EU en de dossieraanpak is ook hiervoor toepasbaar gemaakt. Zo zijn de algemeen geldende regels voor EU coördinatie, mandatering van de Commissie en woordvoering voor praktisch gebruik uitgeschreven omdat over deze – soms controversiële – onderwerpen vaak lang werd gediscussieerd ten koste van het tijdig bereiken van een gezamenlijk EU-standpunt.
  - Naleving.  
Veel milieuverdragen hebben een zogenoemd nalevingsmechanisme, waarbij een comité zich over nalevingproblemen van verdragspartijen buigt, maatregelen neemt en voorstelt aan de bijeenkomst van partijen van dat verdrag. lenM zet zich in om bij milieuverdragen die nog geen nalevingsregime hebben een discussie op gang te krijgen over de meest effectieve manier om nalevingproblemen op te lossen. Tijdens de periodieke bijeenkomst van partijen van twee mondiale milieuverdragen over chemicaliën (het Verdrag van Stockholm over «Persistent Organic Pollutants – POPs»), het Verdrag van Rotterdam over «Prior



## Beleidsartikelen

Informed Consent – PIC») werd gesproken over het opzetten van een zogenoemd nalevingsmechanisme. Helaas is dat in beide gevallen niet gelukt.

Meetbare gegevens

Voor dit operationele doel zijn geen meetbare gegevens te vermelden.

Operationele doelstelling

### **57.50 Beperken klimaatverandering door mondiale post-Kyoto afspraken**

Doelbereiking

In Durban (2011) is opnieuw een betekenisvolle stap gezet in de ontwikkeling van een robuust mondiaal klimaatregime. Het Durban-pakket bestaat uit de volgende onderdelen:

1. een proces richting een nieuw mondiaal bindend instrument, waarbij het doel is om de mondiaal afgesproken 2-gradendoelstelling binnen bereik te houden;
2. uitzicht op de tweede verplichtingenperiode van het Kyoto-protocol;
3. de operationalisering van het in Cancun gelanceerde Groene Klimaatfonds, waarmee de ontwikkelingslanden ondersteund kunnen worden bij hun toekomstige klimaatbeleid;
4. een reeks operationele besluiten op het terrein van mitigatie, adaptatie, technologie en capaciteitsopbouw, waarmee de nog openstaande punten van de Cancunafspraken zijn ingevuld of operationeel gemaakt.

Op 13 december 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de belangrijkste uitkomsten van de klimaatconferentie te Durban (Kamerstukken II 2011/12, 31 793, nr. 60).

In 2011 is besloten om deel te nemen aan het door de Wereldbank gelanceerde «Partnership for Marketreadiness» dat ondersteuning biedt aan landen om optimaal gebruik te kunnen maken van de koolstofmarkt, zowel nu als in de toekomst. Het PMR biedt steun bij de invoering van marktgerichte instrumenten, waarvan momenteel CDM en emissiehandel de belangrijkste exponenten zijn. Het PMR richt zich op verdere bijstelling of uitbreiding van het CDM, inclusief nieuwe vormen van marktmechanismen (bijvoorbeeld sectoraal) en de wijze waarop landen daarbij kunnen worden ondersteund (bijvoorbeeld met pilots) waarbij rekening wordt gehouden met verschillen in ontwikkelingsniveau.

### **57.52 INTERREG**

Operationele doelstelling

Interreg is een Europese subsidieregeling, waarin partijen uit meerdere landen samenwerken aan projecten op het terrein van duurzame ruimtelijke en regionale ontwikkeling. Interreg is er voor overheden, bedrijven en kennisinstellingen om oplossingen te vinden voor gezamenlijke problemen op het gebied van bijvoorbeeld water en milieu en om kennis en ervaring met elkaar te delen.

lenM coördineert de Nederlandse deelname aan de transnationale en interregionale programma's.

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Een hoge deelname van Nederlandse partners aan ingediende projectvoorstellen binnen de INTERREG-programma's en het «Euro-

## Beleidsartikelen

- pean Observation Network for Territorial Development and Cohesion» (ESPON);
- Een hoge score van goedgekeurde projecten waarin Nederlandse partners deelnemen Ultimo 2011 zijn 183 projecten met Nederlandse deelname in de transnationale en interregionale programma's in uitvoering (en 11 in het ESPON-programma). Dat aantal is inclusief projecten die eind 2011 onder voorbehoud goedgekeurd zijn. De ervaring leert dat er doorgaans geen grote hoeveelheden projecten afvallen in de eindafroning van het projectplan.

### Meetbare gegevens

Prestatie-indicator	Basis waarde 2006	Gereali- seerd 2007	Gereali- seerd 2008	Gereali- seerd 2009	Gereali- seerd 2010	Gereali- seerd 2011	Streef waarde 2012	Streef waarde 2013
In uitvoering zijn van INTERREG IV projecten met Nederlandse deelname binnen de transnationale en interregionale programma's	0	21	64	118	130	183	155	160
Deelname van Nederland in transnationale programma's.	0	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4	In de top 4

Bron: lenM administratie

Het aantal van 183 projecten met Nederlandse deelname ligt boven de streefwaarde (145 voor 2011) en daarmee is de streefwaarde voor de gehele periode in principe al bereikt. Nederland staat daarmee in de top 4 binnen de B-programma's, gemeten naar het aantal deelnemende partners. Dit is bereikt door een actieve benadering en ondersteuning van (potentiële) projectpartners. lenM heeft in 2011 (en ook daarvoor) voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd over het programma, waarin nut en noodzaak van internationale samenwerking werden besproken. Daarnaast zijn de contactpersonen die namens het programma en het Rijk werkzaam zijn, zeer actief geweest in het leggen van contacten tussen potentiële projectpartners, en het meedenken over de opzet van een kansrijk projectvoorstel. Dit heeft geleid tot relatief veel Nederlandse partners in de ingediende projectvoorstellen. In de verschillende stuurgroepen van de programma's worden de projectvoorstellen beoordeeld op kwaliteit en relevantie. Er zijn veel projecten met Nederlandse partners goedgekeurd.

#### **Incidentele subsidies (vermelding voor wettelijke grondslag)**

Aan het Regional Environment Center Caucasus te Tbilisi is voor het project «Improvement of environmental liability regime; introduction of methodology for valuation of environmental damage» een subsidie verstrekt van € 74 976,-.

Aan de UN Economic Commission for Europe is voor «Conventions Trust Fund in 2011 for the purpose of developing and testing a sound methodology for managing crisis situations caused by oil terminals and/ or pipelines in transboundary waters» een subsidie verstrekt van € 60 000,-.

Aan de OECD is voor het project «Streamlining economic instruments of environmental management in Eastern Europe, Caucasus and Central Asia» een subsidie verstrekt van € 50 000,-.

## *Beleidsartikelen*

Aan The Regional Agricultural & Environmental Initiatives Network-Africa is voor het project «Capacity building on Liability and Redress and Access to Genetic Resources and Benefit Sharing» een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

Aan The China Council for International Cooperation on Environment and Development 2011 is een subsidie verstrekt van € 100 000,-.

Aan de UNEP is een bedrag beschikbaar gesteld van € 115 312,- voor «The General Trust Fund of the Rotterdam Convention for 2011».

Aan de UNEP is een bedrag beschikbaar gesteld van € 144 203,- voor «The Stockholm Convention 2012–2013».

Aan het Regional Environment Center te Szentendre is voor het project «Introducing into the CEE financial market the concept of Green Bank and Guarantee Fund to ease the financing of Low Carbon Refurbishments in the Built Environment» een subsidie verstrekt van € 55 000,-.

Aan het Regional Environment Center te Szentendre is voor het project «Extension of the REC's internal financial System and Development of its Controlling System» een subsidie verstrekt van € 55 000,-.

Aan het Regional Environment Center te Szentendre is voor het project «Support for the REC as Regional Focal Point for Art 6 of the UNFCCC» een subsidie verstrekt van € 10 000,-.

Aan de United Nations Economic Commission for Europe is voor het «Environmental performance Review programme» een subsidie verstrekt van € 10 000,-.

Aan het Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management te Wenen is voor het «ESDN work programme» in 2011 een subsidie verstrekt van € 8 250,-.

Aan de UNEP is voor «the International Resource Panel» een subsidie verstrekt van € 100 000,-.

Aan de «United Nations Economic Commission for Europe is voor het Trust Fund for the Cooperative Programme for Monitoring and Evaluation of the Long-Range Transmission of Air Pollutants in Europe» is een subsidie verstrekt van € 69 971,-.

Aan de OECD is voor het «Environment, Health and Safety Programme Areas» een subsidie verstrekt van € 40 000,-.

Aan de United Nations Economic Commission for Europe is voor het «EIA-Environment for Europe Trust Fund» een subsidie verstrekt van € 30 000,-.

Aan de United Nations Economic Commission for Europe is voor «the Aarhus Convention's work programme» een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

Aan de United Nations Economic Commission for Europe is voor «the PRTR Protocol workprogramme» een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

## Beleidsartikelen

Aan de Stichting Natuur en Milieu is voor het project Blijvende betrokkenheid bij Europa 2011 een subsidie verstrekt van € 40 000,-.

Aan het European Environmental Bureau is voor het project «Strengthening environmental movement in EU decisionmaking» een subsidie verstrekt van € 40 000,-.

Aan PUM Netherlands Senior Experts te Den Haag is voor de inzet van experts als adviseur voor het milieuverantwoordelijk handelen door bedrijven in landen die nog in ontwikkeling zijn, een subsidie verstrekt van € 400 000,-.

Aan het Center for Clean Air Policy te Washington is voor het project «A Session on Industrial Efficiency during CCAP's Asian Regional Dialogue on NAMAs» een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

Aan de OECD is voor »Annex I Expert Group on the UNFCCC« een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

Aan het Center for Clean Air Policy te Washington is voor het project «A Policy Luncheon in Durban, South Africa» een subsidie verstrekt van € 20 000,-.

Aan de Australian Government is voor «the meeting of the Cartagena Dialogue in Apia, Samoa» een subsidie verstrekt van € 30 000,-.

Aan de UNEP is voor «the Trust Fund for the Montreal Protocol on substances that deplete the Ozone Layer (MP)» een subsidie verstrekt van € 57 159,-.

Aan de UNEP is voor «the Trust Fund for the Vienna Conventions 2011 on substances that deplete the Ozone Layer (MP)» een subsidie verstrekt van € 7 116,-.

Aan de UN Climate Change Secretariaat is voor «the Trust Fund for Supplementary Activities» een subsidie verstrekt van € 76 363,-.

Aan de UN Climate Change Secretariaat is voor «the Trust Fund for Supplementary Activities» een subsidie verstrekt van € 76 363,-.

Aan het Center for Clean Air Policy te Washington is voor het project «Developing a NAMA Finance Plan for Greater Use of Alternative Fuels by the Cement Sector in Mexico» een subsidie verstrekt van € 55 000,-.

Aan de United Nations framework convention on Climate Change is voor de «annual fee for the International Transaction Log» een subsidie verstrekt van € 92 493,-.

### Overzicht afgeronde onderzoeken

Onderzoek	Onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Beleidsdoorlichting	INTERREG	57.52	2011	2011	Zie toelichting

### *Beleidsartikelen*

De in de begroting 2011 voor INTERREG aangekondigde beleidsdoorlichting was met name gericht op de vraag of de streefwaardes met betrekking tot het aantal Nederlandse deelnemers reëel was. Ondertussen is gebleken dat de (mede) door Nederlandse partners ingediende voorstellen van zodanige kwaliteit zijn, dat de streefwaarden zonder meer haalbaar zijn. Er heeft derhalve geen expliciete evaluatie plaatsgevonden.

### Artikel 59. Handhaving en toezicht

Algemene beleidsdoelstelling	Het bevorderen van de naleving met het oog op behoud en versterking van een duurzame en veilige leefomgeving.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	<p>De VROM-Inspectie (VI) heeft een gemengde toezichttaak die gericht is op de naleving van de wet- en regelgeving op het terrein van de fysieke leefomgeving. Direct toezicht wordt gehouden op nucleaire installaties, defensie terreinen, inrichtingen waarin wordt gewerkt met genetisch gemodificeerde organismen en de kwaliteit en beschikbaarheid van drinkwater. De inspectie controleert ook of de regels worden nageleefd voor internationaal afvaltransport, legionella-preventie en milieueisen die de Europese regelgeving aan producten en stoffen stelt. Op het terrein van milieu, ruimtelijke ordening, bouwen en wonen is het toezicht gericht op de gewenste doorwerking van rijksbelangen en op stelselonderzoek. De taken zelf worden óf door gemeenten en provincies uitgevoerd, óf door bedrijven en instellingen waarop de gemeenten en provincies toezicht houden. In deze gevallen is het de taak van de inspectie de stand van de naleving in beeld te brengen, de naleving te stimuleren en af te dwingen. Daarnaast moet de VROM-Inspectie rekening houden met onverwacht omvangrijkere problemen of incidenten, zoals bijvoorbeeld de brand bij Chemiepack in Moerdijk en de spin-off van de problematiek rondom de kernreactor Fukushima Japan.</p> <p>De VI heeft in 2011 een bijdrage geleverd aan het verbeteren van het toezichtbestel door onder meer :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– het prioriteren op basis van maatschappelijke en/of politieke wensen, de Nalevingstrategie (NLS), signalen en incidenten. Met behulp van de Nalevingstrategie stelt de VI jaarlijks op basis van de criteria «risico's» en «naleefgedrag» vast welke onderwerpen prioriteit moeten krijgen bij de handhaving. Hierbij spelen effecten op gezondheid, veiligheid, duurzaamheid en sociaal maatschappelijke aspecten een belangrijke rol;</li><li>– het inrichten van het toezicht volgens de uitgangspunten van het programma «Vernieuwing Toezicht»: één-loket aanpak, vermindering toezichtlast en meer efficiency; het regisseren van landelijke samenwerking tussen toezichthouders, zoals bij ketenhandhaving en informatie-uitwisseling;</li><li>– toezicht op maat: loslaten waar het kan, bestuurs- of strafrechtelijk ingrijpen als het moet;</li><li>– het bieden van handreikingen voor uitvoering, vergunningverlening en toezicht;</li><li>– het uitvoeren van thematisch en systematisch onderzoek naar het naleefgedrag van bedrijven, instellingen en burgers; ingeval de naleving slecht is wordt een passende aanpak ontwikkeld om de naleving te verbeteren;</li><li>– het investeren in en onderhouden van het regionale netwerk;</li><li>– het ondersteunen van gemeenten en provincies bij hun activiteiten om de kwaliteit van de uitvoering te verbeteren, onder andere via de toepassing van kwaliteitscriteria;</li><li>– het ontwikkelen van een informatiearrangement voor interbestuurlijke informatie en verantwoording, en</li><li>– het ondersteunen van de provincies bij het opzetten van selectief interbestuurlijk toezicht op de gemeenten; en bevorderen van een adequate invulling van de politiemilieutaak.</li></ul>

## Beleidsartikelen

De minister is stelselverantwoordelijk voor de organisatie van de decentrale uitvoering en toezicht en is beleidsmatig verantwoordelijk voor de terreinen ruimte en milieu. Tevens is de minister het bevoegd gezag voor onder andere het toezicht op nucleaire installaties, genetisch gemodificeerde organismen, internationale afvaltransporten en vuurwerk. De minister voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beleidsmatig verantwoordelijk voor wonen, wijken en bouwen. De minister van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor de strafrechtelijke handhaving. De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de VI is gespecialiseerd in strafrechtelijke opsporingsonderzoeken en werkt onder gezag van het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie.

Het Landelijk Overleg Milieuhandhaving (LOM) is het managementplatform dat zich richt op de uitwisseling van kennis en ervaring en de gezamenlijke uitvoeringspraktijk van milieubeleid en -regelgeving. Binnen het LOM worden afspraken gemaakt over de gezamenlijke aanpak van ketenproblemen, zoals op het terrein van asbest.

### Externe factoren

Het behalen van deze algemene beleidsdoelstelling hangt voor een belangrijk deel af van de implementatie van het kabinetsstandpunt op de commissies Oosting en Mans en de Omgevingsvergunning (Kamerstuk II 2008, 22 343, nr. 201). Dit kabinetsstandpunt geeft een samenhangende visie op de verbetering van toezicht en handhaving op het terrein van de VROM-regelgeving en op de uitvoering van de vergunningverlening en is in lijn met de adviezen over interbestuurlijk toezicht. In de «package deal» hebben Rijk, VNG, IPO en UVW het totaal aan acties vastgelegd, waarin zij de komende jaren werken aan een kwalitatief beter en meer afgestemde uitvoering. Dit pakket behelst ondermeer de borging van uitvoering via kwaliteitscriteria, de oprichting van regionale uitvoeringsdiensten, een betere verbinding tussen bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving, verbetering van de horizontale verantwoording en de ontwikkeling van informatiearrangementen voor interbestuurlijke gegevens en operationele gegevens.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)									
59 Handhaving en toezicht					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011		2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>12 536</b>	<b>18 103</b>	<b>7 314</b>	<b>9 746</b>	<b>61 086</b>	<b>48 154</b>	<b>12 932</b>	<sup>2</sup>	<b>- 5 271</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>61 693</b>	<b>63 183</b>	<b>63 549</b>	<b>67 208</b>	<b>63 097</b>	<b>48 154</b>	<b>14 943</b>		<b>- 3 260</b>
<i>59.56 Bevorderen naleving wetg. voor Wonen, Wijken en Integratie</i>					359	731	- 372		- 298
59.56.02 Bevorderen naleving wetg. voor Wonen, Wijken en Integratie					359	731	- 372	<sup>3</sup>	- 298
<i>59.58 Bevorderen naleving wetgeving voor Milieu en Ruimte</i>					7 069	9 378	- 2 309		- 1 601
59.58.04 Bevorderen naleving wetgeving voor Milieu en Ruimte					7 069	9 378	- 2 309		- 1 601

## Beleidsartikelen

59 Handhaving en toezicht					Realisatie	Vastge- stelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmu- taties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<i>59.60 Bevorderen samen- werking methodiek en strategie</i>					1 548	1 611	- 63	100	
59.60.06 Bevorderen samenwerking methodiek en strategie					1 548	1 611	- 63	100	
<i>59.62 Crisismanagement organiseren</i>					5 060	5 456	- 396	- 278	
59.62.08 Crisismanagement organiseren					5 060	5 456	- 396	- 278	
<i>59.64 Opsporen en bestrijden van fraude</i>					844	1 146	- 302	- 162	
59.64.10 Opsporen en bestrijden van fraude					844	1 146	- 302	- 162	
<i>59.82 Apparaat artikel 59 (IG)</i>					48 217	29 832	18 385	- 1 021	
59.82.02 Apparaat artikel 59 (IG)					48 217	29 832	18 385	<sup>4</sup>	- 1 021
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
- Apparaatsuitgaven					48 217				
- Baten-lastendiensten					0				
- Restant					14 880				
<i>59 Ontvangsten</i>	1 739	1 881	1 602	620	2 714	882	1 832	<sup>5</sup>	1 832

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> In 2010 heeft een VROM-brede heroriëntering op de bedrijfsvoering plaatsgevonden. Het meerjarige budgettaire effect hiervan was nog niet in begroting 2011 verwerkt. Dit is bij voorjaarsnota 2011 gebeurd. Hierdoor wijkt de realisatie van de verplichtingen en uitgaven af van de in de begroting geraamde bedragen.

<sup>3</sup> Vanwege dreigende tekorten bij de VROM Inspectie is sterk gestuurd op een reductie van de uitgaven

<sup>4</sup> In 2010 heeft een VROM-brede heroriëntering op de bedrijfsvoering plaatsgevonden. Het meerjarige budgettaire effect hiervan was nog niet in begroting 2011 verwerkt. Dit is bij voorjaarsnota 2011 gebeurd. Hierdoor wijken de uitgaven aan het apparaat van de VROM-Inspectie af van het in de begroting geraamde budget.

<sup>5</sup> In 2011 zijn de legesopbrengsten over het jaar 2010 en 2011 en meer opgelegde dwangsommen ontvangen dan ten tijde van de begroting 2011 werd ingeschat.

### Toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van beleid

#### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

#### **59.56 Bevorderen naleving wet- en regelgeving voor Wonen, Wijken en Integratie**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

##### *Brandveiligheid*

- In 2010/2011 zijn zorginstellingen, justitiële inrichtingen, schouwburgen, bioscopen en kinderdagverblijven onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn in 2011 aan de Kamer gerapporteerd (kamerstukken II/2011/12, 32 757, nr. 32 en kamerstukken II/2010/11/24587, nr. 431)

##### *Binnenmilieu en energiebesparing*

- Er is onderzoek gedaan naar de kwaliteit van energielabels van woningen. Het rapport is beschikbaar op de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).



## Beleidsartikelen

- Daarnaast zijn 100 metingen uitgevoerd in nieuw gebouwde woningen, scholen en kinderdagverblijven om de naleving van de regels op het gebied van ventilatie te bepalen en de naleving door opdrachtgevers en eigenaren te bevorderen.

### *Uitvoering Huisvestingwet*

- In 2011 zijn in het voor- en najaar aan elk van de 19 toezichthouders oordeelbrieven gezonden, op basis de besluiten die de minister van BZK had genomen naar aanleiding van de verslagen van de toezichthouders over de door hen uitgevoerde toezichtactiviteiten. Begin 2011 heeft de minister de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland per brief opgeroepen om hun toezicht aan te scherpen tot op het wettelijk niveau. In het voorjaar is bij 5 toezichthouders de procedure voor taakverwaarlozing gestart. Aan 6 toezichthouders is aangegeven dat deze procedure hen bij ongewijzigd beleid boven het hoofd hangt. In het najaar gold dit voor 1 respectievelijk 8 toezichthouders.
- Bij de gemeente-accountronde zijn ruim 200 gemeenten bevroegd over de onderwerpen woonoverlast, woonfraude en huisvesting van arbeidsmigranten. Dit waren de gemeenten die in 2010 nog niet door de accounts waren bezocht en bevroegd. Ongeveer 1/5 van de 219 gemeenten had vragen of een probleem op het terrein van huisvesting arbeidsmigranten, woonfraude en/of woonoverlast.

Operationele doelstelling

## **59.58 Bevorderen naleving wet- en regelgeving voor Ruimte en Milieu**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

### *Ruimte (beleidsartikel 51 Optimaliseren van de ruimtelijke afweging en 52 Realisatie nationaal ruimtelijk beleid)*

- Op het gebied van de versterking kwaliteit bestemmingsplannen is een onderzoek uitgevoerd naar de actualiteit van bestemmingsplannen. Daarnaast is een onderzoek uitgevoerd naar de sanering van wegverkeerslawaaï en is een onderzoek uitgevoerd naar de realisatie van maatregelen voor het groepsrisico externe veiligheid. Vanuit de optiek van rijksbelang is onderzoek uitgevoerd naar Schiphol, het Kustfundament en Ruimte voor ruimte.
- In 2011 zijn in totaal 4 074 (vooroverleg, ontwerp en vastgesteld) bestemmingsplannen vastgesteld.

### *Milieu (beleidsartikel 53. Klimaat en luchtkwaliteit, beleidsartikel 54. Duurzaam produceren, beleidsartikel 56. Risicobeleid en beleidsartikel 57 Versterken van het Internationale beleid)*

#### *Afval, water en bodem*

- In augustus 2011 is de Afvalbrief aan de Kamer gezonden (kamerstukken II/2010/11, 30 872, nr. 79). Daarin is aangegeven dat Nederland weliswaar voorop loopt in de wereld als het gaat om afvalbeheer, maar dat we toch nog meer moeten doen aan preventie en recycling van afvalstoffen. Goede handhaving is volgens de Afvalbrief essentieel om de beleidsdoelen te halen.
- Het rapport over de benchmark (onderlinge vergelijking) van verpakkingen (wijnflessen/cornflakesdozen) is gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).
- Het rapport «zware metalen in verpakkingen» is in 2011 gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport

## Beleidsartikelen

- (www.ilent.nl). Circa 10% van de onderzochte verpakkingen bleek teveel zware metalen te bevatten (vooral lood).
- Het rapport «Monitoringsrapportage ICT-Milieu over 2009» is in 2011 gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (www.ilent.nl).
  - Eind 2011 vond een controleactie plaats op de inzamelplicht met betrekking tot oude spaarlampen (die vaak kwik bevatten). De helft van de bedrijven nam bij verkoop van een nieuwe spaarlamp de oude spaarlamp niet in, terwijl zij daartoe wel verplicht zijn.
  - Het rapport over de controles in 2010 en 2011 naar gevaarlijke stoffen in elektronica is in 2011 gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (www.ilent.nl).  
Van het onderzochte «kermis- en braderiespeelgoed» bleek 74% teveel lood te bevatten.
  - In juli zijn de eerste contacten gelegd met de Chinese overheden over samenwerking bij de controles van producten met eisen aan het energieverbruik (Ecodesign). Daarnaast is begonnen met de controles van TV's en andere elektrische apparatuur en op het verbod op gloeilampen van 60 Watt of meer.
  - In augustus is als bijlage bij de Afvalbrief aan de Kamer het rapport Ketenganalyse Bunkerolie gepubliceerd (kamerstukken II/2010/11, 30 872, nr. 79). Aan zowel het begin, midden als eind van de bunkero-  
liedketen blijkt er risico te bestaan op het wegmengen van gevaarlijke afvalstoffen. Op die risicopunten vinden controles plaats.
  - Als bijlage bij de Afvalbrief aan de Kamer is in augustus het rapport over de verwerking van grof huishoudelijk afval gepubliceerd (kamerstukken II/2010/11, 30 872, nr. 79). In de meeste gevallen blijkt grof huishoudelijk afval nog volgens de oude minimum standaard verwerkt te worden (verbranden in een AVI, in plaats van sorteren).
  - Het rapport Covergisting (VI, samen met de nVWA en een aantal provincies en gemeenten) is gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (www.ilent.nl). Bij circa 75% van de gecontroleerde handelaren en leveranciers van covergistingproducten was sprake van overtredingen.
  - Ongeveer 600 treinen met asbestcoating worden op dit moment gesloopt. Onder het motto «geen staal op de stort» begeleidt de VI deze sloop, opdat het betreffende staal weer wordt hergebruikt in plaats van gestort

### *Water (drinkwater en Legionella)*

- Medio 2011 is de nieuwe drinkwaterregelgeving (Drinkwaterwet, Drinkwaterbesluit en drie ministeriële regelingen) in werking getreden. Voor de Inspectie betekent dit een uitbreiding van haar toezichtstaak.
- Een derde deel van de 165 eigen winningen is in 2011 geïnspecteerd. Daarbij lag het accent op de uitvoering van het verplichte meetprogramma en het melden van normoverschrijdingen aan de Inspectie.
- De Interventiestrategie Legionellapreventie richt zich op de eigenaren van prioritaire installaties, zoals ziekenhuizen, zorginstellingen, hotels zwembaden, etc. In 2011 zijn circa 2 300 controles bij prioritaire installaties uitgevoerd.
- De Inspectierichtlijn voor de uitvoering van de controletaak bij collectieve drinkwaterinstallaties is aangepast naar aanleiding van het in werking treden van de Drinkwaterwet en -besluit. Ruim 150 inspecteurs maken nu gebruik van de nieuwe richtlijn waarmee de uniformiteit van de controletaak nog verder is verbeterd.

## *Beleidsartikelen*

### *Bodem (Besluit bodemkwaliteit)*

- In 2011 zijn 384 bodemsignalen over mogelijke misstanden bij bedrijven binnengekomen bij het VIM. Dit is een lichte stijging ten opzichte van de jaren 2010 en 2009 (circa 370 signalen). In 2011 zijn 239 signalen over 178 bedrijven afgedaan. In 2011 zijn de signalen over 97 bedrijven inhoudelijk onderzocht en afgedaan (vooral via een waarschuwingsbrief of een Last onder dwangsom), terwijl over de overige 81 bedrijven de signalen alleen zijn geregistreerd ten behoeve van latere analyse.
- Het rapport «Quick scan handhavingervaringen Besluit bodemkwaliteit» is in 2011 gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)). Dit heeft geleid tot uitgebreide aandacht voor het onderwerp handhaving en handhaafbaarheid in de evaluatie van het Besluit bodemkwaliteit dat is gepubliceerd in de Staatscourant/2011/nr. 22100.
- Het rapport «Boren in dossiers» over de kwaliteitssystemen bij het veldwerk (bijvoorbeeld boringen) ten behoeve van bodemrapportages is gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).

### *Nucleaire industrie en straling (Beleidsartikel 56. Risicobeleid)*

- Er zijn twee onderzoeksrapporten in het kader van het project reactoren en afvalopslag tot stand gekomen gepubliceerd op de website van de Inspectie Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)). Het betreft twee IAEA-missies, namelijk voor de reparatie Hoge Flux Reactor (HFR) in Petten en voor een Probabilistische Veiligheidsanalyse (inschattingen van risico's en onzekerheden) van de Kerncentrale Borssele (KCB).

### *Stoffen en producten (Beleidartikel 56. Risicobeleid)*

- In 2011 zijn 155 controles naar de naleving van de REACH-verordening uitgevoerd. Deze richtten zich op import, productie en gebruik van gevaarlijke chemische stoffen bij voornamelijk producenten, importeurs en distributeurs van chemische stoffen.
- Naar aanleiding van klachten uit de verfindustrie zijn 85 controles uitgevoerd in de verfhandel. Geconstateerd is dat veel bedrijven nog verf verkopen met een te hoog gehalte aan vluchtige organische stoffen.
- In 2011 zijn 139 nieuwe asbesthoudende wegen gemeld. De administratieve controle is voor 72 wegen volledig afgerond; deze wegen zijn gesaneerd.
- In 2011 zijn 58 meldingen, klachten of signalen over asbest ontvangen waarbij tevens een controle is of wordt uitgevoerd, de meeste hadden betrekking op asbestobjecten, asbest in bouwwerken en asbestincidenten.
- In 2011 zijn biocidecontroles uitgevoerd bij diverse doelgroepen, variërend van jachthavens tot uitvaartcentra. In totaal zijn 475 controles afgerond, waarvan 104 naar aanleiding van signalen. In totaal was sprake van iets meer dan 200 beboetbare overtredingen, in 84% van deze gevallen ging het om niet tot de Nederlandse markt toegelaten biociden.

### *Veiligheid, explosieven en buisleidingen (Beleidsartikel 56. Risicobeleid)*

- In 2011 zijn 30 milieucontroles uitgevoerd, 60 themacontroles op bouwregelgeving en 70 brandveiligheidscontroles.

## Beleidsartikelen

- Daarnaast zijn 15 Wabo brede systeemgerichte controles uitgevoerd inclusief reality-checks bij de Defensieonderdelen die ver genoeg zijn met de ontwikkeling van hun management compliance systemen.
- Verder zijn 25 beleidsadviezen uitgebracht op de handhaafbaarheid en kwaliteit van nieuwe vergunningen en zijn 30 klachten en meldingen afgehandeld. Ook zijn de geluidcontouren van de AWACS-basis over de Duitse grens in Limburg getoetst aan de geluidzone.
- In 2011 heeft de Inspectie het rapport Meerjarenbeeld Defensietoezicht (vindplaats website ILenT) uitgebracht over de jaren 2008, 2009 en 2010.
- Er zijn controleonderzoeken uitgevoerd naar het mogelijk «weglekken» van kunstmest naar de illegaliteit vanuit de keten van producent/ importeur tot eindgebruiker..
- Door het VI-Meldpunt zijn ongeveer 5 900 meldingen met betrekking tot vuurwerk binnengekomen en afgehandeld.
- Er zijn twee rapportages uitgebracht, een over de monitoring van samenstellende componenten in buisleidingsystemen en een rapport over het veiligheidsbeheer in 2010 bij twaalf buisleidingexploitanten gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).

### *Versterken van het internationale milieubeleid (Beleidsartikel 57. Versterken van het internationaal milieubeleid)*

- De VI trekt onder anderen het «Waste Shipments Compliance and Enforcement Platform» waar 18 mondiale organisaties met elkaar samenwerken en gezamenlijke initiatieven ontwikkelen.
- De driejaarlijkse mondiale INECE-conferentie waar handhavers van over de hele wereld samenkomen, heeft de VI een aantal inhoudelijke bijdragen geleverd.
- In 2011 is de al eerder in gang gezette samenwerking met China op het gebied van export van vuurwerk naar Nederland en export van afvalstoffen vanuit Nederland naar China verder versterkt. Eind 2011 resulteerde dit in het ondertekenen van een formele samenwerkings-overeenkomst door de Staatssecretaris en zijn Chinese counterpart.
- De VI heeft in 2011 geparticipeerd in meerdere IMPEL-projecten die gericht waren op het ontwikkelen van methodieken voor milieu-inspecties, vernieuwing van het milieutoezicht en de auditing van milieu-inspecties in Europa.

## Operationele doelstelling

### **59.62 Crisismanagement organiseren**

#### **Doelbereiking**

In crisissituaties optimaal en aantoonbaar voorbereid zijn en bij crisis adequaat kunnen optreden. De VI is verantwoordelijk geweest voor crisismanagement op het gebied van onder meer milieu (chemisch en nucleair) en drinkwater.

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- In samenspraak met de veiligheidsregio's zijn 16 adviezen verstrekt aan de veiligheidsregio's Midden en West Brabant en Zuid Holland Zuid op het gebied van milieu, gezondheid, vee en voedselveiligheid.
- Een bijzonder voorval was de grote brand bij het bedrijf Chemiepack in Moerdijk op 5 januari 2011. De adviezen over de te nemen maatregelen en effecten zijn verzorgd door het Beleidsondersteunend Team milieuincidenten (BOT-mi). De adviezen hadden onder meer betrekking op het beperken van het consumeren van groenten en gewassen en het gebruik van kinderspeeltoestellen. Er zijn in samenspraak met de

## Beleidsartikelen

veiligheidsregio's, 16 adviezen verstrekt aan de veiligheidsregio's Midden en West Brabant en Zuid Holland Zuid op het gebied van milieu, gezondheid, vee en voedselveiligheid.

- Naar aanleiding van de ramp in Fukushima zijn 12 adviezen afgegeven. Verder zijn monitoringsprogramma's voor goederen en voedsel afkomstig uit Japan ingesteld.
- Verder zijn er zo'n 52 kleinere oefeningen gehouden, variërend van adviestrainingen, tot het testen van de bereikbaarheid en het gebruik van het crisisinformatiesysteem.

Operationele doelstelling

### 59.64 Opsporen en bestrijden van fraude

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn geweest:

- Er zijn een informatierapport woningcorporaties en een informatierapport vuurwerk inzake tactische analyse gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).
- Er zijn drie processen-verbaal inzake woningcorporaties voor het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie opgesteld.
- Inzet en ondersteuning is geleverd aan de Vliegende Brigade Vuurwerk
- Er heeft nazorg plaatsgevonden voor strafrechtelijke onderzoeken 2010.
- Daarnaast is een Analyserapport Bodemsignalen meldpunt gepubliceerd op de website van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)).

Meetbare gegevens

Processen verbaal VROM-Inspectie		
	raming	gerealiseerd
2006	122	203
2007	130	155
2008	135	136
2009	155	118
2010	155	95
2011	140	89

De realisatie is ten opzichte van de raming lager uitgevallen omdat circa 72 processen verbaal wel zijn opgestart maar nog niet in 2011 zijn afgerond.

**Artikel 60. Leefomgevingskwaliteit**

Algemene beleidsdoelstelling

Het creëren van de randvoorwaarden voor een gezonde en veilige Leefomgeving (bodem-, lucht- en waterkwaliteit, geluid en externe veiligheid). Een Leefomgeving die bijdraagt aan de economische ontwikkeling en positieve effecten heeft op de volksgezondheid.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Voor het beleidsveld geluid is met de aanpassing van de regels een eerste stap gemaakt om de regelgeving voor geluid te vereenvoudigen en de burger beter te beschermen tegen toename van geluidbelasting door middel van het instellen van geluidplafonds.

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- Indiening van het wetsvoorstel gebiedsgerichte beheer van de bodem. Het wetsvoorstel introduceert naast de gevals- en clusteraanpak een gebiedsgerichte aanpak van het diepere grondwater en faciliteert deze aanpak met behulp van specifieke regels.
- Behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG) waarmee de geluidregels zijn aangepast
- Het aangepaste Besluit milieu effect rapportage is op 1 april 2011 in werking getreden (Staatsblad 2011, nr. 102).
- De concept Structuurvisie Buisleidingen heeft ter inzage gelegen. Na verwerking van de inspraakreacties kan de structuurvisie in 2012 worden vastgesteld.
- Het ontwerp AMvB bodemenergie is op 4 april 2011 in de Staatscourant (2011-4830) gepubliceerd.

Externe factoren

De mate waarin genoemde beleidsdoelstellingen zijn gehaald was mede afhankelijk van voldoende maatschappelijk draagvlak in binnen- en buitenland voor de noodzakelijke maatregelen alsmede het krachtenveld bij de internationale onderhandelingen.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

60 Leefomgevingskwaliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100 818</b>	<b>36 647</b>	<b>132 715</b>	<b>- 96 068</b>	<sup>2</sup>	<b>- 72 256</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>81 008</b>	<b>61 496</b>	<b>103 627</b>	<b>- 42 131</b>		<b>- 4 785</b>
<i>60.01 Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater</i>					14 434	34 164	- 19 730		710
<i>60.01.02 Realiseren duurzaam gebruik bodem, ondergrond en grondwater</i>					14 434	34 164	- 19 730	<sup>3</sup>	710
<i>60.02 Tegengaan van geluidhinder</i>					21 037	23 970	- 2 933		- 2 556
<i>60.02.04 Tegengaan van geluidhinder</i>					20 978	23 970	- 2 992	<sup>4</sup>	- 2 522
<i>60.02.06 Geluidskarten (FES)</i>					59	0	59		- 34
<i>60.03 Kennis, onderzoek en projecten klimaat</i>					19 234	24 621	- 6 885		- 794
<i>60.03.08 Kennis, onderzoek en projecten klimaat (FES)</i>					17 330	24 215	- 6 885	<sup>5</sup>	- 794

## Beleidsartikelen

60 Leefomgevingskwaliteit					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
60.03.10 Overige instrumenten realiseren ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie					1 904	406	1 498	<sup>6</sup> – 1 041
60.04 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling					6 791	20 872	– 14 081	– 1 104
60.04.12 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling					6 791	20 872	– 14 081	<sup>7</sup> – 1 104
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
– Apparaatsuitgaven					0			
– Baten-lastendiensten					0			
– Restant					61 496			
<b>60 Ontvangsten</b>	0	0	0	18 946	1 398	0	1 398	<sup>8</sup> 1 398

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De verplichtingenverlaging op dit artikel wordt voornamelijk veroorzaakt omdat er weinig beroep is gedaan op de garantieregeling bodemsaneringskredieten MKB, waardoor € 65,3 miljoen aan verplichtingenruimte niet is benut. Daarnaast zijn ten behoeve van bodemsanering bij 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> suppletoire begroting middelen naar het Provincie- en Gemeentefonds overgeheveld.

<sup>3</sup> De uitgavenverlaging wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de overheveling van voor bodemsaneringsmiddelen naar het Gemeente- en Provinciefonds (decentralisatie).

<sup>4</sup> In 2011 waren de uitgaven in het kader van het tegengaan van geluidhinder lager dan geraamd. Dat komt onder andere omdat de laatste rekeningen van 2011 te laat zijn ontvangen om nog ten laste van 2011 te kunnen betalen.

<sup>5</sup> De onderuitputting betreft onder andere lagere uitgaven in het kader van het Onderzoeksprogramma Klimaat voor Ruimte. Daarnaast is hier sprake van de doorwerking van een kasschuif naar 2010. In 2010 hebben bij het FES programma Klimaatbuffers hogere uitgaven plaatsgevonden en in 2011 is hiervoor compensatie geleverd (€ 3,2 miljoen).

<sup>6</sup> Een deel van de geplande uitgaven (declaraties) uit 2010 is in 2011 gerealiseerd.

<sup>7</sup> Het betreffen diverse verlagingen n.a.v. de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting (ILG, RIVM en Inspire) voor een bedrag van € 5,1 miljoen en wijzigingen n.a.v. de 2<sup>e</sup> suppletoire (ILG en Commissie MER) voor een bedrag € 8,0 miljoen.

<sup>8</sup> De gerealiseerde ontvangsten betreffen ontvangsten in het kader van kostenverhaal bodemsanering (€ 0,5 miljoen). Daarnaast zijn er overige ontvangsten die betrekking op verrekeningen van vastgestelde opdrachten.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstelling

**60.1 Realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater door het ruimtelijk ordenen van de ondergrond en het wegnemen dan wel beheersen van verontreinigingen van bodem en grondwater.**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- Een pilot in het kader van de afsluiting van een convenant voor projectmatige aanpak van de grootschalige grondwaterverontreiniging in het Rotterdamse havengebied.
- De aanbevelingen uit het rapport warmte/koude opslag (WKO) zijn omgezet in het Samenwerkingsprogramma WKO van Overheden en Brancheorganisaties. Belangrijk onderdeel is het opstellen van de AMvB bodemenergie. Daarnaast wordt WKO gestimuleerd met onderzoek, handreikingen en een systeem van certificering.
- Voorbeelden van de implementatie van de aanbevelingen uit het rapport zijn de WKO tool en een uniform registratiesysteem<sup>1</sup>.
- Indiening van het wetsvoorstel gebiedsgerichte beheer. Het wetsvoorstel introduceert naast de geval- en clusteraanpak een gebiedsge-

<sup>1</sup> [www.agentschapnl.nl/onderwerp/samenwerkingsprogramma-wko-swko](http://www.agentschapnl.nl/onderwerp/samenwerkingsprogramma-wko-swko)

## Beleidsartikelen

richte aanpak van het diepere grondwater en faciliteert deze aanpak met behulp van specifieke regels. Dit is met name interessant voor de aanpak van grootschalige grondwaterverontreiniging.

- De AMvB bodemenergie is gepubliceerd in de Staatscourant op 4 april 2011 en is voorzien om op 1 januari 2013 in werking te treden. Het Besluit bodemenergiesystemen bepaalt de regels met betrekking tot het installeren en in werking hebben van bodemenergiesystemen. Het besluit bodemenergiesystemen is geen algemene maatregel van bestuur, maar wijzigt een aantal reeds bestaande besluiten. De AMvB is zo eenvoudig mogelijk van opzet; alleen waar nodig komen er nieuwe, lichte procedures.
- Het naar de Raad van State zenden van het wetsvoorstel tot aanpassing van de Wet bodembescherming (Kamerstukken II 2011/2012, 33 150, nr.2) Inmiddels heeft de Raad van State advies uitgebracht en is het wetsvoorstel in januari 2012 aan de Tweede Kamer aangeboden
- De midterm review van het convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties is gereed (Kamerstukken II, 2011/12, 30 015, nr. 45)
- De jaarlijkse voortgangsrapportage ILG 2007–2013 en rapportage EHS Groot Project 2010 is in oktober 2011 aan de Voorzitter van de Tweede kamer aangeboden (Kamerstukken II 2011/12, 30 825, nr. 111).
- Op 1 juni 2011 is de Ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen gepubliceerd. De 377 inspraakreacties worden momenteel verwerkt. De definitieve Structuurvisie Buisleidingen wordt naar verwachting medio 2012 gepubliceerd.

Meetbare gegevens

Door het kabinet is gekozen voor het zenden van een kwalitatief jaarverslag aan de Tweede Kamer. Daartoe is het spoor van jaarlijks gegevens verzamelen bij het bevoegd gezag Wet bodembescherming (Wbb) verlaten. Het RIVM was hiermee belast. Het kwalitatief verslag over 2011 wordt voor de zomer 2012 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden.

Operationele doelstelling

### **60.2 Tegengaan geluidhinder**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- Voor geluid is een eerste stap van de wijziging van de regelgeving/systeemherziening gemaakt om de regelgeving voor geluid te vereenvoudigen en de burger beter te beschermen tegen toename van geluidbelasting door middel van het instellen van geluidplafonds (SWUNG-1).
- De uitwerking van SWUNG-2 (de overige infrastructuur en industriela-waai) loopt nog. Streven is om in het voorjaar van 2012 bestuurlijke overeenstemming met IPO en VNG te bereiken over de uitgangspunten, vervolgens worden deze uitgangspunten vertaald in wetgeving.
- In het kader van het Innovatieprogramma geluid stiller stadsverkeer zijn enkele voorbeeldprojecten gestart (met name in samenwerking met provincie Zuid-Holland).
- Het voorstel voor wijziging van de regelgeving over de effecten van buitenlandse luchthavens op Nederlands grondgebied wacht op behandeling door Tweede Kamer.
- In het kader van uitwerking SWUNG-2 heeft periodiek overleg plaatsgevonden met andere overheden over gemeentelijk, provinciaal en rijksgeluid beleid.



## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

Aangezien er sprake is van een stabiele relatie tussen geluidbelasting enerzijds en gezondheidseffecten anderzijds kan voortgang in het beleid gevolgd worden door de ontwikkeling van de geluidbelasting. Daarnaast kunnen de ontwikkelingen ook gevolgd worden door rechtstreeks de geluidhinder via peilingen te meten. Dit biedt vooral een perspectief waar het vaststellen van geluidsbelastingen niet goed mogelijk is of te duur is, maar ook als check op de modelmatige benadering.

Voor wat betreft het bepalen van de trend zijn de CBS-cijfers vanaf 1989 beschikbaar.

**Tabel: % van de bevolking dat hinder ondervindt van geluid van genoemde bron**

	1989	1992	1995	1998	2001	2004	2007	2010
Vliegverkeer	22	24	21	19	18	18	17	15
Railverkeer	6	6	5	5	6	6	6	6
Wegverkeer	34	33	30	28	30	31	34	29
Industrie	5	5	4	4	3	3	3	2
Buren	25	27	24	20	21		21	19

Bron: CBS

#### Toelichting:

Bij vliegverkeer is er sprake van een duidelijke daling van geluidshinder, in overeenstemming met de modelmatige uitkomsten. Railverkeer vertoont geen afname en bij wegverkeer is het onzeker of sprake is van een toevallige fluctuatie of een afname. Bij industrie is wel sprake van afname. Het is aannemelijk te veronderstellen dat het gevoerde beleid (regelgeving + saneringsinspanning) hieraan heeft bijgedragen. Voor de omgeving van de Luchthaven Schiphol geldt de afspraak dat het aantal geïnderden ten opzichte van 2007 (239 500) in 2020 5% lager dient te liggen.

De doelstelling voor oppervlak stil gebied in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) was gericht op het jaar 2010. De laatste jaren is het algemene beleid ten aanzien de EHS aangepast. De aanpassingen houden onder meer in dat de omvang van de EHS is gewijzigd. De cijfers zijn daardoor niet meer eenduidig te vergelijken. Daarom is ervoor gekozen om de betreffende tabel uit de ontwerpbegroting niet op te nemen in het jaarverslag.

	t.g.v. rijksinfrastructuur				t.g.v. andere infrastructuur				totaal	
	rijks- wegen (incl. betreffend deel A-lijst)	rijks- wegen (incl. betreffend deel A-lijst)	spoor- wegen	spoor- wegen	A-lijst	A-lijst	Overig	Overig		
aantal woningen	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie
Totaal uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	110 800	110 800	73 030	73 030	77 355	77 355	335 800	335 800	596 985	596 985
uitgevoerd 1990 t/m 31-12-2009	40 000	40 000	8 500	8 500	–	–	40 000	40 000	88 500	88 500
uitvoering 2010	57 500	57 500	13 150	13 150	45 650	45 650	35 300	35 300	151 600	151 600
uitvoering 2011	150	128	1 630	1 496	3 220	nmb	480	464	5 480	5 308
	640	674	1 110	1 592	3 220	nmb	1 290	957	6 260	6 443

## Beleidsartikelen

	t.g.v. rijksinfrastructuur				t.g.v. andere infrastructuur				totaal	
	rijks- wegen (incl. betreffend deel A-lijst)	rijks- wegen (incl. betreffend deel A-lijst)	spoor- wegen	spoor- wegen	A-lijst	A-lijst	Overig	Overig		
aantal woningen	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie	begroting	reali- satie
Gepland restant per 31-12-2011	12 510	12 498	48 640	48 292	25 265		258 730	259 079	345 145	345 134
Gepland restant per 31-12-2020	-		-		-		nbn		nbn	nbn

### Toelichting

De begroting voor de A-lijst woningen (andere infrastructuur) is gebaseerd op de aanname dat de beschikbare ISV-middelen optimaal worden benut.

Operationele doelstelling

### **60.3 Realiseren van ruimte voor windenergie en klimaatadaptatie**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- De resultaten van de deelprogramma's (waaronder Nieuwbouw & Herstructurering) binnen het Deltaprogramma zijn opgenomen in het Deltaprogramma 2012 dat op Prinsjesdag 2011 aan de Tweede Kamer is gezonden.
- De Klimaatwijzer is in 2011 opgeleverd. Onderdeel van deze klimaatwijzer is een factsheet met een overzicht van instrumenten waar ook de watertoets, (plan)MER en MKBA zijn beschreven.
- Eind 2011 is de laatste actie in het kader van de Alliantie Klimaatbestendige steden uitgevoerd. In het voorjaar 2012 wordt dit uitvoeringsprogramma officieel afgerond met de vier grote steden en het deelprogramma Nieuwbouw en Herstructurering.
- De werkzaamheden van het stimuleringsprogramma «Maak ruimte voor klimaat» zijn voor 2011 overgedragen aan het Deltaprogramma en het Platform Duurzame ruimtelijke ontwikkeling.
- De Rijksstructuurvisie voor wind op land (ruimtelijke visie op doorgroei naar 6 000 MW met verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden) is nog niet gereed omdat het overleg met provincies en gemeenten veel meer tijd vergt vanwege het beperkte draagvlak in de samenleving voor grootschalige windenergie. De inzet van het Rijk is om in samenspraak met de provincies een structuurvisie te maken.
- Om te komen tot concentratie van grotere windmolens zijn aanvullende regionale bestuurlijke afspraken gemaakt. Voor windmolenparken >100 MW worden samen met het ministerie van EL&I, als medebevoegd gezag, rijksinpassingsplannen gemaakt voor de Zuidlob van Flevoland en de Noord-Oostpolder. Daarnaast zijn er in het kader van de Rijks Coördinatie Regeling (RCR) nieuwe procedures opgestart.
- In 2011 is een ontwerp norm voor de beoordeling van verstoring van militaire radars door windturbines opgesteld. Op basis van een proef met invoer van een groot aantal mogelijke windturbines in het toetsingsmodel moest worden geconcludeerd dat deze norm onvoldoende ruimte lijkt te bieden voor de gewenste doorgroei van windenergie op land. In brieven hebben IPO en windinitiatiefnemer-

## Beleidsartikelen

- koepel Nederlandse Windenergie Associatie (NWEA) dit ook benadrukt. Daarom wordt vervolgonderzoek uitgevoerd dat moet leiden tot normvaststelling medio 2012.
- De nieuwe regelgeving voor geluidhinder van windturbines (AMvB windturbines) is op 1 januari 2011 van kracht geworden (Staatsblad 2010, nr. 749).

### Meetbare gegevens

Effectindicator	Basisjaar	Stand	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode	Bron
De vermeden CO <sub>2</sub> -uitstoot door gebruik windenergie	1968 kton (2007)	2 457 kton (2010)	vermindering CO <sub>2</sub> -uitstoot	2011	vermindering CO <sub>2</sub> -uitstoot	2020	CBS statline

#### Toelichting:

De indicator van het aantal bedreigden en economisch risico door klimaatverandering is net als de overige indicatoren voor het onderdeel klimaatadaptatie (begroting tabel 10.8) onderdeel van het Deltaprogramma. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de documenten over het Deltaprogramma.

De vermeden CO<sub>2</sub> uitstoot door het gebruik van windenergie is in 2010 toegenomen tot 2 457 kton en daarmee in lijn met het doel om vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot te bewerkstelligen.

Prestatie-indicator	Basiswaarde	Extra vergund in 2010	Streefw. 1	Periode	Bron
Vergund vermogen	2000 MW (2007)	465 MW	4 000 MW	2011	Agentschap NL

#### Toelichting:

Het vergund vermogen van windturbines op land is per ultimo 2011 465 MW extra ten opzichte van de basiswaarde 2000 MW in 2007. Het nationale doel is om in 2020 6000 MW te hebben vergund. Het Rijk werkt hierbij samen met de provincies. IenM zoekt en creëert samen met de regio ruimte voor grootschalige windenergie projecten.

Operationele doelstelling

### 60.4 Bevorderen adequaat gebiedsgericht instrumentarium en duurzame ontwikkeling

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- Het aangepaste Besluit milieu effect rapportage (m.e.r.) is op 1 april 2011 in werking getreden.
- Het Platform duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarin overheden, marktpartijen, NGO's, wetenschappers en ontwerpers een gezamenlijke visie op Duurzame ruimtelijke ontwikkeling maken en uitdragen, functioneert onder de leiding van een onafhankelijk voorzitter.
- Er is afgezien van het presenteren van een beleidskader Duurzame ruimtelijke ontwikkeling (DRO) aan de Tweede Kamer. Het I&M DRO-programma is in 2011 afgerond met de publicatie van een Handreiking Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling en de overdracht van de resultaten aan het platform.

## Beleidsartikelen

- De samenwerking met de koploperprojecten wordt in 2012 afgerond met een door het platform uit te voeren review van vier van deze projecten.
- De «Rapportage praktijkervaringen Crisis- en herstelwet, evaluatie 2010–2011» is eind december 2011 naar de Kamers der Staten Generaal gestuurd. Deze rapportage gaat over het Actieprogramma Vernieuwing Instrumentarium gebiedsontwikkeling en de implementatie en uitvoering van de Crisis- en herstelwet, inclusief de resultaten van de evaluatie van de bij AMvB genoemde ontwikkelingsgebieden.

## Meetbare gegevens

Prestatie-indicatoren: milieukwaliteit in het landelijke gebied					
1. Verdroging	Milieutekort* Vogel Habitat Richtlijn(ha gevoelig gebied)				Bron
	Geen	Matig	Ernstig	Zeer ernstig	
nulmeting 2006	29 719	12 455	25 367	17 881	
prestatie 2013	67 249	12 814	5 578	929	1
streefwaarde 2015	86 570	0	0	0	1
		Milieutekort overige EHS (ha gevoelig gebied)			
	Geen	Matig	Ernstig		Zeer ernstig
nulmeting 2006	25 471	7 534	47 073	21 922	1
prestatie 2013	37 632	17 830	35 317	11 447	1
streefwaarde 2027	102 337	0	0	0	1
2. Verzuring en veresting door atmosferische stikstofdepositie		Milieutekort VHR(ha gevoelig gebied)			
	Geen	Matig	Ernstig		Zeer ernstig
nulmeting 2006	46 638	40 049	83 839	55 932	1
streefwaarde 2027	240 358	0	0	0	1
		Milieutekort overige EHS (ha gevoelig gebied)			
	Geen	Matig	Ernstig		Zeer ernstig
nulmeting 2006	77 127	54 190	100 094	35 831	1
streefwaarde 2027	275 642	0	0	0	1

<sup>1</sup> Bron: Provinciale rapportage milieutekort 2006 en bestuursovereenkomsten ILG 2007–2013

### Incidentele subsidies

Aan het Platform Duurzame Gebiedsontwikkeling is in 2011 een subsidie ad € 300 000,- verstrekt voor de jaren 2011 en 2012. Deze subsidie past in de bestuurlijke afspraak om dit platform drie jaar te ondersteunen.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Onderzoek onderwerp	Algemeen of operationeel doel	Start	Afgerond	Vindplaats
Overig evaluatieonderzoek	Midterm review van het Convenant bodemontwikkeling	OD 60.2.1	2011	2011	De rapportage is via de site van de VNG beschikbaar.

### Toelichting:

De midterm review van het Convenant bodemontwikkelingsbeleid en aanpak spoedlocaties is gereed. Zie ook toelichting bij artikel 60.1. De volledige rapportage is te vinden op internet<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [http://www.vng.nl/Documenten/actueel/beleidsvelden/milieu\\_mobiliteit/2012/20120110\\_midterm\\_review\\_2011\\_definitief\\_3\\_0.pdf](http://www.vng.nl/Documenten/actueel/beleidsvelden/milieu_mobiliteit/2012/20120110_midterm_review_2011_definitief_3_0.pdf)

## 5. NIET-BELEIDSARTIKELEN

## Artikel 39. Bijdragen IF en BDU

Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer verantwoord.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

lenM levert, door middel van een beschikking BDU, een financiële bijdrage aan regionale en lokale overheden. De voeding van het Infrastructuurfonds loopt voor het grootste gedeelte via de lenM-begroting

Zie de beleidsartikelen en de productartikelen Infrastructuurfonds.

## Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)

39. Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU					Realisatie	Vastgestelde begroting) <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>6 877 829</b>	<b>6 783 365</b>	<b>8 577 155</b>	<b>8 454 078</b>	<b>9 795 052</b>	<b>9 946 573</b>	<b>- 151 521</b>	<sup>2</sup>	<b>74 320</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>6 975 034</b>	<b>6 597 874</b>	<b>8 311 743</b>	<b>8 707 892</b>	<b>9 709 817</b>	<b>9 971 798</b>	<b>- 261 981</b>		<b>- 2</b>
<i>39.01 Bijdrage aan IF</i>	<i>5 041 955</i>	<i>4 747 940</i>	<i>6 290 754</i>	<i>6 430 684</i>	<i>7 682 832</i>	<i>7 997 611</i>	<i>- 314 779</i>	<sup>3</sup>	<i>64</i>
<i>39.02 Bijdrage aan de BDU</i>	<i>1 933 079</i>	<i>1 849 934</i>	<i>2 020 989</i>	<i>2 277 208</i>	<i>2 026 985</i>	<i>1 974 187</i>	<i>52 798</i>	<sup>4</sup>	<i>- 66</i>
<i>Ontvangsten</i>	<i>285</i>	<i>72</i>	<i>1</i>	<i>92</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>		<i>0</i>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling<sup>2</sup> De verplichtingenverklaringen volgen uit de toelichtingen zoals die bij de uitgaven zijn beschreven. Verschil is dat voor de BDU de verplichting (beschikking) wordt vastgelegd in het voorafgaande jaar. In 2011 is dus al de verplichting voor het jaar 2012 vastgelegd (prijnspeil 2012).<sup>3</sup> De belangrijkste mutaties hebben betrekking op:

- Overboekingen met het ministerie van Financiën (inpassing van het DBFM-contract A2 Lunetten-Veenendaal en de A15 Maasvlakte-Vaanplein,
- de verwerking van een kasschuif op het Hoogwaterbeschermingsprogramma ten behoeve van het Bestuursakkoord Water,
- de verwerking van een technische kasschuif ten behoeve van de rijksbrede problematiek,
- een terugboeking van een in 2010 verrichte versnelde betaling voor het basispakket Beheer en Onderhoud Hoofdwegennet,
- een vergoeding voor de BTW op de projecten HSL-Zuid en Betuweroute,
- gelden ten behoeve van de projecten Zandmotor en Quick Wins Binnenhavens,
- rentevrijval in verband met de verkoop van de NS-dochter Strukton
- een overboeking uit de opbrengst van de verkoop van Strukton);
- Een subsidietaakstelling;

- In 2010 was er een tekort op FES gerelateerde projecten. Het tekort is door het FES in 2010 aan de begroting van het Infrastructuurfonds toegevoegd. In 2011 vindt er een terugboeking plaats naar het ministerie van Financiën.

- Overboekingen naar de ministeries van Defensie, Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve van onder andere de kustwacht, het bedrijventerrein Westelijke Dordtse Oever en Nieuw Reijerwaard en de ZW-Delta en Waddengebied en het gemeente- en provinciefonds;

- Overboekingen tussen het Infrastructuurfonds en de BDU;

- Loon- en prijsbijstelling over 2011.

<sup>4</sup> De meest relevante mutaties ten opzichte van de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming hebben betrekking op:

- Mobiliteitsmanagement en de overdracht van de SUNIJ-lijn;
- De N62 Sloe- en tractaatweg en aansluiting A13/N209 Doenkadeviaduct (betaalbaarstelling vindt uit de BDU plaats);
- Het project A12 Pilot spitsrijden verloopt niet meer via de BDU;
- Stationslocaties en subsidie treinaanbod (onderdeel actieplan Groei op het Spoor);
- Rijksbijdrage aan Fiets Filevrij;
- Een bijdrage aan de provincie Zeeland ten behoeve van de N62 Sloe- en Tractaatweg;
- De toevoeging van de loon- en prijsbijstelling over 2011.

*Niet-beleidsartikelen*

**Artikel 40. Nominaal en onvoorzien**

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

*Budgettaire gevolgen van beleid*

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
40. Nominaal en onvoorzien					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>- 34</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>- 34</b>	<b>0</b>
waarvan Verzameluitkering IenM				<b>0</b>	0	0	0	0

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

*Financiële toelichting*

Het in de begroting geraamde bedrag bestaat hoofdzakelijk uit geparkeerde bedragen die nog verdeeld moeten worden binnen Hoofdstuk XII (o.a. de beperking van de subsidie's binnen Hoofdstuk XII) alsmede de toevoeging van prijscompensatie 2010. Het bedrag is binnen de begroting van Hoofdstuk XII verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

**Artikel 41. Ondersteuning functioneren Infrastructuur en Milieu**

Algemene beleidsdoelstelling

De strategische en uitvoerende besturing- en bedrijfsvoeringstaken en de ondersteunende diensten continue verbeteren.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Deze programmamiddelen zijn gericht op het vergroten en versterken van de strategische, bestuurlijke, wetgevende en juridische kennis van lenM, alsmede de communicatie daarover.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

41. Ondersteuning functioneren lenM					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011	
<b>Verplichtingen</b>	<b>238 226</b>	<b>318 172</b>	<b>238 511</b>	<b>216 477</b>	<b>268 199</b>	<b>185 024</b>	<b>83 175</b>	<sup>2</sup>	<b>45 107</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>233 816</b>	<b>247 826</b>	<b>272 798</b>	<b>236 519</b>	<b>230 903</b>	<b>213 037</b>	<b>17 866</b>		<b>- 674</b>
<i>41.01 Centrale diensten</i>	<i>123 033</i>	<i>140 220</i>	<i>143 630</i>	<i>116 536</i>	<i>109 477</i>	<i>122 671</i>	<i>- 13 194</i>		<i>- 10 440</i>
41.01.01 Interne en externe communicatie lenM	9 322	7 567	9 278	8 369	6 806	9 712	- 2 906	<sup>3</sup>	- 3 812
41.01.02 Bedrijfsvoering lenM	33 047	41 831	58 423	45 039	51 504	45 043	6 461	<sup>4</sup>	8 041
41.01.03 Ondersteuning ambtelijke en politieke leiding	5 896	5 780	6 924	7 271	7 341	9 505	- 2 164		- 3 328
41.01.04 Internationaal beleid lenM	2 575	2 612	39	0	24	3 000	- 2 976	<sup>5</sup>	0
41.01.05 Wetgeving en bestuurlijk-juridische advisering	8 142	8 497	8 589	8 747	8 701	9 554	- 853		- 929
41.01.06 Financial en operationaal auditing	7 015	7 150	7 857	7 167	6 625	5 658	967		- 1 159
41.01.07 Externe oriëntatie en inspraak	4 820	4 511	4 578	5 911	6 711	6 881	- 170		- 1 250
41.01.08 HGIS-middelen	1 735	2 183	2 248	1 903	2 026	2 104	- 78		- 78
41.01.09 Uitg.tbv alg.departement en bijdr.derden	48 166	56 840	42 638	28 570	15 970	25 736	- 9 766	<sup>3</sup>	- 6 791
41.01.10 Kennis Instituut Mobiliteit	2 315	3 249	3 056	3 559	3 769	5 478	- 1 709		- 1 134
<i>41.02 Shared Services Organisatie</i>	<i>89 390</i>	<i>88 227</i>	<i>108 252</i>	<i>101 979</i>	<i>105 980</i>	<i>69 766</i>	<i>36 214</i>		<i>15 163</i>
41.02.01 ICT dienstverlening	16 131	17 200	33 731	35 070	42 423	13 016	29 407	<sup>6</sup>	20 192
41.02.02 Facilitaire dienstverlening	42 777	43 004	44 171	40 554	40 883	34 933	5 950	<sup>6</sup>	27
41.02.03 Personele dienstverlening	12 489	13 340	16 548	15 019	11 892	10 115	1 777		- 668
41.02.04 Financiële dienstverlening	5 032	5 961	8 364	8 242	7 663	8 464	- 801		- 1 962
41.02.05 Communicatie en strategie	12 961	8 722	5 438	3 094	3 119	3 238	- 119		- 2 426
<i>41.03 Algemene uitgaven dep. onderd.</i>	<i>21 393</i>	<i>19 379</i>	<i>20 916</i>	<i>18 004</i>	<i>15 446</i>	<i>20 600</i>	<i>- 5 154</i>		<i>- 5 397</i>
41.03.01 Regeringsvliegtuig	5 895	6 038	9 758	6 240	6 206	7 220	- 1 014		- 1 084
41.03.02 Personeel en materieel DGMO	4 217	4 597	3 888	4 498	2 901	3 735	- 834		- 1 806
41.03.03 Personeel en materieel DGLM	8 495	6 667	5 455	4 802	3 921	7 034	- 3 113	<sup>3</sup>	- 1 648
41.03.04 Personeel en materieel DGW	2 786	2 077	1 815	2 464	2 418	2 611	- 193		- 859
<b>Van de totale uitgaven:</b>									
- Apparaatsuitgaven	<b>193 431</b>	<b>221 716</b>	<b>240 851</b>	<b>216 302</b>	<b>221 693</b>	<b>199 078</b>	<b>22 615</b>		
- Agentschapsbijdrage	<b>2 959</b>	<b>4 207</b>	<b>8 122</b>	<b>616</b>	<b>635</b>	<b>608</b>	<b>27</b>		
- Restant	<b>37 430</b>	<b>21 903</b>	<b>23 825</b>	<b>19 601</b>	<b>8 575</b>	<b>13 351</b>	<b>- 4 776</b>		

## Niet-beleidsartikelen

41. Ondersteuning functioneren lenM					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<i>41.09 Ontvangsten</i>	<i>34 491</i>	<i>22 048</i>	<i>35 117</i>	<i>34 381</i>	<b>6 435</b>	<b>3 626</b>	<b>2 809</b> <sup>7</sup>	<b>90</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> De hogere verplichtingen op artikel 41 dienen in samenhang te worden gezien met de lagere verplichtingen op artikel 61. Verplichtingen die op artikel 61 waren begroot (apparaat voorheen VROM), zijn op artikel 41 gerealiseerd (apparaat lenM). Zie ook toelichting 6.

<sup>3</sup> De lagere uitgaven bij centrale diensten en algemene uitgaven departement onderdelen zijn onder meer veroorzaakt door stagnatie van apparaat-uitgaven als gevolg van de vorming van het nieuwe departement. Het gaat bijvoorbeeld om traag opgestarte of vertraagde projecten bij beleidsdirecties en de samengevoegde directies Bestuursondersteuning, Juridische Zaken, Communicatie.

<sup>4</sup> Betreft hoger dan verwachtkosten voor digitalisering P-dossiers.

<sup>5</sup> Betreft gelden voor de BES-eilanden die bij tweede suppletioire wet zijn overgedragen aan de verschillende dienstonderdelen.

<sup>6</sup> De hogere ICT uitgaven zijn met name het gevolg van een overboeking van het ministerie van VWS in het kader van de Digitale Werkomgeving Rijksdienst en opdrachten voor de harmonisatie van ICT systemen voor het samengevoegde ministerie van lenM, die geheel ten laste van artikel 41 zijn gekomen (in plaats van deze te splitsen over beide apparaatartikelen). Zie ook toelichting 2.

<sup>7</sup> Doordat het regeringsvliegtuig in 2010 minder vluchten uitvoerde, ontving lenM een teruggave op basis van het beheercontract. Daarnaast werd lenM gecompenseerd voor HRM dienstverlening bij het agentschap Rijkswaterstaat.

### Operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen

#### 41.01 Centrale Diensten

#### 41.02 Shared Services Organisatie

#### 41.03 Algemene uitgaven departementsonderdelen

De Centrale Diensten en de SSO hebben ook in 2011 naast het leveren van de reguliere producten en diensten op het gebied van advisering en ondersteuning van de ambtelijke leiding en politieke leiding van het departement en de Directoraten-generaal, bijgedragen aan een verdere verbetering van de departementale efficiëntie en effectiviteit en het verminderen van ambtelijke drukte. De behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer om de Raad voor Verkeer en Waterstaat samen te voegen met de Raad voor het Landelijk Gebied (RLG) en de VROM-raad tot de nieuwe Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft in 2011 plaatsgevonden. Begin 2012 vindt de behandeling in de Eerste Kamer plaats. Vooruitlopend daarop zijn de secretariaten van deze raden al sinds 2010 samengevoegd. De samenvoeging van het voormalige departement van Verkeer en Waterstaat met delen van het voormalige departement van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu tot het nieuwe departement van Infrastructuur en Milieu heeft in 2011 geleid tot een snelle integratie en bundeling van de staftaken. Daarbij heeft de continuering van de ondersteuning van de ambtelijke en politieke leiding steeds voorop gestaan. De overgang van de Departementale Auditdienst van Infrastructuur en Milieu naar de Auditdienst Rijk is in 2011 voorbereid en zal naar verwachting in 2012 worden geëffectueerd. Enkele beleidstaken die voorheen door de stafdiensten werden verricht zijn overgedragen aan de beleidsdirecties.

Begin van 2011 is, mede als gevolg van de samenvoeging van beide departementen, de nieuwe directie Concern Informatievoorziening opgericht.



## Niet-beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

Huisvestingsuitgaven bestuurskern (in € 1 000)								
	2003	2007	2008	2009	2010	Streef- waarde 2011	Real- satie 2011	Vershil
Huisvestingsuitgaven Bestuurskern	41 206	33 826	32 492	35 190	31 234	35 700	35 056	- 644

De huisvestingsindicator bestaat uit de huisvestingskosten en overige facilitaire kosten van de bestuurskern, zijnde de Directoraten Generaal, de Centrale stafdiensten en de SSO.

De lagere realisatie in 2011 wordt verklaard door lagere inhuur en diverse overige posten, waardoor het saldo van afrekeningen met 4FM.

**Artikel 61. Algemeen**

Algemene beleidsdoelstelling

Tot en met het begrotingsjaar 2011 zijn op dit artikel alle uitgaven opgenomen die niet specifiek aan de beleidsartikelen 51 tot en met 60 waren toe te rekenen.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

Deze programmamiddelen zijn gericht op het vergroten en versterken van de strategische, bestuurlijke, wetgevende en juridische kennis van lenM, alsmede de communicatie daarover.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)**

61 Algemeen					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>					<b>225 711</b>	<b>263 814</b>	<b>- 38 103</b>	<sup>2</sup> <b>- 36 688</b>
<b>Uitgaven</b>					<b>270 540</b>	<b>252 668</b>	<b>17 872</b>	<b>- 38 769</b>
<i>61.81 Programma</i>					14 905	19 749	- 4 844	- 3 465
61.81.02 Communicatie-instrumenten					2 810	3 367	- 557	- 1 164
61.81.04 Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StaB)					6 335	5 801	534	0
61.81.06 Overige vastgoedinformatievoorziening					50	0	50	50
61.81.14 Programmauitgaven Juridische Zaken					2 900	8 371	- 5 471	<sup>3</sup> - 2 176
61.81.90 Verzameluitkering					2 810	2 210	600	- 175
<i>61.82 Beleidsartikelen begroting XI-VROM</i>					47 209	43 450	3 759	- 1 310
61.82.50 Apparaat beleidsartikelen VROM					47 209	43 450	3 759	- 1 310
<i>61.85 Planbureau en Raden</i>					36 664	29 821	6 843	2 543
61.85.62 VROM-Raad					13	0	13	13
61.85.64 Raad voor Ruimtelijk Milieu- en Natuuronderzoek					0	0	0	0
61.85.66 Waddenadviesraad (WAR)					323	717	- 394	<sup>4</sup> - 394
61.85.68 Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS)					685	0	685	<sup>5</sup> - 215
61.85.70 Technische Commissie Bodembescherming (TCB)					615	622	- 7	- 20
61.85.80 Apparaat Planbureau Leefomgeving (PBL)					35 028	28 482	6 546	<sup>6</sup> 3 159
<i>61.86 Postactieven</i>					6 985	8 003	- 1 018	- 1 018
61.86.90 Postactieven VROM					6 985	8 003	- 1 018	- 1 018
<i>61.87 Gemeenschappelijke voorzieningen</i>					82 566	107 586	- 25 020	- 31 048
61.87.86 Gemeenschappelijk voorzieningen					68 667	93 925	- 25 258	<sup>7</sup> - 31 286
61.87.88 Huurbijdrage aan Rgd					13 899	13 661	238	238
<i>61.89 Bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties</i>					82 211	44 059	38 152	- 4 471
61.87.92 Bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties					82 211	44 059	38 152	<sup>8</sup> - 4 471
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven					173 817			
- Baten-lastendiensten					0			
- Restant					96 723			

## Niet-beleidsartikelen

61 Algemeen					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<i>61 Ontvangsten</i>					6 809	980	5 829 <sup>9</sup>	3 329

<sup>1</sup> Incl. stand ISB (+/-) dep. herindeling

<sup>2</sup> De lagere verplichtingenrealisatie op artikel 61 dienen in samenhang te worden gezien met de hogere verplichtingenrealisatie op artikel 41. Verplichtingen die op artikel 61 waren begroot (apparaat voorheen VROM), zijn op artikel 41 gerealiseerd (apparaat lenM). Zie ook toelichting 7.

<sup>3</sup> Bij tweede suppletore wetis € 4 mln overboekend naar Provinciefonds. Daarnaast is het deelprogramma Informatie-uitwisseling Milieuhandhaving (PIM) van het programma Uitvoering met ambitie (PUMA) vertraagd.

<sup>4</sup> De onderuitputting wordt verklaard doordat de personele kosten van de medewerkers van de Waddenadviesraad met ingang van mei jl. ivm de opheffing van de raad worden verantwoord op 61.85 apparaat beleidsartikelen VROM. De uitgaven ad € 0,323 mln betreffen voornamelijk de materiële uitgaven van de Waddenadviesraad.

<sup>5</sup> Bij de tweede suppletore wet zijn middelen ten behoeve van de personele kosten van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen uit artikel 56 overgeheveld.

<sup>6</sup> Het Planbureau voor de Leefomgeving verricht onderzoek met additionele financiering door externe partijen. De hogere uitgaven van het PBL hangen samen met de financiering van nationale en internationale projecten die eerst zelf zijn voorgefinancierd. Deze projecten genereren hogere ontvangsten waarmee het uitgavenkader gelijktijdig is verhoogd (zie toelichting 9). De extra uitgaven hebben voornamelijk betrekking op onderzoek ten behoeve van de EU (BSIK en FP6/7), de ministeries van EL&I en BuZa (DGIS) en het DGW van het eigen ministerie. Daarnaast zijn middelen (€ 2,4 mln) toegevoegd aan de begroting van het PBL ten behoeve van de inkoop van dienstverlening bij de SSO van lenM.

<sup>7</sup> De lagere uitgaven bij de gemeenschappelijke voorzieningen zijn onder meer veroorzaakt door stagnatie van apparaatuitgaven als gevolg van de vorming van het nieuwe departement. Het gaat bijvoorbeeld om traag opgestarte of vertraagde projecten bij de samengevoegde directies Bestuursondersteuning, Juridische Zaken en Communicatie. De verwachting is dat dit in 2012 weer aantrekt. Daarnaast heeft lenM al in 2011 beheersmaatregelen getroffen om de sterk oplopende apparaat taakstelling in te vullen (€ 9 mln. in 2012, € 33 mln. in 2013 en € 105 mln. in 2018). De andere verklaring is te vinden in de overboeking naar artikel 41 ten behoeve van de ICT activiteiten in het kader van het beheer en onderhoud van de ICT-systemen van voormalig VROMDe lagere realisatie is met name het gevolg van de beheersmaatregelen in het kader van de personele taakstelling. Tevens is er sprake van stagnatie van de uitgaven als gevolg van het samengaan van voorheen VROM met voorheen VenW. De andere verklaring is te vinden in de overboeking naar artikel 41 ten behoeve van de ICT activiteiten in het kader van het beheer en onderhoud van de ICT-systemen van voormalig VROM.

<sup>8</sup> Het verschil tussen de vastgestelde begroting en de realisatie van € 38 mln wordt verklaard door de systematiek van de verantwoording van de opdrachten aan het RIVM en het AgentschapNL. De uitgaven worden op het onderhavige artikel verantwoord, daarentegen worden de budgetten geraamd bij de beleidsartikelen. Bij suppletore begrotingen 2011 zijn de benodigde middelen vanuit de betreffende beleidsartikelen naar dit onderdeel overgeheveld.

<sup>9</sup> Betreft de additionele financiering van het PBL. Zie ook toelichting 6.

### Operationele doelstellingen

#### Operationele doelstellingen

#### 61.81 Programma

Conform de nadere kabinetsreactie eindbeeld Mans van 19 juni 2009 en de daarover in bestuurlijk overleg tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de UvW in 2010 gemaakte afspraken is in 2011 gezamenlijk met IPO, VNG en Unie van Waterschappen gewerkt aan de uitvoering van het programma «Uitvoering met ambitie».

De belangrijkste mijlpalen van het programma waren:

- In alle provincies is bestuurlijk commitment voor de oprichting van regionale uitvoeringsdiensten en zijn stappenplannen om deze organisatie per 1-1-2013 operationeel te hebben. Het totale aantal komt uit op 28–30. Er is ambtelijk concept van een wetsvoorstel opgesteld (wetsvoorstel VTH taken) waarmee een aantal aspecten van het nieuwe stelsel wordt geborgd (info uitwisseling, kwaliteit etc). Gemeenten en provincies hebben in 2011 de kwaliteit van (de uitvoering en handhaving door) hun eigen organisatie beoordeeld aan de hand van de kwaliteitscriteria van KPMG van december 2009.
- De ervaringen met de kwaliteitscriteria zijn in 2011 geëvalueerd; De resultaten hiervan worden gebruikt om in de eerste helft van 2012 te komen tot een aangepaste set van kwaliteitscriteria (versie 3.0). Daarbij zal ook besloten worden op welke wijze de toepassing van deze criteria in de toekomst geborgd gaat worden.

## Niet-beleidsartikelen

- Gebruikmakend van de inrichting van de regionale uitvoeringsorganisaties is in 2011 gestart met de aansluiting bij en doorontwikkeling van de infrastructuur van het programma e-inspecties tot een gemeenschappelijke voorziening voor de informatie-uitwisseling tussen alle milieuhandhavingpartners. Een eerste ambtelijke concept van de voor die informatie-uitwisseling benodigde wettelijke regeling (wetsvoorstel VTH taken) is beschikbaar gebracht.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) is een bijna volledig door lenM gesubsidieerde instelling. Op verzoek van de Raad van State adviseert de StAB de bestuursrechter in geschillen op het gebied van onder meer milieu, ruimtelijke ordening, water en natuur. Ook zijn op verzoek adviezen aan de rechtbanken verstrekt.

### Werklast StAB

	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Begroting 2011	Realisatie 2011
	Classificatie	Classificatie	Classificatie	Classificatie
Stand per 01-01	12 401	11 141	11 141	11 737
Instroom aanvragen	32 221	43 085	51 800	28 004
Aantal afgehandelde aanvragen/ adviezen	33 481	42 489	43 250	36 184
Stand per 31-12	11 141	11 737	19 691	3 557

In bovenstaande tabel wordt het verwachte aantal mensuren per adviesaanvraag geregistreerd. Op deze manier wordt bij het registreren van de instroom (en uitstroom) rekening gehouden met de complexiteit van de adviesaanvraag en is tevens zichtbaar hoeveel adviesuren benodigd/geraamd zijn.

Nieuwe regelgeving heeft tot minder vergunningenaanvragen geleid. Daarnaast heeft de economische crisis geleid tot een verdere terughoudendheid bij het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijke plannen en milieuvergunningen en daarmee tot minder conflicten.

## Operationele doelstellingen

### 61.85 Planbureau en Raden

#### *Raad voor de Wadden*

De Raad voor de Wadden heeft gevraagd en ongevraagd geadviseerd vanuit een grote gebiedsgebonden betrokkenheid over een breed scala van beleidsterreinen, die hun doorwerking hebben voor de Waddenzee. Uitgangspunt voor de Raad is de hoofddoelstelling natuur, zoals die in de regelgeving voor de Waddenzee is neergelegd. Binnen de randvoorwaarden hiervan adviseert de Raad integraal gebiedsgericht over de verschillende ontwikkelingen die in het gebied spelen. Met een bijdrage heeft lenM onafhankelijk advies gekregen over het Waddenzeebeleid, met name op de relatie tussen economie en milieu. Het werkprogramma is in het najaar vastgesteld. De Raad voor de Wadden is eind 2011 opgeheven. Dit is in lijn met het rijksbeleid met betrekking tot de afslanking van het adviesstelsel. Voorzover regering of parlement behoefte hebben aan adviezen over de Wadden zal die vraag voortaan worden neergelegd bij de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur.

## *Niet-beleidsartikelen*

### *Adviesraad Gevaarlijke Stoffen*

De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) heeft tot taak de regering en de beide Kamers der Staten-Generaal te adviseren over beleid en wetgeving inzake technische en technisch-organisatorische maatregelen ter voorkoming van ongevallen en rampen als gevolg van het gebruik, de opslag, de productie, het vervoer van gevaarlijke stoffen en beperking van de gevolgen van dergelijke ongevallen en rampen (Artikel 2 van de Wet Adviesraad gevaarlijke stoffen). In het Staatsblad is de «Wet inzake intrekking van de Wet Adviesraad gevaarlijke stoffen» gepubliceerd. Deze wet beoogt de opheffing van de Adviesraad gevaarlijke stoffen (AGS). Sinds begin 2009 treedt de NEN, Nederlands centrum van normalisatie, op als beheersorganisatie voor de PGS-richtlijnen. De operationele taken van de AGS zijn hiermee overgenomen door de NEN en zijn voor de Adviesraad komen te vervallen. De organisatie en versterking van de kennisinfrastructuur vindt plaats via drie kennisplatforms:

- ten behoeve van het operationele niveau is een door de provincies geïnitieerd netwerk actief, onder de naam reLEVant;
- ten behoeve van het tactische niveau is aansluiting gevonden bij het deskundigen forum DORA, voorgezeten door het RIVM;
- ten behoeve van het strategisch niveau is een strategisch kennisplatform opgericht, voorgezeten door de RMNO.

De resterende behoefte aan onafhankelijk strategisch en deels ook tactisch advies geeft onvoldoende rechtvaardiging voor het continueren van een vast adviescollege gespecialiseerd op het beleidsterrein veiligheid en gevaarlijke stoffen. Deze taak wordt ondergebracht bij de nieuwe Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. De wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

### *Technische commissie bodemsanering*

De Technische commissie bodembescherming heeft geadviseerd over de technisch-wetenschappelijke aspecten van milieubeleid voor de bodem. Andere activiteiten van de commissie waren het op beperkte schaal laten uitvoeren van onderzoek en het organiseren van werkgroepen over onderwerpen die bij de voorbereiding van adviezen van belang waren. In 2011 heeft de commissie onder andere geadviseerd over onderwerpen die relatie hebben met:

- Convenant Bodem, waaronder gebiedsgericht grondwaterbeheer;
- Organisatie van kennis (-ontwikkeling, -aansturing, -ontsluiting, -benutting) in een gedecentraliseerde beleidsomgeving;
- Risicobeoordeling bodemverontreiniging waaronder ecologische risicobeoordeling;
- Beleidsvisie duurzaam gebruik van de ondergrond;
- Mestbeleid, en
- Stuifbestrijding in de landbouw en het gebruik van papiercellulose hierbij.

De TCB heeft in 2011 aan deze onderwerpen gewerkt:

- Duurzaam gebruik van de ondergrond;
- Ecosysteemdiensten van de bodem, en
- Bagger op de kant, de commissie is mede-initiatiefnemer van een onderzoek naar de gevolgen van verspreiding van bagger op het land. Het onderzoek liep af in 2011.

### *Planbureau voor de Leefomgeving*

Het Planbureau voor de Leefomgeving is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL ressorteert onder het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## *Niet-beleidsartikelen*

Naast dit ministerie kunnen ook de andere departementen – met name het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Buitenlandse Zaken – en de Tweede Kamer het planbureau verzoeken onderzoek te verrichten naar vraagstukken op het gebied van milieu, natuur en ruimte.

Het planbureau heeft bijgedragen aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering voorop staat.

In 2011 heeft het planbureau onder meer volgende producten geleverd<sup>1</sup>:

- Integrale analyses en verkenningen:
  - Signalenrapport: De energieke samenleving; een publicatie met signalering en een thematische verdieping van (nieuwe) ontwikkelingen op het gebied van de leefomgeving. Dit nieuwe product verschijnt in de jaren dat er geen Balans van de Leefomgeving wordt uitgebracht,
  - Nederland in 2040: een land van regio's – Ruimtelijke Verkenning 2011
  - Naar een schone economie in 2050: routes verkend. Hoe Nederland klimaatneutraal kan worden
  - Een delta in beweging. Bouwstenen voor een klimaatbestendige ontwikkeling van Nederland
  - Monitor Duurzaam Nederland
  - The Protein Puzzle (Green growth on the table )
- Vele publicaties en artikelen, waaronder
  - Analyses op het terrein van ondermeer klimaatverandering en -adaptatie, duurzame gewasbescherming, duurzame stad, mobiliteit, kansrijk omgevingsbeleid en wonen.
- Symposia en conferenties, waaronder:
  - «Hoe kan de energiehuishouding worden verduurzaamd in tijden van bezuiniging?» op 22 maart,
  - De Ruimteconferentie op 19 april
  - «Duurzame stad, in samenhang bekeken» op 21 april
  - «De duurzame energievoorziening: molensteen of groediamant?» op 9 december.
- Twee PBL academielezingen:
  - Eric Beinhocker over complexiteit en economie, op 26 mei
  - Archon Fung over technologie, beleid en democratie, op 10 juni.

Operationele doelstellingen

### **61.89 Bekostiging van externe uitvoeringsorganisaties**

Als uitvloeisel van de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties zoals het Agentschap NL en het RIVM. De opdrachtverlening aan het Agentschap NL en het RIVM is binnen lenM centraal gecoördineerd door de Coördinerend Opdrachtgever. Hiermee is het overzicht op de totale opdracht, de kwaliteitsverbetering van het hele opdrachtproces en het terugdringen van de administratieve lasten verbeterd. Als onderdeel hiervan zijn de benodigde budgetten voor bekostiging van deze externe uitvoeringsorganisaties op één plaats in de begroting gezet.

<sup>1</sup> Alle publicaties uit 2011 zijn op [www.pbl.nl/publicaties/2011](http://www.pbl.nl/publicaties/2011) te vinden.

Niet-beleidsartikelen

**Artikel 62. Nominaal en onvoorzien**

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1 000)								
62 Nominaal en onvoorzien					Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	Slotwetmutaties
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>62.91 Loonbijstelling</i>					0	0	0	0
62.91.02 Loonbijstelling					0	0	0	0
62.92 Prijsbijstelling					0	0	0	0
62.92.04 Prijsbijstelling					0	0	0	0
62.93 Onvoorzien					0	7 020	- 7 020	0
62.93.79 Onvoorzien					0	7 020	- 7 020	0
62.94 Nog nader te verdelen taakstellingen					0	0	0	0
62.94.89 Nog nader te verdelen taakstellingen					0	0	0	0
62.94.91 Nog nader te verdelen overig					0	0	0	0
62.94.93 Generale Kasschuif					0	0	0	0
<b>Van de totale uitgaven:</b>								
- Apparaatsuitgaven								
- Baten-lastendiensten								
- Restant								
<b>62 Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> incl. stand ISB (+/-) dep.herindeling

<sup>2</sup> Het in de begroting geraamde bedrag (na de departementale herindeling) bestaat uit tijdelijk geparkeerde bedragen die nog verdeeld moeten worden binnen Hoofdstuk XII. De raming is binnen de begroting van Hoofdstuk XII verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven verricht.

## **6. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2011 HOOFDSTUK XII IENM**

### **Inleiding**

In de bedrijfsvoeringparagraaf wordt verslag gedaan van relevante aandachtspunten in de bedrijfsvoering van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM, hoofdstuk XII). De bedrijfsvoeringparagraaf heeft in overeenstemming met de Comptabiliteitswet het karakter van een uitzonderingsrapportage. Conform de Rijksbegrotingvoorschriften wordt in deze paragraaf verantwoording afgelegd over de rechtmatigheid van de begrotingsuitvoering, de totstandkoming van beleidsinformatie, het financieel en materieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering.

### *Integratie VenW en VROM-onderdelen*

Sinds oktober 2010 wordt gewerkt aan de vorming en inrichting van het nieuwe ministerie van Infrastructuur en Milieu. De hoofdrichting van het ministerie is bepaald en de missie en ambitie zijn uitgewerkt. Het oogmerk is om de grote thema's en maatschappelijke vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid samenhangend te bezien en een betekenisvolle bijdrage te leveren aan de oplossing daarvan.

De taakstelling van het kabinet betekent dat IenM met fors minder middelen een effectieve prestatie moet leveren. De taakstelling is in 2011 gedifferentieerd verdeeld over de verschillende onderdelen van IenM. In lijn met de doelstellingen van het kabinet wordt de taakstelling vooral gerealiseerd in de staf, bedrijfsvoering en beleidsontwikkeling; uitvoering en inspectie worden relatief minder zwaar aangeslagen. Een deel van de taakstelling wordt ingevuld in de vorm van effecten van de integratie (ontdubbelingen) en in een sobere opzet van de organisatie. Daarnaast moeten keuzes worden gemaakt in het verminderen, versoberen of beëindigen van taken. Dat zal merkbaar zijn in de maatschappelijke en bestuurlijke omgeving van IenM.

De hoofdstructuur van IenM geeft uitdrukking aan de oogmerken van de samenvoeging: synergie en efficiëntie. Het aantal beleidsdirectoraten is teruggebracht van vijf naar drie en er is een geïntegreerde inspectieorganisatie – Inspectie Leefomgeving en Transport – gevormd uit de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie.

De besturing van IenM is gebaseerd op eenduidige leiding, sturing op hoofdlijnen, essenties (waaronder risico's) en resultaten. Dit krijgt concreet vorm in het SG/DG-sturingsmodel en in een eenvoudige en doelmatige sturingscyclus. Het aantal managementposities is teruggebracht en de managementstructuur is in personele zin ingevuld.

Per 1 januari 2012 wordt in de nieuwe hoofdstructuur gewerkt. In 2012 ligt het accent op het benutten van de kwaliteiten van de IenM-organisatie, het stimuleren van de verdere organisatieontwikkeling en het benutten van de integratiewinst en -synergie.

### **Rechtmatigheid**

#### *Europese aanbestedingsregels*

Voor grotere opdrachten gelden de Europese aanbestedingsregels. Echter, in sommige gevallen kan naleving van deze regels tot bijzonder inefficiënte en ineffectieve uitkomsten leiden. Bij IenM is voorgeschreven dat in



## *Bedrijfsvoeringparagraaf*

uitzonderingsgevallen gemotiveerd kan worden afgeweken van deze regels met toestemming van de verantwoordelijke Directeur-Generaal.

In 2011 is, als gevolg van de departementale herindeling, besloten het contract met Getronics inzake het beheer van de ICT infrastructuur van het voormalige ministerie van VROM te continueren in plaats van opnieuw aan te besteden. Reden hiervan is de voorgenomen overdracht van dit beheer aan de Shared Services Organisatie ICT, een interne rijksbrede dienstverlener die onder het ministerie van BZK ressorteert. Dit veroorzaakt een overschrijding van de tolerantiegrens voor fouten op artikel 41 «Ondersteuning functioneren lenM» voor een bedrag van € 45 miljoen. Deze afwijking is vooraf besproken in de Bestuursraad van lenM. Indien gekozen was om wel aan te besteden, dan zou dit een dienstverleningsperiode en contractperiode van maximaal anderhalf jaar betreffen, waarbij de terugverdientijd voor investeringen en (re)transitie voor marktpartijen zeer kort zouden zijn. De contractkosten zouden derhalve onevenredig hoog zijn.

### *Controlebevindingen DAD*

Uit de controlebevindingen van de Departementale Auditdienst (DAD) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de baten-lastendiensten) van het ministerie over 2011 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden), met uitzondering van bovenstaande afwijking van de Europese aanbestedingsregels.

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

In de departementale begroting en verantwoording wordt beleidsinformatie opgenomen over doelen, prestaties en middelen. De beschikbaarheid van de beleidsinformatie neemt toe, maar de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van deze informatie is een punt van aandacht. De integratie in het jaarverslag van de onderdelen van voorheen VROM en voorheen VenW heeft te maken gehad met enkele aanloopproblemen, waardoor nog niet alle informatie beschikbaar was voor de controle van de DAD. Voor beleidsinformatie afkomstig van derden, die een deel van het beleid in opdracht van het ministerie uitvoeren, geldt sowieso dat deze doorgaans na controle van de departementale Auditdienst, voor de jaarverantwoording beschikbaar komt.

Het proces van de totstandkoming en de waarborgen daarin voor de betrouwbaarheid alsmede de beschikbaarheid van de informatie zal verder worden verbeterd door het stellen van heldere richtlijnen. In het licht van «Verantwoord Begroten» zal de Structurele Aanschrijving daarop worden aangepast.

Voorts zijn stappen gezet ter implementatie van «Verantwoord Begroten» in de begroting 2013. Als opmaat hier naar toe zijn in de begroting van 2012 artikel 31 en 38 opgesteld volgens de toen bekende nieuwe voorschriften. De nieuwe presentatie moet leiden tot meer inzicht in financiële informatie, de rol en de verantwoordelijkheid van de minister moet een duidelijke splitsing tussen apparaat- en programma-uitgaven laten zien.

### **Financieel- en materieel beheer**

In 2011 is als onderdeel van het integratieproces van de voormalige departementen VenW en VROM prioriteit gegeven aan de harmonisatie van de bedrijfsprocessen. De financiële administratie, de ICT-ondersteuning, het personeelsbeheer en het facilitair beheer hebben hierdoor vrijwel ongestoord gefunctioneerd, in een periode waarin vrijwel alle structuren, systemen en processen van de beide voormalige ministeries geïntegreerd moesten worden.

Daarnaast is aandacht besteed aan het op orde brengen van de door de Algemene Rekenkamer geconstateerde onvolkomenheden. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste onderwerpen en ontwikkelingen.

#### *Contractbeheer bij Rijkswaterstaat (RWS)*

Binnen RWS is fors ingezet op de implementatie van SCB (systeemgerichte contractbeheersing). Het «Kader SCB» is op 15 juli 2011 vastgesteld, waarbij specifieke aandachtspunten per type contract zijn benoemd. Daarnaast is de betrokkenheid van de opdrachtgevers bij de contractteams vergroot en zijn de teams versterkt. Managementaandacht is nodig om het functioneren verder te verankeren. Dit hangt mede samen met de benodigde kennis, competenties en vaardigheden van medewerkers. Dit beeld wordt bevestigd door de uitkomsten van de uitgevoerde audits voor aanlegcontracten en prestatiecontracten Beheer & Onderhoud. Deze zijn in opdracht van de departementale leiding van RWS door de DAD uitgevoerd. De rechtmatigheid is gewaarborgd, maar de implementatie van SCB verloopt niet in het tempo dat was voorzien. Het plan van aanpak «Verankering SCB» wordt in 2012 geactualiseerd, waarbij de HRM-aspecten een belangrijke plaats zullen krijgen.

De Algemene Rekenkamer constateerde over 2010 bij RWS een onvolkomenheid betreffende de beheersing van de prestatiecontracten «oude stijl». Deze prestatiecontracten zijn een aflopende zaak: alle nieuwe contracten worden met SCB beheerst. Het bestuur van RWS heeft begin 2011 bepaald dat de focus op de toepassing van SCB ligt, echter onder de voorwaarde dat de diensten de beheersing van de prestatiecontracten «oude stijl» goed hebben geborgd. Inmiddels is de beheersing van deze prestatiecontracten op toereikend niveau.

#### *Lightinkopen*

De Algemene Rekenkamer constateerde over 2010 bij voormalig VROM een onvolkomenheid op de zogenaamde «lightinkopen» (inkopen waarvoor uit oogpunt van doelmatigheid en risicomanagement een vereenvoudigde procedure geldt). Belangrijkste aandachtspunten waren dat er geen grensbedrag was voor «lightfacturen» en dat de steekproefsgewijze controle bij betaalde facturen ontbrak. Bij de harmonisatie van de procedures binnen lenM is overgegaan op de betaalprocedure van voormalig VenW. Hiermee is het grensbedrag dat voormalig VenW hanteerde voor lightfacturen (inkopen < € 15 000) ook op voormalig VROM van toepassing. Daarnaast zijn de controlemaatregelen op de lightfacturen aangescherpt.

#### *Controle op lightinkopen door budgethouders*

Bij lightinkopen kunnen medewerkers namens de budgethouder mondeling bestelling doen en daarna in het geautomatiseerde financieel systeem akkoord geven voor betaling. Maandelijks ontvangt de budgethouder een overzicht van de gedane lightinkopen. Aandachtspunt hierbij is

## *Bedrijfsvoeringparagraaf*

dat budgethouders niet altijd (zichtbaar) akkoord geven op het maandelijkse overzicht, terwijl zij wel budgetverantwoordelijk zijn. In 2012 wordt er scherper op toegezien dat budgethouders deze controle zichtbaar uitvoeren.

### *Personeelsbeheer*

De Algemene Rekenkamer constateerde over 2010 bij voormalig VROM een onvolkomenheid op het personeelsbeheer. Deze onvolkomenheid had vooral betrekking op ontoereikende controle door managers in de diverse processen in P-Direkt. In 2011 zijn, op basis van de rijksbrede controlesheets, de rollen en taken voor managers en HRM-ondersteuners vastgelegd in IenM-procesdocumenten. De publicatie van deze documenten in de generieke Administratieve Organisatie van IenM heeft deels plaatsgevonden. Op het intranet van IenM zijn echter alle procedures opgenomen en raadpleegbaar.

In 2011 is het personeelsbeheer van voormalig VROM en voormalig VenW geïntegreerd. Ook zijn de personeelssystemen van voormalig VROM en voormalig VenW samengevoegd. Er zijn daarbij diverse acties gestart om het personeelsbeheer te verbeteren. Inmiddels is een deel van de geconstateerde gebreken verholpen.

### *Vertrouwensfuncties*

De Algemene Rekenkamer (AR) heeft een onderzoek uitgevoerd naar vertrouwensfuncties bij IenM. Hierbij heeft zij geconstateerd dat vertrouwensfuncties wel in overeenstemming met BZK zijn vastgesteld, maar dat uit de administratie van IenM bleek dat met name bij de ILT sprake is van uitoefening van een vertrouwensfunctie, zonder dat een verklaring van geen bezwaar (VGB) is afgegeven. Ook bleek in een aantal gevallen niet bekend welke functionaris een vertrouwensfunctie vervult of zou moeten vervullen. Deze onduidelijkheid werd met name veroorzaakt doordat in 2011 de onderdelen van voormalig VenW en van voormalig VROM tijdelijk naast elkaar functioneerden. Per 1 januari 2012 is sprake van een geïntegreerde organisatie en kunnen de vertrouwensfuncties opnieuw worden bepaald en ingericht. In overleg met de AIVD worden de vereisten omtrent de vertrouwensfuncties zo spoedig mogelijk op orde gebracht.

### *Reviews op controleverklaring specifieke uitkeringen*

Uit onderzoek in IODAD-verband naar de werkzaamheden van accountants inzake specifieke uitkeringen bij gemeenten en provincies is gebleken dat er een onzekerheid bestaat met betrekking tot de accountant-scontrole van de specifieke uitkeringen in de jaarrekeningen 2010 van gemeenten en provincies. Daardoor kan niet in voldoende mate op die accountantscontrole worden gesteund.

De SiSa-bijlage vormt de basis voor de vaststelling van de specifieke uitkeringen. De voorschotten staan los van de SiSa-bijlage en zijn gebaseerd op andere informatie dan in de SiSa-bijlage is vermeld.

Samen met mijn ambtsgenoten van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en Financiën worden er maatregelen uitgewerkt die tot verbetering van de werking van de SiSa-systematiek moeten leiden. Deze zijn opgenomen in de bedrijfsvoeringsparagraaf van het ministerie van BZK, omdat BZK beleidsverantwoordelijke is voor SiSa.

## **Overige aspecten van de bedrijfsvoering**

### *Betaalgedrag*

Over de periode januari tot en met april 2011 is een rijksbrede audit naar het betaalgedrag bij de departementen uitgevoerd. Hierin bleek dat bij lenM gemiddeld 95% van de facturen tijdig wordt betaald. lenM voldoet daarmee aan de kabinetsdoelstelling dat minimaal 90% van de facturen binnen 30 dagen wordt betaald.

### *Informatiebeveiliging*

De Algemene Rekenkamer heeft een onderzoek uitgevoerd naar informatiebeveiliging bij het kerndepartement en RWS. Daaruit zijn aandachtspunten voortgekomen voor zowel de opzet als de werking van het informatiebeveiligingsbeleid van lenM.

Voor de opzet van het nieuwe informatiebeveiligingsbeleid van lenM heeft de Algemene Rekenkamer verbeterpunten aangedragen die zoveel als mogelijk worden meegenomen bij de opzet van het nieuwe beleid van het nieuwe departement. De aandachtspunten voor de werking hebben betrekking op de zorgplicht voor een controleerbare expliciete risicoafweging voor elk informatiesysteem, op de controleerbaarheid van de taakuitvoering van een betaalapplicatie van het kerndepartement en op de controleerbaarheid van voldoende maatregelen van toegangscontrole van het motorway traffic management systeem van RWS.

### *Overige bedrijfsvoeringsaspecten*

De structuur van de lenM-begroting is aangepast in lijn met de hoofdstructuur en verantwoordelijkheden. De generieke lenM-bedrijfssystemen en financiële, personele processen zijn geharmoniseerd en geïntegreerd.

Door de verwerkte taakstellingen uit hoofde van het Regeerakkoord ziet lenM zich geconfronteerd met meerjarig afnemende budgetten, zowel met betrekking tot het apparaat als het programma. Met het oog op onzekerheden met betrekking tot de effecten van de vorming van het nieuwe departement is in 2011 grote terughoudendheid betracht bij de besteding van vooral de apparaatbudgetten. Daarbij is geprofiteerd van synergievoordelen door de samenvoeging van de onderdelen van voorheen VenW en VROM. Dit heeft geleid tot onderuitputting bij de apparaatbudgetten in 2011. Daarnaast wordt een deel van de onderuitputting bepaald door betalingen die later plaatsvinden dan oorspronkelijk gepland. Deze uitgaven komen in 2012 terug. Voor het overige gaat het om het versneld krimpen in de richting van de taakstelling Rutte.

Voor de inrichting van de bedrijfsvoering sluit lenM aan bij de rijksbrede ontwikkelingen naar meer efficiency, standaardisatie, harmonisatie en sharing. Het programma Compacte Rijksdienst is daarbij een belangrijk kader. lenM maakt gebruik van rijksbrede shared services centra en draagt actief bij aan de vorming daarvan; zo is op 1 januari 2012 is de SSO-ICT van lenM overgedragen aan het DG OBR van BZK.

Ten behoeve van de beheersing van de informatievoorziening en de ontwikkeling van ICT-systemen is een CIO-stelsel ingericht, bestaande uit een CIO-verantwoordelijkheid voor lenM als geheel en een expliciete CIO-verantwoordelijkheid in het bestuur van de agentschappen (Rijkswaterstaat, Inspectie, KNMI). Sinds oktober 2011 nemen de CIO's van Nea en PBL ook deel aan de stuurgroep IV.

## *Bedrijfsvoeringparagraaf*

Aangaande de zelfstandige bestuursorganen en rechtspersonen met een wettelijke taak (m.n. CBR, RDW, Kadaster, LVNL en ProRail) wordt – mede naar aanleiding van recente adviezen van de Algemene Rekenkamer – het toezicht op het algemeen functioneren versterkt.

### *Waddenfonds*

Over 2011 is voor de laatste keer een jaarverantwoording over het Waddenfonds (begrotingshoofdstuk 63) opgesteld. Op 1 januari 2012 is het Waddenfonds gedecentraliseerd. Ten behoeve van een correcte administratieve afwikkeling van het fonds zijn in 2011 diverse activiteiten ondernomen. Onder andere gaan de jaarrekening en het jaarverslag van het Waddenfonds hier nader op in.

### *HSA en Prorail*

In november 2011 is een principe akkoord bereikt tussen de NS en het ministerie van IenM over de hoogte van de concessievergoeding voor het vervoer op de HSA. Onderdeel van het akkoord is een éénmalige verlaging van de concessievergoeding in de periode juli 2009 tot en met 2014. Dit heeft consequenties voor de waardering van de vordering op de HSA. Omdat het onderhandelakkoord op 31 december 2011 nog niet definitief was, is de financiële impact van het onderhandelakkoord nog niet in de stand van de administratie van IenM per 31 december 2011 verwerkt.

In 2011 is een rapport van de Algemene Rekenkamer over Prorail uitgekomen. Daarop volgde een discussie over de onderbesteding, vanwege onduidelijkheid over de berekeningssystematiek. Uiteindelijk is er overeenstemming bereikt. De Algemene Rekenkamer heeft een brief met bevindingen en aanbevelingen aan de Tweede Kamer gestuurd. De minister stelt zich volledig achter de aanbevelingen in de brief.

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 7. Verantwoordingsstaten

#### 7.1 Departementale verantwoordingsstaat 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)

Bedragen in EUR 1 000										
Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting, incl. ISB (+ of -) dep.herindeling			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	<b>TOTAAL</b>		<b>11 656 767</b>	<b>57 492</b>		<b>11 209 002</b>	<b>69 919</b>		<b>- 447 765</b>	<b>12 427</b>
	<b>Beleidsartikelen</b>									
31	Integraal waterbeleid	63 491	67 508	570	72 119	69 626	93	8 628	2 118	- 477
32	Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	56 813	57 245	4 642	58 298	57 514	2 286	1 485	269	- 2 356
33	Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	56 038	57 401	0	55 801	56 101	0	- 237	- 1 300	0
34	Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid	57 331	78 699	98	36 694	76 083	222	- 20 637	- 2 616	124
35	Mainports en logistiek	31 893	38 909	2 042	31 051	35 579	139	- 842	- 3 330	- 1 903
36	Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	59 612	117 844	43 718	18 807	58 142	34 885	- 40 805	- 59 702	- 8 833
37	Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	53 829	53 093	0	45 166	44 638	0	- 8 663	- 8 455	0
	<b>Niet-beleidsartikelen</b>									
39	Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	9 946 573	9 971 798	0	9 795 052	9 709 817	0	- 151 521	- 261 981	0
40	Nominaal en onvoorzien	- 259	- 259	0	0	0	0	259	259	0
41	Ondersteuning functioneren lenM	185 024	213 037	3 626	268 199	230 903	6 435	83 175	17 866	2 809
	<b>MILIEU</b>									
	<b>Beleidsartikelen</b>									
51	Optimalisering van de ruimtelijke afweging	37 759	43 181	934	34 269	33 868	955	- 3 490	- 9 313	21
52	Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid	75 086	160 779	0	9 012	74 182	9 336	- 66 074	- 86 597	9 336
53	Klimaat en luchtkwaliteit	64 605	91 580	0	99 219	84 692	3 769	34 614	- 6 888	3 769

Art.	Omschrijving	(1)		(2)			(3)=(2)-(1)			
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting, incl. ISB (+ of -) dep.herindeling								
		Realisatie <sup>1</sup>								
		Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting								
54	Duurzaam produceren	17 395	136 370	0	18 152	142 567	450	757	6 197	450
56	Risicobeleid	46 726	56 933	0	54 130	88 157	127	7 404	31 224	127
57	Versterken van het internationale mileubeleid	8 456	101 180	0	4 139	52 000	301	- 4 317	- 49 180	301
59	Handhaving en toezicht	48 154	48 154	882	61 086	63 097	2 714	12 932	14 943	1 832
60	Leefomgevingskwaliteit	132 715	103 627	0	36 647	61 496	1 398	- 96 068	- 42 131	1 398
	<b>Niet-beleidsartikelen</b>									
61	Algemeen	263 814	252 668	980	225 711	270 540	6 809	- 38 103	17 872	5 829
62	Nominaal en onvoorzien	7 020	7 020	0	0	0	0	- 7 020	- 7 020	0
99	Nominaal en onvoorzien	0	0	0	0	0	0	0	0	0

<sup>1</sup> De gerealiseerde uitgavenbedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

**7.2 VERANTWOORDINGSSTAAT BATEN-LASTENDIENSTEN**

Samenvattende verantwoordingsstaat 2011 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)

Bedragen in EUR 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Baten-lastendienst KNMI</b>				
Totale baten	70 703	58 860	- 11 843	58 080
Totale lasten	70 703	60 050	- 10 653	58 189
Saldo van baten en lasten	0	- 1 190	- 1 190	- 109
Totale kapitaalontvangsten	3 400	5 100	1 700	4 994
Totale kapitaaluitgaven	5 530	11 705	6 175	5 596

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

Bedragen in EUR 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Baten-lastendienst RWS</b>				
Totale baten	2 201 373	2 385 215	183 842	2 570 857
Totale lasten	2 201 373	2 344 111	142 738	2 545 260
Saldo van baten en lasten	0	41 104	41 104	25 597
Totale kapitaalontvangsten	97 900	38 834	- 59 066	70 918
Totale kapitaaluitgaven	139 672	74 081	- 65 591	116 733

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

Bedragen in EUR 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Baten-lastendienst ILT</b>				
Totale baten	89 263	97 721	8 458	105 655
Totale lasten	89 263	89 447	184	104 570
Saldo van baten en lasten	0	8 273	8 273	1 085
Totale kapitaalontvangsten	2 500	0	- 2 500	0
Totale kapitaaluitgaven	6 500	3 484	- 3 016	3 339

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)



*De Jaarrekening*

Bedragen in EUR 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie <sup>1</sup>	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Baten-lastendienst NEa</b>				
Totale baten	6 587	7 064	477	6 780
Totale lasten	6 587	6 661	74	6 345
Saldo van baten en lasten	0	403	403	435
Totale kapitaalontvangsten	1 400	1 000	- 400	0
Totale kapitaaluitgaven	1 680	953	- 727	1 206

<sup>1</sup> De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

### 7.3 Saldibalans per 31 december 2011 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting.

Activa:		Bedrag	Passiva		Bedrag
Begrotingsuitgaven	€	11 208 993 867,16	Begrotingsontvangsten	€	69 919 444,18
Liquide middelen	€	380,00	Rekening-courant RHB	€	10 996 427 049,15
Intra-comptabele vorderingen	€	8 856 902,10	Intra-comptabele schulden	€	48 316 670,47
Extra-comptabele vorderingen	€	34 141 175,11	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	€	34 141 175,11
Leningen u/g	€	6 645 157,48	Tegenrek. leningen u/g	€	6 645 157,48
Voorschotten	€	7 032 740 910,69	Tegenrek. voorschotten	€	7 032 740 910,69
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€	3 614 749 175,22	Openstaande verplichtingen	€	3 614 749 175,22
Tegenrek. garantie-verplichtingen	€	149 206 615,45	Openstaande garantieverplichtingen	€	149 206 615,45
			Sluitrekening Infrastructuurfonds	€	103 187 985,46
<b>Totaal-activa</b>	<b>€</b>	<b>22 055 334 183,21</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€</b>	<b>22 055 334 183,21</b>

#### 7.3.1 Inleiding

#### Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) (XII), het Infrastructuurfonds en het Waddenfonds, 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.

De administratie voor de begroting Waddenfonds, waarvoor een aparte rekening-courantverhouding met het ministerie van Financiën wordt aangehouden, is afzonderlijk gevoerd. Het Jaarverslag Waddenfonds is opgenomen als onderdeel in het Jaarverslag Infrastructuur en Milieu (XII). Voor de begroting van Hoofdstuk XII en het Infrastructuurfonds wordt 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 € 11 208 993 867,16

#### 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 Liquide middelen € 380,00**

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

**7.3.2.3 Intra-comptabele vorderingen € 8 856 902,10**

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden.

De toename van de aantallen en de bedragen in 2011 worden onder meer veroorzaakt door de integratie van vhVROM onderdelen.

**Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)**

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	255	6 935	65	1 430	60	5 282
posten > 1 jaar	120	1 922	155	874	130	2 334
<b>Totaal</b>	<b>375</b>	<b>8 857</b>	<b>220</b>	<b>2 304</b>	<b>190</b>	<b>7 616</b>

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

**7.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen € 34 141 175,11**

De cijfers

Tabel 2 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden.

De toename van de aantallen en de bedragen in 2011 worden onder meer veroorzaakt door de integratie van vhVROM onderdelen.

**Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000)**

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	155	8 183	40	877	45	7 127
posten > 1 jaar	565	25 958	530	22 523	550	18 634
<b>Totaal</b>	<b>720</b>	<b>34 141</b>	<b>570</b>	<b>23 400</b>	<b>595</b>	<b>25 761</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.

**Artikel 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit**

De omvang van het aantal vorderingen wordt voornamelijk bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat circa 500 vorderingen van geringe omvang uitstaan met een gezamenlijk bedrag van circa € 15 mln. welke voornamelijk betrekking hebben op het Progis-project. Noemenswaardig is een tweetal vorderingen in dat kader. Een op

Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 mln.) en één op BAM-Wilma (circa € 4 mln.) door onenigheid.

#### Artikel 54 Duurzaam produceren

Op de vennootschap Basilisk S.A. de C.V. uit Mexico is een vordering ingesteld voor de sleep-, verblijf- en saneringskosten die Staat tegen de achtergrond van de Europese Verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA) heeft gemaakt met betrekking tot de chemicaliëntanker de TS Otapan. De rechtbank Amsterdam heeft bij vonnis van 16 maart 2011 de vennootschap bij verstek veroordeeld om deze kosten van ruim € 4,3 mln., te vermeerderen met de proces- en rentekosten van circa € 0,6 mln., aan de Staat te vergoeden.

#### 7.3.2.5 Leningen u/g € 6.645.157,48

Grondslag

De door lenM 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 3 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

**Tabel 3: Leningen u/g (x € 1 000)**

Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
<b>Totaal</b>	<b>6 645</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 mln. 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 € 7.032.740.910,69

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 4 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden.

De toename van de aantallen en de bedragen in 2011 worden onder meer veroorzaakt door de integratie van vhVROM onderdelen.

Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1 000)

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	515	4 573 721	240	383 196	295	4 183 518
posten > 1 jaar	655	2 459 020	275	4 644 551	445	1 528 519
<b>Totaal</b>	<b>1 170</b>	<b>7 032 741</b>	<b>515</b>	<b>5 027 747</b>	<b>740</b>	<b>5 712 037</b>

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2011 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2011 <sup>1</sup>	7 419 009
In 2011 vastgelegde voorschotten	2 294 588
In 2011 afgerekende voorschotten	9 713 597 -2 680 856
Openstaand per 31 december 2011	<b>7 032 741</b>

<sup>1</sup> De beginstand sluit aan op de saldi opgenomen in de saldibalansen 2010 van de Hoofdstukken XI en XII.

## Toelichting

### Artikel 31 Integraal waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid zijn aan diverse organisaties voorschotten van circa € 26 mln. verstrekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren. Zo zijn vanaf 2005 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water ruim € 19 mln. en is in 2011 aan het Waterschap Brabantse Delta een voorschot van ruim € 5 mln. verstrekt. Afrekeningen worden in 2012 verwacht. Aan Deltares zijn als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie en voor projecten samenhangende met integraal waterbeleid voor circa € 5 mln. aan voorschotten verstrekt. Afwikkeling zal vermoedelijk in 2012 plaatsvinden.

### Artikel 32 Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 22 mln. verstrekt aan onder andere het CBR, de RDW, de SWOV en VVN.

### Artikel 34 Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Vanaf 2005 is voor een totaalbedrag van circa € 275 mln. aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in 2012 wordt verwacht. Om een goede bereikbaarheid binnen de economische kerngebieden te realiseren, de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren en te zorgen dat bedrijven en burgers in staat zijn zelf in hun mobiliteitsbehoefte te

voorzien zijn aan diverse lagere overheden en vervoersaanbieders voor ruim € 14 mln. aan voorschotten verstrekt. Dit voor onder andere het Taxiconvenant, Mobiliteitsmanagement, Gratis internet in de trein en Tunnelveiligheid.

#### **Artikel 35 Mainports en logistiek**

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van circa € 38 mln. verstrekt aan de luchthaven Maastricht Aachen Airport voor het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting en in drie tranches een investeringssubsidie welke in 2015 worden afgerekend. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Groningen Airport Eelde (circa € 29 mln.) en Enschede Airport Twente (€ 2 mln.). Indien de voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie en een afwateringssysteem, moet tot terugbetaling worden overgegaan. De afwikkeling vindt vermoedelijk in 2015 plaats.

Aan het NLR zijn in de jaren 2009 en 2011 voorschotten verstrekt van ruim € 11 mln. als bijdragen in de exploitatie- en investeringenkosten. Naar verwachting vindt de afwikkeling in 2012 plaats. Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 mln. omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Ook zijn sinds 2008 diverse voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 14 mln. voor bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen aan onder andere het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), aan Nederland Maritiem Land (NML), Agentschap NL (voorheen Senter Novem) en aan de Stichting Nederland is Logistiek. De verwachting bestaat dat deze voorschotten uiterlijk in 2012 worden afgewikkeld.

#### **Artikel 36 Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit**

Om de CO<sub>2</sub> uitstoot te beperken zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden, het CO<sub>2</sub>-reductieplan en roetfilters voor bussen, voorschotten verstrekt voor circa € 16 mln., aan onder andere het Agentschap NL.

Aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen is in 2011 in het kader van leefomgeving spoorwegen een bedrag van ruim € 9 mln. verstrekt voor de landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS percelen. Afwikkeling wordt in 2012 verwacht.

Om duurzame luchtvaart te bewerkstelligen en in stand te houden zijn voorschotten verstrekt van circa € 12 mln. aan onder andere de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio (€ 10 mln.) door het ondertekenen van het convenant Omgevingskwaliteit. Doel van het convenant is om de leefkwaliteit van gebieden waar de hinder van luchtvaartactiviteiten aanwezig is in stand te houden dan wel te verbeteren.

Aan de Stichting Mainport en Groen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 5 mln. vanwege de groenvoorziening van Schiphol Afwikkeling vindt in 2012 plaats.

#### **Artikel 39 Bijdrage Infrastructuurfonds en BDU**

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 2011 voorschotten verstrekt.

In totaal is circa € 4 174 mln. verstrekt aan onder andere de provincies (€ 1 655 mln.), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 896 mln.), de Stadsregio Rotterdam (€ 539 mln.), het Stadsgebied Haaglanden (€ 314 mln.), het Bestuur Regio Utrecht (€ 294 mln.), het samenwerkingsverband KAN (€ 205 mln.), de regio Eindhoven (€ 147 mln.) en de regio Twente (€ 120 mln.).

Afwikkeling vindt vermoedelijk in de jaren 2012 tot en met 2013 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

#### **Artikel 41 Ondersteuning functioneren IenM**

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2008 tot en met 2011 voor ruim € 55 mln. aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2012 of 2013 afgewikkeld.

Aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) is voor het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad een voorschot verstrekt van circ € 5 mln. waarvan de afwikkeling in 2012 wordt verwacht.

#### **Artikel 51 Optimalisering van de ruimtelijke afwegingen**

Aan diverse organisaties zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 16 mln. voor de ontwikkeling en exploitatie van basisregistraties en ontsluiting van geo-data. Zo heeft het Kadaster voor de Basisregistratie Topografie (BRT) en voor het beheer en exploitatie van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) circa € 11 mln. ontvangen.

#### **Artikel 52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid**

Voorschotten met een totaalbedrag van circa € 478 mln. zijn verstrekt met betrekking tot projecten voor gebiedsontwikkeling. Het betreft onder andere projecten voor de programma's Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) (ruim € 181 mln.) Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) (ruim € 171 mln.) en Nota Ruimtebudget (circa € 113 mln.). Afwikkeling vindt pas in latere jaren plaats.

In de jaren 2004/2008 heeft de vraag naar groen en recreatieruimte en het handhaven van de open ruimten tussen de steden geresulteerd in het inzetten van het instrument Bufferzones. Hiermee zijn gronden aangekocht waarbij de provincies verantwoordelijk zijn voor het opstellen van ontwikkelingsplannen voor regionale parken. Een bedrag van ruim € 134 mln. aan voorschotten staat open en zal na afronding en verantwoording worden afgewikkeld.

In het kader van het innovatieprogramma Mooi Nederland zijn voorschotten verstrekt aan diverse organisaties van circa € 11 mln. waarvan de afwikkeling naar verwachting in 2012/2013 zullen plaatsvinden.

#### **Artikel 53 Klimaat en Luchtkwaliteit**

Aan provincies en gemeenten zijn in het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit in de jaren 2006/2011 voorschotten betaald van ruim € 243 mln. ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Met betrekking tot het Klimaatbeleid zijn aan de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) ter uitvoering van haar taken en het programma Schoon en Zuinig bedragen verstrekt van circa € 13 mln. Voor het programma

Milieutechnologie (PROMPT), waarvan de uitvoering van het programma loopt via AgNL, zijn vanaf 2006 voorschotten betaald van circa € 10 mln. De verwachting is dat deze voorschotten in de jaren 2012 tot en met 2014 worden afgewikkeld.

#### **Artikel 54 Duurzaam produceren**

Ten laste van dit artikel staan verstrekte voorschotten open uit de jaren 2007 tot en met 2011 ten bedragen van circa € 433 mln. Zo is aan de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakings- en zwerfafval circa € 410 mln. betaald waarvan de afwikkeling in 2012/2013 wordt verwacht. In de afgelopen jaren zijn voorschotten verstrekt van circa € 12 mln. in het kader van de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM). De projecten zijn volop in uitvoering en worden vermoedelijk in 2012 afgewikkeld.

#### **Artikel 56 Risicobeleid**

Voor de uitvoering van de saneringsregeling astbestwegen zijn aan de Dienst Landelijk Gebied en aan de provincie Overijssel voorschotten verstrekt van respectievelijk circa € 89 mln. en ruim € 29 mln. Voor de subsidieregeling Programmafinanciering EV-beleid voor andere overheden zijn aan provincies bedragen toegekend van circa € 97 mln. Als voortvloeisel van het gesloten Amoniak convenant is aan DSM Agro voor de beëindiging van de amoniaktransporten een schadevergoeding verstrekt van circa € 48 mln. Ook is een vergoeding verstrekt aan de Sociale Verzekeringsbank van circa € 7 mln. in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers met mesothelioom (TNS). Aan de regionale brandweer Zuid-Holland zuid is ruim € 15 mln. verstrekt voor de spoorzone Drechtsteden. Hiermee worden maatregelen op het gebied van veiligheid, zoals calamiteitenbestrijdings-, waarschuwings- en communicatiesystemen, gerealiseerd. De hiergenoemde voorschotten worden naar verwachting in de jaren 2012/2015 afgewikkeld.

Voor het onderzoeksprogramma Elektromagnetische velden wat wordt uitgevoerd door ZonMw zijn voorschotten verstrekt van circa € 10 mln. waarvan de afwikkeling in latere jaren zal plaatsvinden.

Op het beleidsterrein Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen zijn voorschotten verstrekt van ruim € 10 mln. aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) voor het Ecologisch Onderzoekprogramma Biotechnologie. Afwikkeling vindt in 2012 plaats.

#### **Artikel 57 Versterken van het internationale milieubeleid**

De openstaande voorschotten op dit artikel (ruim € 146 mln.) wordt met name verklaard door de circa € 143 mln. die in de jaren 2001 tot en met 2003 zijn betaald als gevolg van het Kyoto-protocol waarin Nederland de verplichting heeft om de nationale broeikasgasemissies te reduceren. Door middel van het Clean Development Mechanism (CDM) instrument wordt dit gerealiseerd. De afwikkeling vindt pas in latere jaren plaats.

#### **Artikel 60 Leefomgevingskwaliteit**

Voor het realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater zijn op grond van de Wet Bodemsanering voorschotten verstrekt van ruim 162 mln. Zo is voor de uitvoering van de bodemsanering aan provincies en gemeenten ruim € 135 mln. en aan de Nederlandse Spoorwegen ruim € 27 mln. betaald. Toekenning vindt plaats voor



## *De Jaarrekening*

een periode van vijf jaar op grond van door bevoegde gezagen ingediende programma's. Aan de Stichting Bosatex, gespecialiseerd in saneringen op verontreinigingen in de textielverzorgingsbranche, zijn bedragen verstrekt van ruim € 33 mln. De verwachting is dat bovengenoemde voorschotten in de jaren 2012/2015 worden afgewikkeld.

In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten van circa € 80 mln. verstrekt om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. Afwikkeling zal vermoedelijk in 2012 plaatsvinden.

Voorschotten met een gezamenlijk bedrag van circa € 50 mln. zijn verstrekt voor de onderzoeksprogramma's Kennis voor Klimaat (circa € 26 mln.), Klimaat voor Ruimte (circa € 9 mln.) en voor Klimaatbufferprojecten (circa € 7 mln.) In de jaren 2012/2014 worden deze vermoedelijk afgewikkeld.

Om andere overheden instaat te stellen op gebiedsniveau te komen tot de gewenste kwaliteit van de leefomgeving zijn in de jaren 2008–2010 bijdragen aan het ministerie van EL&I verstrekt voor het Inversteringsbudget Landelijk Gebied van circa € 30 mln. voor het uitvoeren van projecten.

Voorschotten van ruim € 6 mln. zijn verstrekt aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten.

### **Artikel 61 Algemeen**

Door de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties waardoor voorschotten, verstrekt in de jaren 2006 tot en met 2008, nog open staan op het Agentschap NL circa € 57 mln. en op het RIVM ruim € 28 mln. Afwikkeling vermoedelijk in 2012.

Aan het ministerie van BZK zijn vergoedingen verstrekt voor diverse verzameluitkeringen met een gezamenlijk bedrag van circa 18 mln. Hiervan is circa € 14 mln. verstrekt in het kader van de verzameluitkering zwerfafval.

Op het Kadaster staan voorschotten open van circa € 16 mln. welke in 2009 en 2010 zijn betaald ten behoeve van het beheer en exploitatie van geo-data systemen. Naar verwachting worden deze in de jaren 2012 tot en met 2014 afgewikkeld.

Voorschotten van circa € 6 mln. zijn verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) die adviezen verstrekt aan rechtbanken en bestuursrechters in geschillen op het gebied van onder meer milieu, ruimtelijke ordening, water en natuur. Afwikkeling in 2012 na ontvangst accountantsverklaring.

### **7.3.2.7 Tegenrekeningen € 3 763 955 790,67**

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

**7.3.3 Passiva****7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 69 919 444,18**

Grondslag De begrotingsontvangsten van het ministerie 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 € 10 996 427 049,15**

Grondslag Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen de ministeries van Financiën en IenM. Door de integratie tussen de ministeries van vhVenW en vhVROM zijn beide rekeningen-courant in 2011 gehandhaafd. De saldi zijn gelijk aan de Saldobiljetten per 31 december 2011, welke met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 27 januari 2012, kenmerk BZ/2012/10 M, aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

**7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 48.316.670,47**

De cijfers Tabel 6 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2011 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2009 en 2010 te vermelden. De toename van het saldo wordt onder meer veroorzaakt door de integratie van vhVROM onderdelen.

**Tabel 6: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000)**

Openstaand	2011		2010		2009	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	175	48 026	332	33 939	175	31 690
posten > 1 jaar	5	291	13	175	20	1 878
<b>Totaal</b>	<b>180</b>	<b>48 317</b>	<b>345</b>	<b>34 114</b>	<b>195</b>	<b>33 568</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 2011. Deze bedragen, respectievelijk ruim € 22 mln. en circa € 14 mln., zijn in januari 2012 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen. Daarnaast is een Europese subsidie ontvangen van ruim € 9 mln. voor het binnenvaartproject Maasroute waarvan de afwikkeling in 2012 zal plaatsvinden.

**7.3.3.4 Openstaande verplichtingen € 3.614.749.175,22**

Grondslag Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2011 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2011 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2011 hebben geleid.

De cijfers Tabel 7 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

Tabel 7: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)

Stand per 1 januari 2011 <sup>1</sup>	4 118 515
Aangegaan in 2011	10 923 543
	15 042 058
Negatieve bijstellingen	- 218 315
	14 823 743
Tot betaling gekomen in 2011	- 11 208 994
Openstaand per 31 december 2011	<b>3 614 749</b>

<sup>1</sup> Beginstand toegenomen ten opzichte van 2010 door de integratie van de ministeries vhVROM en vhVenW.

De verklaring van het bedrag bij de «Negatieve bijstellingen» bestaat uit de volgende redenen. Als gevolg van de decentralisatie van middelen richting het Gemeente- en Provinciefonds is een aantal reeds aangegane verplichtingen in de administratie afgeboekt (circa € 186 mln.). Ook zijn verplichtingen die door het Agentschap NL namens lenM waren aangegaan afgeboekt (circa € 27 mln.). Daarnaast heeft een correctie plaatsgevonden die onder andere betrekking heeft op een BTW-afracht (circa € 5 mln.). Om alsnog inzicht te geven in het volume van de aangegane verplichtingen is de verplichtingenstand hiervoor bijgesteld.

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 € 149.206.615,45

Grondslag

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

## De Jaarrekening

zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

### Toelichting

Door de integratie van vhVenW en vhVROM is de stand toegenomen. Een drietal wijzigingen heeft in 2011 plaatsgevonden. Ten eerste is het rekening-courant krediet van de Rijksdienst Wegverkeer met ingang van 1 januari 2011 verlaagd van € 23 mln. naar € 5 mln. Deze overeenkomst heeft een looptijd tot 1-1-2018. Ten tweede is het rekening-courant krediet van de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) met ingang van 1 januari 2011 verhoogd van € 5 mln. naar € 12 mln. Deze overeenkomst heeft een looptijd tot 1-1-2012. Ten derde is in 2011 een garantie verstrekt voor een lening (€ 0,015 mln.) conform het Besluit Borgstelling Midden en Klein Bedrijfskredieten (MKB).

### De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2011.

**Tabel 8: Garantieverplichtingen (x € 1 000)**

Jaar	Looptijd	Organisatie	Aard garantstelling	Bedrag
2005	n.n.b.	LVNL	RC krediet	10 000
2005	n.n.b.	CBR	RC krediet	5 000
2009	n.n.b.	MKB	Lening	53
2010	n.n.b.	MKB	Lening	592
2011	n.n.b.	MKB	Lening	15
2009	n.n.b.	Kadaster	RC krediet	60 000
2009	n.n.b.	LVNL	RC krediet	30 000
2010	n.n.b.	Dienst Zuid-As	Lening	2 547
2010	2028	LVNL	Lening	29 000
2011	2018	RDW	RC krediet	5 000
2011	2012	CBR	RC krediet	7 000
Openstaand per 31 december 2011				149 207

Tabel 9 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

**Tabel 9: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1 000)**

Stand per 1 januari 2011 <sup>1</sup>	160 191
Nieuw verstrekt in 2011	7 016
<hr/>	
Afname van het risico in 2011	167 207 – 18 000
<hr/>	
Openstaand per 31 december 2010	149 207

<sup>1</sup> De beginstand sluit aan op de saldi opgenomen in de saldi-balansen 2010 van de Hoofdstukken XI en XII.

### 7.3.3.6 Tegenrekeningen € 7 073 527 243,28

### Grondslag

Voor extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

**7.3.3.7 Sluitrekening Infrastructuurfonds € 103 187 985,46**

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 BALANSEN PER 31 DECEMBER 2011 VAN DE BATEN- LASTENDIENSTEN VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

### KONINKLIJK NEDERLANDS METEOROLOGISCH INSTITUUT

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2011 Bedragen x € 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2011	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2010
<b>Baten</b>				
Omzet moederdepartement	52 357	39 488	- 12 869	38 089
Omzet overige departementen	112	1 099	987	887
Omzet derden	18 209	18 082	- 127	18 878
Rentebaten	25	115	90	1
Vrijval voorzieningen		77	77	223
Bijzondere baten				2
<b>Totaal baten</b>	<b>70 703</b>	<b>58 860</b>	<b>- 11 843</b>	<b>58 080</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten				
* Personele kosten	30 710	33 206	2 496	34 326
* Materiële kosten	37 536	24 316	- 13 220	21 675
Afschrijvingskosten				
* Immaterieel				
* Materieel	2 330	2 318	- 12	2 036
Overige Lasten				
* Dotaties voorzieningen				
* Rentelasten	264	210	- 54	152
* Bijzondere lasten				152
<b>Totaal lasten</b>	<b>70 840</b>	<b>60 050</b>	<b>- 10 790</b>	<b>58 189</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 137</b>	<b>- 1 190</b>	<b>- 1 053</b>	<b>- 109</b>

### Toelichting op de verantwoordingsstaat

#### Baten

##### *Opbrengst moederdepartement*

De belangrijkste oorzaak voor de lagere realisatie is een verlaging van de begroting voor Aardobservatie (€ 9,5 mln.). Daarnaast werden net als vorig jaar voor het Deltaplan en het NMDC bijdragen ontvangen van het moederdepartement. Deze bijdragen waren echter niet gelijk aan de hiervoor door het KNMI gemaakte kosten. Het «teveel» ontvangen bedrag wordt niet als opbrengst verantwoord maar wordt gereserveerd voor toekomstige jaren. Omdat de kosten van het Deltaplan en NMDC lager zijn uitgevallen zijn ook de verantwoorde opbrengsten zoveel lager dan begroot (respectievelijk € 1,7 mln. en € 2,4 mln.). Daarnaast is voor de dienstverlening aan de BES eilanden € 0,65 mln. ontvangen.

##### *Opbrengst overige departementen*

De bij opbrengsten derden begrote opbrengsten voor werkzaamheden voor het ministerie van Defensie zijn uitgekomen op een bedrag van € 0,87 mln.

## De Jaarrekening

### Opbrengst derden

De projectopbrengsten (subsidies) zijn € 1,4 mln. hoger dan begroot. Vooral door het uitvoeren van meer projecten dan begroot. Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie € 0,4 mln. lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door lagere projectkosten. De opbrengsten van Defensie (€ 0,87 mln.) zijn verantwoord onder de opbrengsten overige departementen.

### Vrijval voorzieningen

Er is € 0,07 mln. op de voorziening voor het Vernieuwingsprogramma vrijgevallen omdat de loonstijging in 2011 lager is uitgevallen dan begroot.

### Opbrengsten per productgroep

De opbrengsten gespecificeerd naar productgroep zijn:

Bedragen x € 1 000		
	Begroot 2011	Realisatie 2011
<b>Totaal</b>	<b>52 357</b>	<b>58 860</b>
Weer	19 894	28 736
Klimaat	11 897	18 806
Seismologie	1 516	1 999
Aardobservatie	19 050	9 127
Rentebaten		115
Vrijval voorzieningen		77

## Lasten

### Personele lasten

De personele kosten zijn circa € 2,5 mln. hoger dan begroot. Dit wordt vooral veroorzaakt door hogere sociale lasten (hogere pensioenpremie, hogere WIA en hogere bijdrage ziektekostenverzekering circa (€ 0,5 mln.), afkoop van medewerkers die met pensioen zijn gegaan (€ 0,2 mln.), niet gerealiseerde (financiële) taakstellingen en hogere inhuur (€ 1,4 mln.). Deze inhuur is voor circa € 0,8 mln. gedekt door additionele financiering.

### Materiële lasten

Door vertraging bij het opstarten van nieuwe programma's zijn de opgevraagde en betaalde contributies in het kader van aardobservatie € 9,8 mln. lager dan begroot. Daarnaast zijn door vertragingen in het Deltaplanproject de kosten € 1,7 mln. minder dan geraamd. De betalingen aan de partners van het NMDC worden niet als kosten geboekt, maar waren wel als kosten begroot. Dit zorgt voor een daling van € 2,4 mln. van de kosten.

Tenslotte is er € 1,5 mln. gerealiseerd aan niet begrote kosten voor «inhousing» van medewerkers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek.

### Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn conform de begroting.

## De Jaarrekening

### Saldo van baten en lasten

Het negatieve resultaat zal ten laste van het Eigen Vermogen worden gebracht. Toekomstige verliezen zullen worden voorkomen door bezuinigingen en een verhoging van de opbrengsten.

Balans per 31 december 2011 van Baten Lastendienst KNMI Bedragen x € 1 000		
	Balans 2011	Balans 2010
<b>Activa</b>		
Immateriële activa	398	
Materiële activa		
* grond en gebouwen	6 501	625
* installaties en inventarissen	4 156	2 677
* overige materiële vaste activa	2 947	2 891
* in ontwikkeling	2 215	2 450
Onderhanden projecten	1 497	1 277
Debiteuren	2 515	3 512
Nog te ontvangen	1 020	1 844
Liquide middelen	17 129	19 350
<b>Totaal activa</b>	<b>38 377</b>	<b>34 626</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	1 801	1 911
* verplichte reserves		
* onverdeeld resultaat	- 1 190	- 109
Leningen bij het MvF	9 070	6 964
Voorzieningen	656	1 109
Crediteuren	2 331	1 427
Nog te betalen	25 709	23 324
<b>Totaal passiva</b>	<b>38 377</b>	<b>34 626</b>

### Toelichting op de balans

#### Immateriële activa

De investering 2011 in immateriële vaste activa is € 0,4 mln. en is nog in ontwikkeling.

#### Materiële activa

In 2011 is het nieuwe computercentrum opgeleverd. Dit is een investering geweest van € 5,9 mln. (grond en gebouwen). Daarnaast is in 2011 het nieuwe massaopslagsysteem opgeleverd (€ 2,4 mln.). Dit betreft installaties en inventarissen. De activa in ontwikkeling bestaat voor het grootste deel uit uitgaven voor de Rekenserver (€ 2,1 mln.).

#### Nog te ontvangen

De ontvangen bedragen bestaan voor € 0,3 mln. uit nog te ontvangen bedragen en voor € 0,7 mln. uit vooruitbetaalde (jaar)bedragen. De nog te ontvangen bedragen betreffen voornamelijk nog te ontvangen bedragen van de luchtvaart.

#### Liquide middelen

De liquide middelen bestaan uit het saldo op de rekening courant bij de Rijkshoofdboekhouding (RHB) van het ministerie van Financiën en een deposito met een waarde van € 10 mln.



## De Jaarrekening

### Nog te betalen

In 2011 zijn bedragen ontvangen waarvan de kosten niet in hetzelfde jaar vallen als de ontvangsten. De ontvangsten waar nog geen kosten tegenover staan worden niet als opbrengst verantwoord, maar als vooruitontvangen (onder de post «Nog te betalen») ter dekking van toekomstige kosten. Zodra de kosten worden gemaakt worden de opbrengsten verantwoord en de vooruitontvangen bedragen vermindert. Het gaat vooral om ontvangsten in het kader van Aardobservatie, Deltaplan en het NMDC (Nationaal Modellen en Data Centrum).

Zie ook onderstaande tabel:

	Per 1-1-2011	2011		Per 31-12-2011	
	Vooruitont- vangen	Ontvangen bijdrage	kosten/ opbrengsten	Vooruit ontvangen	Vooruit ontvangen
Aardobservatie	9 518	9 370	9 127	243	9 761
Deltaplan	2 910	2 198	519	1 679	4 589
NMDC Vooronderzoek	67		67	- 67	0
NMDC	1 441	3 000	2 622	378	1 819

### Voorzieningen

De voorzieningen zijn afgenomen van € 1,1 mln. naar € 0,7 mln. De belangrijkste mutaties zijn een onttrekking van € 0,371 mln. wegens reguliere FPU+ uitgaven en een vrijval van € 0,07 mln. voornamelijk vanwege het niet verhogen van de FPU+ uitkeringen. Beide met betrekking tot het Vernieuwingsprogramma.

Van de voorzieningen heeft 38% een looptijd langer dan een jaar. Dit wordt met name veroorzaakt door de voor het Vernieuwingsprogramma opgenomen voorziening voor FPU+; deze loopt tot en met 2015.

	Infrastructuur de Bilt	Flankerend beleid	ARAR99	Vernieuwings- programma	Claims derden	Totaal
<b>Saldo per 1 jan 2011</b>	<b>180</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>918</b>		<b>1 109</b>
Bij: dotatie						
Af: vrijval				70		<b>70</b>
mutaties		2	9	371		<b>383</b>
Totaal af		2	9	442		<b>453</b>
<b>Saldo per 31 dec 2011</b>	<b>180</b>			<b>476</b>		<b>656</b>

Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van het verlies € 0,6 mln. Dit is 1,1% van de omzet van de afgelopen drie jaar.

## De Jaarrekening

### Kasstroomoverzicht per 31 december 2011 Bedragen x € 1 000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2011 + stand depositorekeningen</b>	<b>13 240</b>	<b>19 348</b>	<b>6 109</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>8 766</b>	<b>4 385</b>	<b>- 4 381</b>
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 3 400	- 9 891	- 6 491
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)			
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 3 400</b>	<b>- 9 891</b>	<b>- 6 491</b>
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)			
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)			
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 2 130	- 1 814	<b>316</b>
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	3 400	5 100	<b>1 700</b>
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>1 270</b>	<b>3 286</b>	<b>2 016</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2011 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand € 0,5 mln.)	<b>19 876</b>	<b>17 128</b>	<b>- 2 748</b>

### Toelichting Kasstroomoverzicht

#### Operationele kasstroom

De operationele kasstroom is opgebouwd uit afschrijvingskosten (€ 2,3 mln.), afname van de kortlopende vorderingen (€ 1,8 mln.), een toename van de schulden (€ 2,1 mln. waarvan € 1,1 mln. voor de leningen bij het Ministerie van Financiën), afbouw van de voorzieningen (- € 0,5 mln.), toename van het onderhandenwerk (- € 0,2 mln.) en tenslotte het gerealiseerde negatieve resultaat (- € 1,2 mln.).

#### Investeringskasstroom

De belangrijkste uitgaven in 2011 zijn: € 1 mln. in centrale dataopslagsystemen (totale investering € 2,4 mln.) en de Rekenserver € 2,1 mln. Daarnaast is de verbouwing die nodig was om de verplaatsing van het computercentrum mogelijk maken afgerond. De uitgaven hiervoor zijn € 5,1 mln. (totale investering € 5,9 mln.).

#### Financieringskasstroom

Er is een beroep op de leenfaciliteit gedaan van € 5,1 mln. De lening is afgeroepen ter financiering van het nieuwe computercentrum. De overige activa met korte looptijd zijn door het KNMI zelf gefinancierd (uit vooruit ontvangsten).

### Doelmatigheid

Omschrijving generiek deel	Realisatie			Raming
	2009	2010	2011	2011 (index)
Kostprijs in € per eenheid product				
– percentage overhead	20%	17%	19%	95
– fte's overhead	96	101	103	105
Tarieven/uur (index)	106	114	127	
Omzet per productgroep – weer	30 078	30 346	28 736	

## De Jaarrekening

Omschrijving generiek deel	Realisatie			Raming
	2009	2010	2011	2011 (index)
– klimaat	17 916	17 673	18 806	
– seismologie	1943	1926	1999	
– aardobservatie	6 497	7 909	9 127	
FTE-totaal	447	434	403	89
Saldo van baten en lasten (%)	0%	0%	– 2%	
Algemene weersverwachtingen en adviezen				
– afwijking min. Temperatuur C	– 0,28	– 0,24	– 0,33	
– afwijking max. temperatuur C	– 0,34	– 0,21	– 0,06	
– gem. afwijking wind snelheid (m/s)	0,18	0,04	– 0,03	
Luchtvaartverwachtingen				
– tijdigheid TAF Scvhiphol (%)	99	99	99,5	
Maritieme verwachtingen				
– tijdigheid marifoonbericht (%)	98,4	99,3	99	

### Toelichting

#### *Percentage Overhead*

Het percentage overhead is gestegen ten opzichte van 2010 met 10%. Dit wordt vooral veroorzaakt door incidentele meevallers in de kosten in 2010.

#### *Fte's overhead*

De fte's overhead worden bepaald op basis van de geschreven uren. Alle uren geschreven op overheadactiviteiten worden daarbij omgerekend naar het corresponderende aantal fte's.

Het aantal fte's overhead is gestegen doordat vooral meer uren zijn besteedt aan indirecte activiteiten en management en -ondersteuning.

#### *Tarieven per uur*

Het uurtarief wordt bepaald door de totale kosten exclusief kosten direct geboekt op een product te delen door het aantal uren geschreven op de producten.

Er is geen direct oorzakelijk verband tussen de ontwikkeling van het uurtarief en de ontwikkeling van de doelmatigheid. De stijging van het uurtarief wordt veroorzaakt door een daling van het aantal geschreven uren op producten (17% ten opzichte van 2008) in combinatie met een stijging van de kosten (5% ten opzichte van 2008). De stijging van de kosten (vooral in 2011) wordt met name veroorzaakt door het uitvoeren van projecten met additionele financiering (Deltaplan infrastructuur). Een groot deel van de daling van het aantal fte's wordt veroorzaakt door een verschuiving van fte's naar de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek KNMI.

## INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT (IVW)

## Staat van baten lasten

Gespecificeerde Staat van baten en lasten per 31 december 2011 Bedragen x € 1 000				
Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie 2011	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2010
<b>Baten</b>				
Opbrengst moederdepartement	82 986	84 764	1 868	89 148
Opbrengst overige departementen	0	0	0	0
Opbrengst derden	6 246	10 096	3 850	13 649
Rentebaten	0	543	543	260
Vrijval voorzieningen	0	2 318	2 318	2 598
Bijzondere baten	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>89 142</b>	<b>97 721</b>	<b>8 579</b>	<b>105 655</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten:	85 942	85 797	- 145	96 215
- personele kosten	57 738	65 885	8 147	73 426
- materiële kosten	28 204	19 912	- 8 292	22 788
Rentelasten	300	52	- 248	105
Afschrijvingskosten:			0	
- materieel	1 400	642	- 758	595
- immaterieel	1 500	1 869	369	2 122
Overige Lasten				
- dotaties voorzieningen	0	1 071	1 071	5 519
- bijzondere lasten	0	17	17	13
<b>Totaal lasten</b>	<b>89 142</b>	<b>89 447</b>	<b>305</b>	<b>104 570</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>0</b>	<b>8 273</b>	<b>8 274</b>	<b>1 085</b>

## Toelichting op de verantwoordingsstaat

## Baten

*Opbrengst moederdepartement*

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie VenW verricht voor het moederdepartement. De gerealiseerde agentschapsbijdrage over 2011 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen) doordat er middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2011 zijn gerealiseerd en omdat ontvangen middelen in 2011 beperkt in 2011 zijn aangesproken en daardoor gereserveerd zijn voor 2012. Daarnaast is er sprake van een beperkt aantal mutaties per Voor- en Najaarsnota.

*Opbrengst derden*

De opbrengsten derden zijn de aan de afnemers van het product «vergunningen» in rekening gebrachte tarieven. Bij de indiening van de oorspronkelijke begroting is er vanuit gegaan dat de overdracht van de uitvoering van een gedeelte (domein Scheepvaart) van de toelatings-en-continueringsactiviteiten naar klassebureaus voor 1 januari 2011 gerealiseerd zou zijn. Gedurende het jaar is een steeds groter deel van de taken overgedragen. De realisatiecijfers over 2011 zijn hierdoor wel hoger dan begroot

*Rentebaten*

De rentebaten zijn hoger dan geraamd door de hogere stand van de liquide middelen.

**Lasten**

*Personele kosten*

Bij het opstellen van de begroting is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van 745 fte en een prijs per fte van € 0,08 mln. De uiteindelijke bezetting van de IVW kwam uit op 737 fte maar gemiddeld lag deze hoger hetgeen tot hogere personele kosten heeft geleid. Bovengenoemde prijs per fte hield ook onvoldoende rekening met inhuurkosten en met de kosten voor FPU-ers.

*Materiële kosten*

De post uitbesteding is door bezuinigen de afgelopen jaren flink gedaald. Door vertraging in de ict-projecten (BCT en Informatieplan) zijn de materiële kosten ruim achtergebleven.

*Rentelasten*

De rentelasten zijn lager dan begroot omdat er bij de begroting vanuit werd gegaan dat er voorgaande jaren meer geleend zou worden voor investeringen in het wagenpark en in het Informatieplan; het geleende bedrag is uiteindelijk lager uitgevallen.

*Afschrijvingskosten*

Een deel van de vervanging van het wagenpark heeft in 2011 plaatsgevonden. Door het late activeringsmoment zijn er echter maar beperkte afschrijvingskosten gemaakt.

*Bijzondere lasten*

Een aantal auto's vervangen die nog een kleine boekwaarde had is vervangen.

**Balans per 31 december 2011 van Baten Lastendienst IVW**  
**Bedragen in EUR 1 000**

	Balans 2011	Balans 2010
<b>Activa</b>		
Immateriële activa	3 049	4 611
Materiële activa		
* grond en gebouwen		
* installaties en inventarissen	45	37
* overige materiële vaste activa	2 724	1 379
Voorraden		
Debiteuren	965	832
Nog te ontvangen	2 151	1 430
Liquide middelen	65 384	68 331
<b>Totaal activa</b>	<b>74 318</b>	<b>76 620</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	5 220	4 135
* verplichte reserves	–	–
* onverdeeld resultaat	8 273	1 085
Leningen bij het MvF	186	1 357
Voorzieningen	3 848	6 877
Crediteuren	1 964	3 387
Nog te betalen	54 828	59 780
<b>Totaal passiva</b>	<b>74 318</b>	<b>76 620</b>

**Toelichting balans**

**Activa**

*(Im)materiële activa*

Doordat er meer is afgeschreven op (im-)materiële vaste activa dan erin geïnvesteerd is, is een lagere balanswaarde ontstaan ten opzichte van 2010. Een deel van het wagenpark is vervangen hetgeen tot een hogere boekwaarde heeft geleid bij de overige materiële vaste activa.

*Debiteuren*

Het saldo van de debiteuren en van de bijbehorende voorziening is gestegen door slecht betaalgedrag van vergunningaanvragers als gevolg van de verslechterde economische situatie.

*Nog te ontvangen*

Deze overlopende activa bestaan uit een aantal kleinere posten zoals onderhanden werk en nog te factureren werkzaamheden.

*Liquide middelen*

De IVW heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding. Van de ruim € 65 mln. die per 31 december op de rekening-courant staat, is precies € 65 mln. als deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2012 en verder tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden hebben in 2011 tot veel kosten geleid. Het restant aan werkzaamheden vindt plaats in 2012.

## Passiva

### Eigen vermogen

Over 2011 heeft de Inspectie een batig saldo van € 8,273 mln. gerealiseerd. Het eigen vermogen ultimo 2011 bedraagt € 13,493 mln. Op basis van de gemiddelde omzet over de afgelopen jaren is het maximale toegestane eigen vermogen € 7,273 mln.

De eigenaar bepaalt hoe het behaalde resultaat wordt aangewend.

### Voorzieningen

Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit treden. Door beter zicht op de kans dat de rechten tot kosten voor de IVW leiden, is een deel van de voorziening vrijgevallen (€ 0,818 mln.). De rest van het verschil betreft de onttrekkingen in 2011.

In 2011 is er één nieuwe voorziening getroffen. Het betreft hier de voorziening voor de hpk-ers die aangewezen zijn als gevolg van dubbel-functies die door de fusie met de VROM-inspectie zijn ontstaan (€ 0,854 mln.).

De huisvestingsbewegingen en andere fusiegerelateerde zaken, die een gevolg waren van de fusie met de VROM-inspectie hebben in 2011 tot de vorming van een voorziening geleid. Gedurende het jaar is er naast onttrekking ook een aantal verwachte kosten gedaald. Het gaat dan voornamelijk om lagere kosten voor de inrichting van de gezamenlijke administratie en om de verlaging van de kosten van de verhuizing in Utrecht als gevolg van naar beneden bijgestelde inrichtingseisen (€ 0,694 mln.)

Tevens heeft de IVW in 2008 een voorziening getroffen voor twee claims als gevolg van verloren rechtszaken (Vrachtonie en een civielrechtelijke claim wegens asbestschade). In 2011 heeft de rechter uitspraak gedaan over het definitief te betalen bedrag van de claim van Vrachtonie. Deze claim is in 2011 uitbetaald. Het verschil is vrijgevallen.

Voor de verplichtingen richting voormalig personeel (oud-wachtgelders) van de V&W is IVW een voorziening gevormd. Het gaat hierbij om nog een persoon die geen deel meer uitmaakt van het huidige personeelsbestand. Maandelijks vindt er een onttrekking plaats in verband met de uitkering aan deze persoon. Er is opnieuw gedoteerd omdat de tijdelijke betrekking van deze oud-werknemer is beëindigd.

Door verslechterd betalingsgedrag is er een dotatie aan de voorziening dubieuze debiteuren gedaan.

#### Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2011 Bedragen x € 1 000

	Reorgani- satie	Huisvesting	FLO	Claims	Dub Deb	Wachtgeld	Totale vermogen
<b>Stand begin boekjaar</b>	<b>0</b>	<b>1 910</b>	<b>3 213</b>	<b>1 678</b>	<b>2 132</b>	<b>76</b>	<b>6 877</b>
Dotatie ten laste van het resultaat	854				95	122	976
Vrijval ten gunste van het resultaat		694	818	745	3		2 257
Onttrekking voorziening		891	95	693	292	69	1 748
<b>Stand eind boekjaar</b>	<b>854</b>	<b>325</b>	<b>2 300</b>	<b>240</b>	<b>1 932</b>	<b>129</b>	<b>3 848</b>

*Nog te betalen*

Dit betreft nog niet gerealiseerde middelen voor ICT-projecten (€ 29,087 mln.), de programmagelden voor het Project Koninkrijk (BES) (€ 8,648 mln). Tevens worden onder deze post onder andere de verplichtingen aan eigen personeel en vooruitontvangen bedragen van derden verantwoord.

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2011 Bedragen in EUR 1 000			
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2011</b>	<b>45 825</b>	<b>68.327</b>	<b>22.502</b>
2. <i>Totaal operationele kasstroom</i>	- 30.500	531	<b>31.031</b>
Totaal investeringen (-/-)	- 2 500	- 2 312	<b>188</b>
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0		0
3. <i>Totaal investeringskasstroom</i>	- 2 500	- 2 312	<b>188</b>
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 4 000	- 1 172	2.828
Beroep op leenfaciliteit (+)	2 500	0	- 2 500
4. <i>Totaal financieringskasstroom</i>	- 1 500	- 1 172	- 328
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2011 (=1+2+3+4)</b>	<b>11 325</b>	<b>65 374</b>	<b>54 049</b>

**Toelichting op het kasstroomoverzicht**

*Totaal operationele kasstroom*

Het verschil met oorspronkelijk begrote kasstroom komt doordat ontvangen middelen voor ict-projecten en het BES-programma nog niet tot kosten/uitgaven hebben geleid.

*Totaal investeringskasstroom*

Ten opzichte van de begroting is er minder geïnvesteerd. Het wagenpark is deels vervangen. Een kleiner dan begroot deel van de uitgaven voor zelfontwikkelde software bleek activeerbaar, waardoor deze uitgaven direct als kosten worden verantwoord.

*Totaal financieringskasstroom*

De financieringskasstroom bestaat uit de maandelijkse aflossingen op leningen. Door de positieve liquiditeitspositie van de IVW is het niet nodig gebleken een lening af te sluiten voor de gepleegde investeringen.

*Rekening-courant RHB per 31 december 2011*

Het positieve saldo per 31 december wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten middelen zijn ontvangen, die in de loop van 2012 tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden hebben in 2011 al tot veel kosten/uitgaven geleid. Het restant van de werkzaamheden vindt plaats in 2012. Het saldo op de rekening-courant dat hierdoor ter vrije beschikking is gekomen, is grotendeels op kortlopende deposito's geplaatst (februari en mei 2011) omdat deze middelen snel aangewend zullen worden.



Baten-lastendienst Inspectie Verkeer en Waterstaat

<b>Doelmatigheidsindicatoren</b>				
Omschrijving generiek deel	2008	2009	2010	2011
1. Kostprijs in € per eenheid product				
- Handhaving	43 454	43 086	47 840	45 375
- Vergunningverlening	29 647	27 826	15 059	13 893
2. Tarieven/uur (index)	113	113	107	108
- Handhaving	106	109	106	107
- Kennis, advies en berichtgeving	138	133	113	112
3. Omzet per productgroep (pxq)				
- Handhaving	40 901	43 086	47 840	45 375
- Vergunningverlening	29 227	27 826	15 059	13 893
- Kennis, advies en berichtgeving	26 664	26 275	19 155	17 887
4. FTE-totaal ((gemiddeld) excl. externe inhuur)	981,2	916,6	838,6	759,6
5. Saldo van baten en lasten	- 4,11%	3,65%	1,03%	8,72%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen				ntb
7. Kwaliteitsindicator 2: ziekteverzuim	4,5	4,2	4,7	4,5
<b>Omschrijving Specifiek Deel voor Inspectiediensten</b>				
8. Kostprijs/product:				
Inspectie	43 454	43 086	47 840	45 375
Vergunningverlening	29 647	27 826	15 059	13 893
Kennis, advies en berichtgeving	28 329	26 275	19 155	17 887
9. Kwaliteit Handhaving:				
Klachten (bezwaar & beroep)	0	0	235	525
Geground verklaard (%)	-	-	14%	3%

Door een relatief snelle daling van de bezetting van voornamelijk staf-medewerkers zijn de productgroepprijzen gedaald.

## NEDERLANDSE EMISSIEAUTORITEIT (NEa)

Gespecificeerde staat van baten en lasten per 31 december 2011  
Bedragen x € 1 000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	(4)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2011	Verskil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2010
<b>Baten</b>				
Opbrengst moederdepartement	6 585	7 040	455	6 773
Opbrengst derden	0	23	23	4
Rentebaten	2	1	- 1	0
Bijzondere baten	0	0	0	3
<b>Totaal baten</b>	<b>6 587</b>	<b>7 064</b>	<b>477</b>	<b>6 780</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten:				
– personele kosten	4 542	4 653	111	4 503
– materiële kosten	1 712	1 997	285	1 761
Rentelasten	42	0	- 42	4
Afschrijvingskosten:				
– materieel	11	11	0	14
– immaterieel	280	0	- 280	63
<b>Totaal lasten</b>	<b>6 587</b>	<b>6 661</b>	<b>74</b>	<b>6 345</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>0</b>	<b>403</b>	<b>403</b>	<b>435</b>

## Toelichting op de verantwoordingsstaat

**Baten***Opbrengst moederdepartement*

De totale omzet is € 0,5 mln. hoger dan begroot. Verderop staan in het overzicht van de doelmatigheidsindicatoren de begrote omzetcijfers voor 2011 per product genoemd en is een verklaring gegeven voor de verschillen.

*Opbrengst derden*

De opbrengst derden bestaat uit ontvangsten voor uitlening van een NEa medewerker aan het Nederlands Normalisatie Instituut voor zijn bijdrage aan een NEN-norm en uit bijdragen aan voorlichting in Kazachstan en Kroatië in opdracht van AgentschapNL.

**Lasten***Apparaatskosten*

De personele kosten komen in totaal € 0,1 mln. hoger uit dan oorspronkelijk begroot. Door de hogere opdracht voor het project Biobrandstoffen is meer inhuur nodig geweest dan oorspronkelijk begroot. De materiële kosten zijn € 0,3 mln. hoger dan oorspronkelijk begroot. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de departementsbrede materiële- en ICT kosten hoger waren dan de oorspronkelijke begroting. In de overige materiële kosten is een bedrag begrepen van € 49 800,- voor wervings- en aanloopkosten voor het ZBO NEa.

**Balans per 31 december 2011 van de baten-lastendienst NEa**  
**Bedragen x € 1 000**

	Balans 2011	Balans 2010
<b>ACTIVA</b>		
<b>Vaste activa</b>		
Immateriële vaste activa	2 108	1 155
Materiële vaste activa:		
– Inventaris	3	14
	2 111	1 169
<b>Vlottende activa</b>		
Voorraden	8	9
Overige vorderingen	2	0
Overlopende activa	50	1
	60	10
<b>Liquide middelen</b>	3 468	1 353
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>5 639</b>	<b>2 532</b>
<b>PASSIVA</b>		
<b>Eigen vermogen</b>		
Exploitatiereserve	237	237
Onverdeeld resultaat	838	435
	1 075	672
<b>Langlopende schulden</b>		
Leenfaciliteit Financiën	800	0
<b>Kortlopende schulden</b>		
Crediteuren	309	315
Overige schulden en overlopende passiva	3 455	1 545
	3 764	1 860
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>5 639</b>	<b>2 532</b>

**Toelichting op de balans***Immateriële vaste activa*

De waardering van de immateriële vaste activa wordt bepaald door de historische kostprijs verminderd met de cumulatieve afschrijvingen. Voor deze posten wordt een lineaire afschrijvingstermijn van vijf jaar aangehouden. De restwaarde van de immateriële activa wordt ingeschat op nihil. Deze post bestaat uit het softwaresysteem Arend die de NEa zelf heeft ontwikkeld en die ondersteunend is aan het primaire proces van de NEa. Deze software is in 2010 geheel afgeschreven. De software was gefinancierd door middel van de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën. De lening is in 2010 afgelost.

In 2009 en 2010 is aan een database gewerkt voor informatiegestuurd toezicht (IGT). Deze database is begin 2011 in gebruik genomen en zal uiteindelijk worden geïntegreerd in PAN. In 2010 is gestart met de bouw van het PAN systeem. Dit is een nieuw informatiesysteem dat het oude informatiesysteem moet gaan vervangen. Aan het eind van 2011 is PAN in gebruik genomen.

Op het moment van ingebruikname is voor het eerste deel een beroep op de leenfaciliteit gedaan van het ministerie van Financiën.

*Eigen vermogen*

Het eigen vermogen (€ 1 075 000) bestaat uit het saldo van de exploitatie-reserve en de saldi van de onverdeelde resultaten van de jaren 2010 en 2011.

*Kortlopende schulden*

De posten nog te ontvangen facturen en nog te betalen bedragen zijn hoger dan in voorgaand jaar. Deze posten bestaan voornamelijk uit facturen voor ingehuurd personeel en onderhoud ICT. De post vooruitontvangsten betreft het saldo van de afrekening en de vooruitbetalingen van de geleverde producten en diensten met de directie Klimaat en Luchtqualiteit (K&L). De afrekening met de opdrachtgever wordt berekend, zoals in de raamafspraken tussen de directie K&L en de NEa en de offerte 2011 is overeengekomen.

De af te dragen boetes lijken fors hoger, maar zijn inclusief de boetes van 2010 die met de opdracht over 2011 verrekend worden.

*Niet uit de balans blijvende verplichtingen*

De huisvesting van de NEa maakt onderdeel uit van de dienstverlenings-overeenkomst met het ministerie van IenM. Ten behoeve van de NEa is een onderverhuurovereenkomst getekend tussen het ministerie van EL&I/Agentschap en het ministerie van IenM. Deze overeenkomst is oorspronkelijk per 1 augustus 2005 aangegaan voor een periode van 36 maanden. Na afloop van deze periode wordt de overeenkomst telkenmale stilzwijgend verlengd voor de duur van 1 jaar. De gebruiksvergoeding bedroeg in 2011 € 305 506,- per jaar, inclusief de facilitaire voorzieningen en het inbouwpakket. De gebruiksvergoeding wordt jaarlijks per 1 januari aangepast, conform de Consumentenprijsindex.

Met CapGemini (voorheen Getronics PinkRocade) is op 18 april 2006 een tweejarig contract afgesloten, met als ingangsdatum 1 mei 2006, voor applicatie- en technisch beheer van de NEa systemen. Het contract kan jaarlijks stilzwijgend worden verlengd met een jaar. Het huidige contract loopt tot 1 mei 2012. De kosten bedragen € 319 328,- per 12 maanden en is jaarlijks opzegbaar.

Met DECC (Department of Energy and Climate Change) is een overeenkomst aangegaan die de service van het GRETA-systeem regelt. Voor deze service worden UKL 70 000 per jaar berekend.

**Kasstroomoverzicht per 31 december 2011**

Bedragen x € 1 000				
Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2011</b>	<b>1 228</b>	<b>1 353</b>	<b>125</b>	
2. <i>Totaal operationele kasstroom</i>	291	2 068	1 777	
3a Totaal investeringen (-/-)	- 1 400	- 953	447	
3b Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0	
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 1 400</b>	<b>- 953</b>	<b>447</b>	

		(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving		Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
4a	Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
4b	Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
4c	Aflossingen op leningen (-/-)	- 280	0	280
4d	Beroep op leenfaciliteit (+)	1 400	1 000	- 400
4.	<i>Totaal financieringskasstroom</i>	<i>1 120</i>	<i>1 000</i>	<i>- 120</i>
5.	<b>Rekening courant RHB 31 december 2011 (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand € 0,5 mln.)	<b>1 239</b>	<b>3 468</b>	<b>2 229</b>

#### Operationele kasstroom

Bij het bepalen van de operationele kasstroom is uitgegaan van het saldo van baten en lasten, dat is gecorrigeerd voor de afschrijvingen en de mutaties in de balansposten kortlopende activa en passiva.

#### Investeringskasstroom

Onder de investeringskasstroom vallen de investeringen in immateriële vaste activa (€ 1 mln.) voor het PAN systeem en de RGT database.

#### Financieringskasstroom

Dit betreft het beroep op de leenfaciliteit in 2011 bij het ministerie van Financiën.

### Doelmatigheid

#### Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2011

Omschrijving	Prestatie 2009	Prestatie 2010	Prestatie 2011	Begroting 2011
<b>Kostprijzen per product in €:</b>				
Audits	6 223	7 957	7 131	
Ad hoc onderzoeken	5 728	7 078	6 814	
Diepte- en/of thema onderzoeken <sup>1</sup>	-	-	-	
Vergunningsaanvragen	4 894	4 029	3 716	3 626
Onderhoud dossier	1 026	852	722	1 162
Helpdesk en registeradministratie <sup>2</sup>	923	924	-	832
Infodesk	-	-	140	
Registeradministratie	-	-	610	
Afsluiten Handelsjaar	-	-	430	
<b>Tarieven in €:</b>				
Laag	84	107	85	85
Midden	127	136	95	95
Hoog	149	139	116	116
<b>Omzet per productgroep (x € 1 000):</b>				
<i>Reguliere producten en diensten:</i>				
Vergunningsaanvragen	127	117	63	156
Onderhoud dossier	482	399	334	593
Toezicht en handhaving				1 785
Audits	517	923	849	
Ad-hoconderzoeken	471	630	368	
Diepte- en themaonderzoeken	307	94	145	
Juridische procedures				204
Handhaving	154	217	190	
Bezwaren en beroepen	166	94	72	
Helpdesk en registeradministratie	878	905	-	1 080

Baten-lastendienst Nederlandse Emissieautoriteit

Omschrijving	Prestatie 2009	Prestatie 2010	Prestatie 2011	Begroting 2011
Infodesk	–	–	358	
Registeradministratie	–	–	580	
Registeronderhoud EU/UN	950	769	974	1 370
Advisering en beleidsafstemming	186	203	–	230
Voorber uitv nwe regelgeving en advisering en beleidsafstemming	–	325	255	
Afsluiten handelsjaar	–	180	215	
Toewijzing rechten nieuwkomers	–	158	21	
Fraudebestrijding	–	26	139	
Overige producten en diensten	351	285	297	247
<i>Subtotaal omzet regulier</i>	<i>4 589</i>	<i>5 325</i>	<i>4 860</i>	<i>5 665</i>
<i>Projecten:</i>				
Compliance Forum	98			
Luchtvaart	323			
Nieuwkomers	98			
Update Nox	228	1 019	321	
Nox opt out/Project Nox opt out	13	26		
Allocatie fase III		119	704	
Biobrandstoffen		284	1 155	
<i>Subtotaal omzet projecten</i>	<i>760</i>	<i>1 448</i>	<i>2 180</i>	<i>920</i>
<b>Totaal omzet moederdepartement</b>	<b>5 349</b>	<b>6 773</b>	<b>7 040</b>	<b>6 585</b>
<b>FTE – totaal (excl externe inhuur)</b>	<b>27,00</b>	<b>35,84</b>	<b>38,10</b>	<b>43,00</b>
<b>Saldo van baten en lasten (%)</b>	<b>– 5,92%</b>	<b>6,42%</b>	<b>5,82%</b>	<b>0%</b>
<i>Kwaliteitsindicatoren:</i>				
<b>Validatie en vergunningverlening:</b> % vergunningen verleend binnen wettelijke termijn	95%	97%	100%	>99%
<b>Validatie en vergunningverlening:</b> % meldingen afgehandeld binnen wettelijke termijn	97%	88%	100%	>99%
<b>Validatie en Vergunningverlening:</b> aantal dossiers van bedrijven in onderhoud	474	468	463	510
Registratie Emissiehandel: register CO <sub>2</sub> online	98%	99,50%	99,3%	>99%
Registratie Emissiehandel: register NO <sub>x</sub> online	100%	99,70%	99,9%	>99%
<b>Toezicht en handhaving:</b> aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op RGT en nieuwkomers	83	115	113	92
<b>Toezicht en handhaving:</b> aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op een steekproef	–	–	6	30
<b>Toezicht en handhaving:</b> aantal uitgevoerde audits bij luchtvaart-operators	–	1	0	17
<b>Toezicht en handhaving:</b> aantal uitgevoerde ad hoc onderzoeken bij bedrijven	84	89	54	80
<b>Toezicht en handhaving:</b> aantal uitgevoerde thema onderzoeken	3	1	1	3
<b>Klanttevredenheid:</b> tevreden stakeholders <sup>3</sup>	–	69%	–	>70%
<b>Klanttevredenheid:</b> ontevreden stakeholders <sup>3</sup>	–	8%	–	<10%
<b>Algemeen:</b> aantal gegronde klachten over uitoefening taken NEa	0	0	0	<3
<b>Algemeen:</b> aantal ongegronde klachten over uitoefening taken NEa	0	0	0	<2
<b>Algemeen:</b> % klachten afgerond binnen wettelijke termijn	nvt	nvt	nvt	100%
<b>Directe uren primair proces</b>	<b>57%</b>	<b>63%</b>	<b>65%</b>	<b>&gt;56%</b>

<sup>1</sup> Vanaf 2009 worden de thema onderzoeken niet meer tegen kostprijs maar tegen werkelijke kosten afgerekend.

<sup>2</sup> Met ingang van de opdracht 2011 is dit product gesplitst in de producten Infodesk en registeradministratie

<sup>3</sup> In 2011 is geen klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd

In zijn algemeenheid kan worden vastgesteld dat de NEa op een doelmatige wijze haar rol als bevoegd gezag voor emissiehandel binnen Nederland vervult. De doelmatigheidsindicatoren in de bovenstaande tabel laten in een aantal gevallen verbeteringen ten opzichte van 2010 zien. De tarieven zijn ten opzichte van 2010 gedaald.

De begrote en gerealiseerde omzet per product verschilt bij een aantal producten. De audits, ad hoc- en thema onderzoeken zijn achtergebleven

bij de oorspronkelijke begroting. De oorzaak van deze afwijking is dat de medewerkers van deze afdeling regelmatig zijn ingezet bij de diverse lopende projecten van de NEa. Bij de projecten is de opdracht voor het project Biobrandstoffen hoger uitgekomen dan oorspronkelijk begroot. Bij de producten die tegen kostprijs worden afgerekend is een daling in de kostprijzen ten opzichte van die van 2010 zichtbaar.

## RIJKSWATERSTAAT

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2011  
Bedragen in EUR 1 000

Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	realisatie 2010
<b>Baten</b>				
Opbrengst moederdepartement	2 136 262	2 197 097	60 835	2 410 095
Opbrengst overige departementen	27 876	38 556	10 680	36 764
Opbrengst derden	81 504	143 116	61 612	110 698
Rentebaten	800	1 838	1 038	838
Bijzondere baten	5 000	4 608	- 392	11 363
Exploitatiebijdrage				
Vrijval voorzieningen				1 099
<b>Totaal baten</b>	<b>2 251 442</b>	<b>2 385 215</b>	<b>133 773</b>	<b>2 570 857</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten	1 036 392	1 031 938	- 4 454	1 080 030
* personele kosten	735 574	754 745	19 171	767 973
* materiële kosten	300 818	277 193	- 23 625	312 057
Onderhoud	1 136 808	1 246 209	109 401	1 398 933
Rentelasten	14 748	8 714	- 6 034	9 035
Afschrijvingskosten	63 494	53 331	- 10 163	52 317
* materieel	60 769	51 547	- 9 222	50 575
* immaterieel	2 725	1 784	- 941	1 742
Dotaties voorzieningen		1 479	1 479	
Bijzondere lasten		2 440	2 440	3 804
<b>Totaal lasten</b>	<b>2 251 442</b>	<b>2 344 111</b>	<b>92 669</b>	<b>2 544 119</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>		<b>41 104</b>	<b>41 104</b>	<b>26 738</b>
<b>Dotatie aan reserve Rijksrederij</b>		<b>15 185</b>	<b>15 185</b>	
<b>Nog te verdelen resultaat</b>		<b>25 919</b>	<b>25 919</b>	<b>12 960</b>

## Toelichting op de verantwoordingsstaat

## Stelselwijziging

De reserve Rijksrederij met bijbehorende systematiek is met terugwerkende kracht tot de oprichting van de Rijksrederij eind 2009 opgenomen in de verantwoording van Rijkswaterstaat. Deze systematiek betreft een afwijking op de Regeling baten-lastendiensten 2011. Deze en andere afwijkingen ten opzichte van Regeling baten-lastendiensten 2011 vinden plaats met toestemming van het Ministerie van Financien. De vergelijkende cijfers over eerdere jaren zijn op grond van dit besluit aangepast.

## Baten

## Opbrengst Moederdepartement

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet 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 en onderhoud van infrastructuur;



- capaciteit die Rijkswaterstaat levert in het kader van de kennis- en adviestaken.

De toename van de opbrengsten van het moederdepartement ten opzichte van de begroting zijn grotendeels te verklaren door het in lijn brengen van het budget voor Beheer en Onderhoud met de meerjarige onderhoudsplanning, zoals toegelicht in bijlage 4.2 van de begroting Infrastructuurfonds 2012.

Specificatie opbrengst moederdepartement	Begroting 2011	Begroting na aanpassing bekostigings-systematiek	Realisatie 2011
Hoofdwatersystemen	306 840	360 696	413 485
Hoofdwegen	1 229 448	949 168	981 583
Hoofdvaarwegen	542 158	496 991	492 057
Overig	32 480	329 407	309 972
Totaal	2 136 262	2 136 262	2 197 097

Bron: Rijkswaterstaat

Bij Voorjaarsnota 2011 is de bekostigingssystematiek aangepast van Rijkswaterstaat. Dit heeft geleid tot een verschuiving van budgetten met betrekking tot de apparaatskosten van Rijkswaterstaat. Om te zorgen dat de realisatie en budget op een zelfde wijze worden weergegeven zijn de begrotingscijfers gecorrigeerd voor deze aanpassing. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de leeswijzer in de verantwoording over het Infrastructuurfonds.

#### *Opbrengsten 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 in 2009 opgerichte Rijksrederij. De hogere realisatie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door bijdragen van andere ministeries aan projecten en vergoedingen voor personeel dat voor andere departementen heeft gewerkt.

#### *Opbrengsten derden*

De opbrengsten derden betreffen voor een belangrijk deel vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (€ 27,2 mln.) en opbrengsten in het kader van de Waterwet (€ 22,8 mln.). Ook zijn er vergoedingen ontvangen voor personeel dat voor derden heeft gewerkt (€ 3 mln.). Daarnaast bestaan de opbrengsten grotendeels uit vergoedingen van onder meer provincies en gemeenten voor diverse werkzaamheden, zoals Verkeersmanagement (Verkeerscentrum Nederland). De opbrengsten zijn hoger dan begroot. Dit komt door de genoemde ontvangsten voor personeel en opbrengsten voor leveringen van strooizout (€ 4,1 mln.), die niet waren begroot, en met name door hogere vergoedingen voor beheer en onderhoud van provincies en gemeentes.

#### *Rentebaten*

Deze hebben voornamelijk betrekking op vergoedingen over de rekening courant en korte termijn deposito's die door Rijkswaterstaat worden aangehouden. De rentebaten zijn hoger dan begroot als gevolg van een hoger saldo liquide middelen dan begroot gedurende het jaar.

#### *Bijzondere baten*

De bijzondere baten bestaan grotendeels uit boekwinsten uit de verkoop van activa.

#### **Lasten**

##### *Personele kosten*

De personele kosten zijn hoger dan begroot. Dit is onder meer het gevolg van de bijstelling van de eindejaarsuitkering eind 2010, welke niet in de begroting was opgenomen. De bezetting is in 2011 gedaald van 9291 FTE naar 8919 FTE, waarmee de gemiddelde bezetting (9103 FTE) lager is dan de begrootte formatie (9179).

Daarnaast waren de kosten van inhuur enigszins hoger als gevolg van vervangende inhuur op vacatures. De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op kerntaken van Rijkswaterstaat. De uitgaven inhuur ten behoeve van de Spoedaanpakprojecten zijn lager dan begroot, omdat een deel van de werkzaamheden in 2012 zullen worden uitgevoerd.

Specificatie	Begroting 2011	Realisatie 2011
Aantal FTE	9 179	9 103
Kosten per FTE	74	76
Eigen personeelskosten	680 574	696 244
Kosten Inhuur	55 000	58 501
Totale personele kosten	735 574	754 745

*Bron: Rijkswaterstaat*

##### *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 lagere realisatie is in belangrijke mate het gevolg van lagere onderhouds- en exploitatiekosten van vaartuigen en daarnaast zijn de kosten voor ICT lager als gevolg het faseren van de aanbesteding betreffende het beheer van de kantoorautomatisering en het implementeren van nieuwe rijksbrede contracten.

##### *Onderhoud*

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. Daarnaast zijn zowel de inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces als de investeringen met betrekking tot het beheer van het areaal verantwoord onder de post onderhoud. De hogere realisatie op beheer en onderhoud wordt met name veroorzaakt door het aansluiten van het budget met de meerjarige onderhouds-planning (zie Opbrengst moederdepartement). Daarnaast is ook de omvang van onderhoudsopdrachten van derden hoger dan geraamd.

##### *Rentelasten*

Dit betreft kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten. De kosten zijn lager dan begroot door het terughoudend aangaan van nieuwe investeringen en doordat enkele investeringen zijn gefinancierd met eigen middelen. Hierdoor is voor een kleiner bedrag beroep gedaan op de leenfaciliteit.

## Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

### Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. De kosten zijn lager dan begroot door het terughoudend aangaan van nieuwe investeringen.

### Bijzondere lasten

De bijzondere lasten bestaan voornamelijk uit boekverliezen op afgeboekte activa (€ 2 mln.) deel uit van de bijzondere lasten.

### Dotatie aan reserve Rijksrederij

Deze dotatie bestaat uit het verschil bij de Rijksrederij tussen afschrijvingen op vervangingswaarde (waarop de tarieven zijn gebaseerd) 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.

#### Balans per 31 december 2011 van Baten Lastendienst RWS Bedragen in EUR 1 000

	Balans 2011		Balans 2010	
<b>Activa</b>				
Immateriële activa		5 042		4 132
Materiële activa		261 044		285 519
* grond en gebouwen	129 177		131 964	
* installaties en inventarissen	29 683		36 791	
* overige materiële vaste activa	102 184		116 764	
Financiële vaste activa		104 187		112 587
Voorraden				
Onderhanden werk		7 547 002		9 116 255
Debiteuren		33 095		45 296
Nog te ontvangen		20 983		35 996
Liquide middelen		262 747		424 120
<b>Totaal activa</b>		<b>8 234 100</b>		<b>10 023 905</b>
<b>Passiva</b>				
Eigen Vermogen		111 503		74 782
* exploitatiereserve	60 396		47 436	
* reserve Rijksrederij	25 188		14 386	
* onverdeeld resultaat	25 919		12 960	
Langlopende lening MinFin		219 086		235 860
Voorzieningen		1 684		1 875
Op te leveren projecten		7 547 002		9 116 255
Crediteuren		58 283		62 682
Nog te betalen		296 542		532 451
<b>Totaal passiva</b>		<b>8 234 100</b>		<b>10 023 905</b>

### Toelichting op de balans

#### Activa

##### Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd tegen het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. De toename van de immateriële vaste activa wordt veroorzaakt door investeringen in verschillende softwarelicenties en -upgrades.

### **Materiële vaste activa**

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. Door terughoudendheid in het investeren in materiele vaste activa is deze post in waarde afgenomen.

### **Financiële vaste activa**

Onder de financiële vaste activa is in afwijking van de Regeling baten-lastendiensten 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 2012) is opgenomen onder debiteuren.

### **MIRT-projecten**

Onder de post MIRT-projecten is in afwijking op de Regeling baten-lastendiensten de som van de directe productie-uitgaven op lopende MIRT-projecten in het aanlegprogramma tot en met de balansdatum opgenomen. Hierbij zijn projecten die enkel bestaan uit een subsidie van het Rijk, onderzoeksprojecten en projecten waarbij aanleg en onderhoud geïntegreerd worden aanbesteed buiten beschouwing gelaten. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post «MIRT-projecten» voor hetzelfde bedrag. In 2011 is een start gemaakt met onder andere de volgende projecten: A2 Den Bosch–Eindhoven, A28 Utrecht–Amersfoort en Vaarweg Meppel–Ramspol. Daarnaast zijn in 2011 onder meer de volgende projecten opengesteld: N57 Veersedam, A2 Oudenrijn–Deil en A9 Alkmaar–Uitgeest.

### **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. Overige openstaande bedragen worden afhankelijk van hun ouderdom procentueel voorzien. Het totaal uitstaande bedrag is met circa € 12 mln. afgenomen onder meer door actief debiteurenbeheer.

### **Nog te ontvangen**

«Nog te ontvangen» bestaat uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen. Het bedrag aan uitstaande vorderingen is ten opzicht van vorig jaar gedaald door een verbetering van de beheersing van opbrengststromen.

### **Liquide middelen**

De daling is hoofdzakelijk het gevolg van een ontvangst van het moederdepartement ten behoeve van het basispakket beheer en onderhoud, die voorzien was in 2011 maar reeds in 2010 is voldaan.

### **Passiva**

#### *Eigen Vermogen*

Het eigen vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat uit de reserve Rijksrederij. Deze reserve is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en levensduur verlengend onderhoud van vaartuigen.

Volgens de systematiek na stelselwijziging wordt jaarlijks een bedrag aan deze reserve gedoteerd ter hoogte van de verschillen tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de schepen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs.

Investerings- en levensduur verlengend onderhoud aan de schepen worden direct ten laste gebracht van de reserve Rijksrederij. De Reserve Rijksrederij is in 2011 aangewend voor de aanschaf van drie schepen en een RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) (€ 3,3mln.) en voor € 1,1 miljoen aan levensduurverlengend onderhoud.

Het Eigen Vermogen blijft met 4,5% binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet voor apparaatskosten en onderhoud van de afgelopen drie jaar.

Ontwikkeling Eigen vermogen	Stand per 31/12/09	Stand per 31/12/10	Stand per 31/12/11
Eigen vermogen			
– exploitatiereserve	21 816	47 436	60 396
– reserve Rijksrederij	12 044	14 386	25 188
– onverdeeld resultaat	25 619	12 960	25 919
<b>Totaal</b>	<b>59 480</b>	<b>74 782</b>	<b>111 503</b>

Bron: Rijkswaterstaat

#### Toelichting stelselwijziging

In het onderstaande overzicht zijn de wijzigingen als gevolg van de stelselwijziging terug te vinden.

	Reserve Rijksrederij	Exploitatie-reserve	Nog te verdelen resultaat	Totaal eigen vermogen
<b>Stand per 1/1/2011</b>	<b>0</b>	<b>59 480</b>	<b>25 597</b>	<b>85 077</b>
<b>Stelselwijziging</b>				
Dotatie 2009	12 044	– 12 044	0	0
Dotatie 2010	13 778		–13 778	0
Onttrekking schepen 2010	– 10 295			– 10 295
Onttrekking levensduur verlengend onderhoud 2010	– 1 141		1 141	0
<b>Stand per 1/1/2011</b>	<b>14 386</b>	<b>47 436</b>	<b>12 960</b>	<b>74 782</b>

#### 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 € 23,8 mln. in 2011 geleend bij het Ministerie van Financiën.

#### Voorzieningen

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 2011 is € 0,2 mln. onttrokken. De looptijd van deze voorziening is uiterlijk tot en met 2023.

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

	Stand 1-1-11	Dotatie 2011	Onttrekking 2011	Vrijval 2011	Stand 31-12-11
Voorziening arbeids- voorwaardenverschil	1 875		190		1 684

Bron: Rijkswaterstaat

### MIRT-projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de debet-post MIRT-projecten.

### Crediteuren

De lichte afname in 2011 wordt met name verklaard doordat verder gestuurd is op de tijdige betaling van facturen en dus meer facturen voor de jaargrens zijn verwerkt.

### Nog te betalen

Onder «nog te betalen» zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (€ 97 mln.) en overige schulden en overlopende passiva opgenomen. In afwijking van de regeling baten-lastendiensten 2011 worden de «nog uit te voeren werkzaamheden» op de balans gepassiveerd. Deze werkzaamheden zullen in 2012 worden uitgevoerd. De daling ten opzichte van vorig jaar wordt grotendeels veroorzaakt door een in 2010 ontvangen bijdrage voor Beheer en Onderhoud in 2011 (zie ook toelichting liquide middelen).

### Kasstroomoverzicht voor het jaar 2011 Bedragen in EUR 1 000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2011</b>	<b>108 982</b>	<b>424 111</b>	<b>315 129</b>
2. <i>Totaal operationele kasstroom</i>	50 721	- 126 126	- 176 845
Totaal investeringen (-/-)	- 85 000	- 31 908	53 092
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	2 144	2 144
3. <i>Totaal investeringskasstroom</i>	- 85 000	- 29 764	55 236
Storting op deposito (-/-)	0	0	0
Storting door moederdepartement (+)	12 900	12 900	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 54 672	- 42 173	12 499
Beroep op leenfaciliteit (+)	85 000	23 790	- 61 210
4. <i>Totaal financieringskasstroom</i>	43 228	- 5 483	- 48 711
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2011 (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand 0,5 mln. euro)	<b>117 931</b>	<b>262 740</b>	<b>144 809</b>

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting Kasstroomoverzicht

#### Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2011 uit de reguliere bedrijfsvoering. De daling van de operationele kasstroom wordt met name veroorzaakt door de in 2010 ontvangen bijdrage voor beheer en onderhoud in 2011 (zie toelichting Liquide middelen) en het saldo van

baten en lasten. Daartegenover staat een kleine 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 gebouwen en voertuigen, zoals sneeuwschuivers. Door terughoudendheid in het aangaan van nieuwe investeringen 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:

- Beroep op de leenfaciliteit € 23,8 mln
- Aflossingen op leningen € 42,2 mln.
- Storting door het moederdepartement € 12,9 mln.

Terughoudendheid in het doen van investeringen en het financieren van enkele investeringen uit eigen middelen resulteerden 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. Met de invoering van de verplichte set aan doelmatigheidsindicatoren in het jaarverslag in 2009 zijn een aantal indicatoren nieuw of anders gedefinieerd dan voorheen. Omdat vanuit de historie sommige cijfers niet vergelijkbaar kunnen worden weergegeven, wordt voor deze kengetallen gebruik gemaakt van de toegestane ingroei.

Baten-lastendienst Rijkswaterstaat

Omschrijving	2008	2009	2010	2011
<b>Apparaatskosten per eenheid areaal</b>				
Hoofdwegennet	-	-	-	27 898
Hoofdvaarwegennet	-	-	-	25 538
Hoofdwatersystemen	-	-	-	1 173
<b>% Apparaatskosten tov omzet</b>				
% Apparaatskosten tov omzet	24%	23%	22%	22%
<b>Tarieven per FTE</b>				
Kosten per FTE	117 348	119 733	121 120	119 235
Met prijspeilcorrectie	117 348	115 930	116 560	113 396
<b>Omzet BLD per product</b>				
Hoofdwatersystemen	391 432	428 914	381 307	413 485
Hoofdwegen	1 422 386	1 339 801	1 336 103	981 583
Hoofdvaarwegen	545 990	518 546	632 864	492 057
Overig	81 593	40 786	59 821	309 972
TOTAAL	2 441 401	2 328 047	2 410 095	2 197 097
<b>Bezetting</b>				
FTE formatie	9 545	9 566	9 433	9 166
FTE bezetting	9 083	9 202	9 298	9 103
% overhead	16,6%	16,1%	15,6%	14,2%
<b>Exploitatiesaldo</b>				
Exploitatiesaldo	- 1,1%	1,5%	1,0%	1,1%
<b>Gebruikerstevredenheid</b>				
automobilisten landelijk				
publieksgerichtheid	-	-	6,7	6,8
betrouwbare reistijd	-	-	6,8	7,1
vrachtwagenchauffeurs landelijk				
publieksgerichtheid	-	-	6,9	6,9
betrouwbare reistijd	-	-	5,8	<sup>1</sup>
recreatievaart landelijk				
publieksgerichtheid	-	-	7,0	7,0
betrouwbare reistijd	-	-	7,2	7,3
<b>Ontwikkeling pinwaarde</b>				
Hoofdwatersystemen	-	113	116	100
Hoofdwegen	-	100	99	100
Hoofdvaarwegen	-	99	98	100

<sup>1</sup> geen representatieve meting beschikbaar

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting

#### 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.

Door de aanpassing van de bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat is de definitie van dit kengetal aangepast, waardoor geen vergelijkbare cijfers uit eerdere jaren beschikbaar zijn.



*% Apparaatskosten ten opzichte van omzet*

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (incl GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. Een daling van dit percentage is een indicatie van een toenemende efficiëntie van de organisatie. Dit jaar is dit percentage wederom gedaald.

*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. Gecorrigeerd voor het prijspeil is ten opzichte van 2008 een dalende trend waarneembaar in de kosten per FTE.

*Omzet per productgroep*

In de onderstaande tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Door de aanpassing van de bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat bij Voorjaarsnota 2011 zijn de bedragen uit 2011 niet vergelijkbaar met de cijfers uit eerdere jaren.

*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. Gedurende 2011 is gestuurd op afbouw van de bezetting en is de gemiddelde bezetting met 195 FTE afgenomen ten opzichte van 2010.

*Percentage overhead*

Deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen Rijkswaterstaat zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering. Sinds 2008 is op dit kengetal een dalende trend waar te nemen.

*Exploitatiesaldo (% van de omzet)*

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het exploitatiesaldo als percentage van de omzet over de afgelopen 4 jaar. Een positief percentage duidt op een positief exploitatiesaldo.

*Gebruikerstevredenheid*

Jaarlijks laat Rijkswaterstaat de gebruikerstevredenheid toetsen bij gebruikers van de netwerken. De waardering van de gebruikers op een schaal van 1 tot 10 is opgenomen als doelmatigheidsindicator. In 2011 is de tevredenheid van gebruikers van het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet over Rijkswaterstaat toegenomen ten opzichte van 2010.

*Ontwikkeling PINwaardes*

PINwaardes zijn een weergave van de serviceniveaus van Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud op de netwerken. De cijfers uit eerdere jaren zijn uitgedrukt in een indexcijfer ten opzichte van het verantwoordingsjaar. Op het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet zijn de PINwaardes gemiddeld hoger geworden. De daling bij Hoofdwatersystemen wordt met name veroorzaakt door de PIN «waterkeringen

voldoen aan normen», die onder meer gedaald is als gevolg van aangescherpte normen.

## DEEL D. HET WADDENFONDS

### 8.1 JAARVERSLAG

#### Inleiding – decentralisatie van het Waddenfonds

In het Regeerakkoord is aangegeven dat het Kabinet het Waddenfonds naar de Waddenprovincies (Friesland, Groningen en Noord-Holland) decentraliseert per 2012. Door de decentralisatie komt de besluitvorming dichterbij de burger te liggen. Door middel van de brieven aan de Tweede Kamer van 8 februari 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 32 500, nr. 64) en 21 maart 2011 (Kamerstukken II 2010/11, 29 684, nr. 91) heeft de minister van IenM aangegeven dat het Waddenfonds per 1 januari 2012 gedecentraliseerd wordt. Hiermee is de besteding van de middelen een autonome taak van de Waddenprovincies geworden. De Tweede Kamer heeft hier op 27 april 2011 mee ingestemd. De decentralisatie van het Waddenfonds is uitgewerkt in een Bestuursakkoord dat op 14 september 2011 door de Minister van IenM en vertegenwoordigers van de Waddenprovincies is ondertekend (Kamerstukken II 2011/12, 29 684, nr. 100). De Wet op het Waddenfonds zal worden ingetrokken. Het Kabinet heeft daartoe een intrekkingwet in procedure gebracht. Het wetsvoorstel ligt momenteel ter advisering bij de Raad van State.

Een aantal uitgangspunten uit de Wet op het Waddenfonds blijft ook na de intrekking van de wet en de decentralisatie van het Waddenfonds van kracht, het betreft onder andere:

- de doelen van het Waddenfonds;
- het oorspronkelijk werkingsgebied van het Waddenfonds;
- de gelijke verdeling van de middelen tussen duurzame economie en ecologie;
- het principe van financiering door meerdere partijen;
- de middelen worden op een programmatische aanpak besteed.

Gedurende de periode 2007–2011 zijn drie tenders van het Waddenfonds opengesteld. Het aantal ingediende projectvoorstellen overschreed de totale beschikbare budgetten ruimschoots. In totaal zijn 285 projectvoorstellen ingediend waarvan er 54 voor een totaal bedrag van € 104,9 mln zijn gehonoreerd. De selectie van investeringsvoorstellen voor subsidie uit het Waddenfonds verliep via een zogenaamd tendersysteem: gedurende een bepaalde periode in het jaar konden projectvoorstellen worden ingediend, die door een onafhankelijke commissie werden beoordeeld.

Tabel: Aantallen projecten per tender

Tender	ingediend	aantal projecten gehonoreerd	Totaalbedrag in mln €
2007–2008	106	19	40,5
2008–2009	77	17	27,7
2010	102	18	36,7
<b>Totaal</b>	<b>285</b>	<b>54</b>	<b>104,9</b>

Met de ondertekening van het bestuursakkoord is de decentralisatie van het Waddenfonds per 1 januari 2012 gerealiseerd en is het begrotingshoofdstuk 63 Het Waddenfonds opgeheven.

#### Algemene beleidsdoelstelling

Financieel wordt bijgedragen aan projecten die gericht zijn op:

## Het Waddenfonds

1. het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied;
2. het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
3. een duurzame economische ontwikkeling in het waddengebied en een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding in het waddengebied en de direct aangrenzende gebieden;
4. het ontwikkelen van duurzame kennishuishouding ten aanzien van het waddengebied.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De belangrijkste prestaties in 2011 zijn:

- Besloten is om in 2011 geen nieuwe tender op te starten. Wel zijn de hiervoor gereserveerde middelen op de begroting van lenM (€ 33 mln) via het Provinciefonds aan de Waddenprovincies ter beschikking gesteld;
- Op 14 september 2011 is in Harlingen het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds door de minister van lenM en vertegenwoordigers van de provincies Friesland, Groningen en Noord-Holland ondertekend (Stct. 26 september 2011, nr. 17102) en is de intrekkingwet Wet op de Waddenfonds ter advisering aan de Raad van State aangeboden;
- Inhoudelijke en financiële monitoring van de lopende projecten;
- 6 projecten zijn afgewikkeld en 1 project is ingetrokken;
- In samenwerking met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) van het ministerie EL&I, die het Waddenfonds uitvoert, zijn de ultimo 2011 nog lopende projecten aan de provincie Friesland, die als penvoerder namens de Waddenprovincies optreedt, overgedragen.

Externe factoren

Omdat in 2011 geen tender is uitgeschreven en geen nieuwe projecten zijn gehonoreerd is verantwoording van de externe factoren niet aan de orde.

Instrumenten

- PKB Waddenzee; de planologische kernbeslissing (PKB) Waddenzee bevat de hoofdlijnen van het rijksbeleid voor de Waddenzee;
- (Investerings)subsidies: om de doelen van het Waddenfonds te realiseren worden door middel van een subsidieregeling door het rijk investeringen in het Waddengebied gestimuleerd;
- AMvB Ruimte; hierin zijn de concrete beleidsbeslissingen uit de PKB Waddenzee beleidsneutraal opgenomen.

### Budgettaire gevolgen van beleid

					Realisatie	Vastge- stelde begroting,	Verschil	Slotwet- mutaties 2011	
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	1	2011
<b>Verplichtingen</b>	2 275	41 079	29 245	36 993	542	36 515	– 35 973	1	– 9 144
<b>Uitgaven</b>	1.46	4 453	14 267	6 256	15 395	80 478	– 65 083		– 66 492
<i>Programma:</i>									
Vergroten/versterken van natuur- en landschapswaarden van het Wad	0	2 760	13 220	5 216	14 717	79 600	– 64 883	2	– 64 883
	0	0	685	3 733	11 545	35 820	– 24 275		– 24 275
Verminderen externe bedreigingen van de rijkdom van de Waddenzee	0	0	0	0	0	4 776	– 4 776		– 4 776

## Het Waddenfonds

					Realisatie	Vastge- stelde begroting,	Verschil	Slotwet- mutaties 2011
	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2011	2011
Duurzame economische ontwikkeling en energiehuishouding	0	2 400	11 195	483	2 172	35 820	- 33 648 0	- 33 648
Ontwikkelen duurzame kennishuishouding waddengebied	0	360	1 340	1 000	1 000	3 184	- 2 184	- 2 184
<i>Apparaat:</i> - Beheers- en uitvoeringskosten	146	1 693	1 047	1 040	678	878	- 200	- 200
<b>Ontvangsten</b>	<b>33 878</b>	<b>33 878</b>	<b>33 878</b>	<b>4 497</b>	<b>878</b>	<b>33 878</b>	<b>- 33 000</b>	<b>3</b>

### Toelichting

Het Waddenfonds werd gevoed vanuit begrotingshoofdstuk XII – ministerie van Infrastructuur en Milieu, artikel 52 Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid. Gedurende de periode 2006–2011 werden vanuit dit artikel de benodigde middelen voor de programma's en de beheers- en uitvoeringskosten naar het Waddenfonds overgedragen. In totaal is in de periode 2006–2011 € 107,0 miljoen gestort in het Waddenfonds en daar als ontvangsten verantwoord. Dit betekende dat van het totale beschikbare budget van het Waddenfonds (inclusief de efficiencykorting) nog € 602,6 miljoen minus € 107,0 = € 495,6 miljoen resteerde op het begrotingshoofdstuk XII. Dit budget is bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2011 en Miljoenennota 2012 overgeheveld naar het Provinciefonds.

### Verplichtingen

1. In 2011 is geen nieuwe tender uitgeschreven, waardoor er, anders dan ten tijde van de indiening van de Rijksbegroting was verondersteld, geen nieuwe subsidies zijn toegekend.

### Uitgaven

2. In opdracht van het ministerie van IenM voert de Dienst Landelijk Gebied (DLG) van het ministerie van EL&I het Waddenfonds uit. In 2011 heeft de DLG voor een totaalbedrag van € 14,7 miljoen aan betalingsverzoeken op projecten gehonoreerd. Het nog te betalen deel zal vanaf 2012 door de Waddenprovincies met de subsidieontvangers worden verrekend.

### Ontvangsten

3. In verband met de besluitvorming over de decentralisatie en het niet uitschrijven van een nieuwe tender is in 2011 vanuit het begrotingshoofdstuk Infrastructuur en Milieu (XII) artikel 52 «Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid» alleen het geraamde budget voor de apparaatskosten van € 0,878 miljoen aan het Waddenfonds overgedragen.

### Vermogen van het Waddenfonds (begrotingshoofdstuk 63)

De opbouw van het fondsvermogen per 31 december 2011 kan als volgt worden weergegeven:

Bedragen x € 1 000	
Cumulatieve ontvangsten Waddenfonds (2006–2011)	107 009
àf: cumulatieve uitgaven Waddenfonds (2006–2011)	40 517
<b>Saldo ontvangsten en uitgaven</b>	<b>66 492</b>
Saldo ontvangsten en uitgaven	66 492
àf openstaande verplichtingen	68 946
<b>Fondsvermogen per 31 december 2011</b>	<b>– 2 454</b>

Het saldo ontvangsten en uitgaven ten bedrage van € 66,5 miljoen wordt conform het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds in 2012 overgedragen aan het Provinciefonds. Het negatieve fondsvermogen levert voor de Waddenprovincies geen problemen op. Vanuit de lenM begroting zijn bij 2<sup>e</sup> suppletoire 2011 en bij Miljoenennota 2012 hiervoor al voldoende middelen naar het Provinciefonds overgeheveld.

### Operationele doelstellingen

Met betrekking tot de operationele doelstellingen van het Waddenfonds wordt per doelstelling aangegeven welke projecten in 2011 zijn afgerond.

Operationele doelstelling

#### **Vergroten/versterken van natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied**

Doelbereiking

##### *Het Nollenlandschap van Den Helder*

De Stichting Landschap Noord-Holland heeft twee tentoonstellingsruimten, twee gastenverblijven en een beheerderswoning gerealiseerd. Tevens is het overgangsgebied van stedelijke omgeving naar open gebied ingericht. Er ontstaat een circa 32 hectare groot natuurgebied waarin cultuur in het noordelijke deel een voornamelijk rol speelt en cultuurhistorie en ecologie in het zuidelijke deel.

##### *Natuurontwikkeling Utopia*

De Vereniging Natuurmonumenten heeft het gebied Utopia (28 hectare) gelegen langs de Waddendijk op Texel ingericht als natuurgebied. Brak water en de unieke ligging maken dat het gebied veel kansen biedt voor nieuwe hoogwaardige natuur. Het gebied is mede ingericht als hoogwatervluchtplaats en als broed- en foerageergebied voor Wadvogels.

##### *De gouden driehoek Texel, herstel steunforten Redoute en Lunette*

Het betreft herstel van twee bijforten op Texel, genaamd Redoute en Lunette. Deze forten liggen aan weerszijde van het reeds herstelde fort De Schans.

#### **Verminderen externe bedreigingen van de rijkdom van de Waddenzee**

Doelbereiking

Geen project afgerond.

### **Duurzame economische ontwikkeling en energiehuishouding**

Doelbereiking

#### *Vlieland bespaart energie*

Door energiebesparende maatregelen heeft de gemeente Vlieland in een recreatiepark en in een haven duurzame energieopwekking, een besparing van water en energieverbruik, een reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot en een beperking van lichtuitstoot gerealiseerd. Hiertoe zijn een dienstwoning en toiletgebouwen vervangen, zijn de steigers verlicht d.m.v. LED-lampen, zijn zonneboilers geplaatst in 27 bestaande woningen en zijn energiebesparende maatregelen in een zwembad gerealiseerd.

#### *5 MW getijdenenergiecentrale Texel fase 1*

In dit project heeft de gemeente Texel plannen ontwikkeld voor de aanleg van een getijdenenergiecentrale. De planning en realisatie van de uiteindelijke getijdencentrale maakt geen onderdeel uit van dit project.

#### *Waddenstrandje Texel*

De gemeente Texel heeft ten noorden van de haven van Oudeschild een buitendijkse steenstort vervangen door een zandstandje (0,8 hectare) met een ecologisch karakter. Het standje is gratis toegankelijk voor vaarrecreanten en inwoners van Texel.

#### *25 DONQI Urban Windmills Texel – fase 1*

Dit project kan niet worden gerealiseerd en is ingetrokken. De bedoeling was een proef te doen met kleine windmolens in de bebouwde omgeving.

#### *Nieuwland, jeugdherberg wordt gastenverblijf*

Een particulier heeft de monumentale jeugdherberg Nieuwland gerenoveerd en tot gastenverblijf omgebouwd.

### **Ontwikkelen duurzame kennishuishouding waddengebied**

Doelbereiking

Geen project afgerond.

#### **Overzicht afgeronde onderzoeken**

De Waddenprovincies dragen, zoals opgenomen in het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds, zorg voor het ontwikkelen van een monitoring- en evaluatiesysteem ten behoeve van de middelen van het Waddenfonds.

## **8.2 BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2011 WADDENFONDS**

### **Rechtmatigheid**

Over de comptabele rechtmatigheid zijn er geen bijzonderheden te melden.

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

Over de totstandkoming van beleidsinformatie zijn er geen bijzonderheden te melden.



### 8.3 Departementale verantwoordingsstaat 2011 van het Waddenfonds

Bedragen in EUR 1 000										
Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting, incl. ISB (+ of -) dep.herindeling			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich- tingen	Uitgaven	Ontvangsten
	<b>TOTAAL</b>		<b>80 478</b>	<b>33 878</b>		<b>15 396</b>	<b>878</b>		<b>- 65 082</b>	<b>- 33 000</b>
01	Waddenfonds	36 515	80 478	33 878	542	15 396	878	- 35 973	- 65 082	- 33 000

<sup>1</sup> De gerealiseerde uitgavenbedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1 000)

**8.4 Saldibalans per 31 december 2011 van het Waddenfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting.**

Activa:		Bedrag	Passiva		Bedrag
Begrotingsuitgaven	€	15 395 383,11	Begrotingsontvangsten	€	878 000,00
Begrotingsuitgaven voorgaande jaren	€	0,00	Begrotingsontvangsten voorgaande jaren <sup>1</sup>	€	81 009 362,06
Rekening-courant RHB	€	66 491 978,95	Rekening-courant RHB	€	0,00
Voorschotten	€	32 550 561,00	Tegenrek. voorschotten	€	32 550 561,00
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€	68 945 654,00	Openstaande verplichtingen	€	68 945 654,00
<b>Totaal-activa</b>	<b>€</b>	<b>183 383 577,06</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€</b>	<b>183 383 577,06</b>

<sup>1</sup> Saldo cumulatieve ontvangsten en uitgaven van voorgaande jaren.

**8.4.1 Inleiding**

Over 2011 is voor de laatste keer een jaarverantwoording over het Waddenfonds (begrotingshoofdstuk 63) opgesteld. Dit komt doordat per 1 januari 2012 het Waddenfonds wordt gedecentraliseerd naar de drie Waddenprovincies. In september 2011 is door de minister van IenM en vertegenwoordigers van de provincies de overdracht in een bestuursakkoord bekrachtigd.

**8.4.2 Activa**

**8.4.2.1 Begrotingsuitgaven**

**Begrotingsuitgaven € 15 395 383,11**

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Waddenfonds sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

**8.4.2.2 Rekening-courantverhouding RHB € 66 491 978,95**

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en het Waddenfonds. Het saldo is gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2011, welke met een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 27 januari 2012, kenmerk BZ/2012/10 M, aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

**8.4.2.3 Voorschotten € 32.550.561,00**

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 1: Afgerekende voorschotten (x € 1 000)**

Stand per 1 januari 2011	21 316
In 2011 vastgelegde voorschotten	13 779
	35 095
In 2011 afgerekende voorschotten	- 2 544
Openstaand per 31 december 2011	<b>32 551</b>

Toelichting

De voorschotten zijn in de jaren 2008 tot met 2011 verstrekt door de Dienst Landelijk Gebied (DLG) die de uitvoering van de projecten uit het Waddenfonds verzorgt.

Door de decentralisatie van het Waddenfonds wordt de verantwoordelijkheid voor de afwikkelingen met ingang van 2012 overgedragen aan de Waddenprovincies. Dit betekent dat met ingang van 2012 het saldo in het Waddenfonds «nihil» is.

#### **8.4.2.4 Tegenrekening verplichtingen € 68 945 654,00**

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekening aan de passiva-zijde wordt uit het oogpunt van het evenwichtsverband een tegenrekening gebruikt.

#### **8.4.3 Passiva**

##### **8.4.3.1 Begrotingsontvangsten**

#### **Begrotingsontvangsten € 878 000,00**

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het Waddenfonds sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### **Begrotingsontvangsten voorgaande jaren € 81 009 362,06**

Het hier gepresenteerde saldo betreft de cumulatieve begrotingsuitgaven en -ontvangsten van de jaren 2008 tot en met 2010. Het saldo is toegevoegd aan de ontvangsten van het lopende jaar.

##### **8.4.3.2 Openstaande verplichtingen € 68.945.654,00**

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2011 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2011 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2011 hebben geleid. Voor de verplichting inzake Biogasleiding Noordoost Friesland ad € 5 mln. geldt dat deze in onderzoek is. Naar aanleiding van dit onderzoek zal deze verplichting worden aangepast of ingetrokken.

Door de decentralisatie van het Waddenfonds worden deze lopende verplichtingen per 1 januari 2012 overgedragen aan de Waddenprovincies waardoor met ingang van 2012 het saldo in het Waddenfonds «nihil» is.

De cijfers

Tabel 2 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

**Tabel 2: Openstaande verplichtingen (x € 1 000)**

Stand per 1 januari 2011	83 930
Aangegaan in 2011	542
<hr/>	
Negatieve bijstellingen	84 472 – 131
<hr/>	
Tot betaling gekomen in 2011	84 341 – 15 395
<hr/>	
Openstaand per 31 december 2011	<b>68 946</b>

**8.4.3.3 Tegenrekening voorschotten € 32 550 561,00**

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekening aan de activa-zijde wordt uit het oogpunt van het evenwichtsverband een tegenrekening gebruikt.

## **DEEL E. BIJLAGEN**

### **BIJLAGE 1 Toezichtrelaties ZBO's en RWT's**

#### **Algemeen**

In 2011 is binnen lenM, als onderdeel van de integratie van VenW en delen van VROM, gewerkt aan het inrichten van het toezicht op zbo's en rwt's. Eind 2011 is besloten tot het inrichten van een unit Toezicht bij de hoofddirectie FMC. Tegelijkertijd is besloten om de SG te positioneren als eigenaar, ondersteund door de unit Toezicht, van in ieder geval de zbo's die vallen onder de werking van de Kaderwet zbo en Prorail. Het opdrachtgeverschap blijft bij de verantwoordelijke directeur-generaal. Met deze stap beoogt lenM de governance op zelfstandige organisaties verder te professionaliseren en komt zij tegemoet aan diverse aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer.

Als gevolg van de fusie en de situatie bij het CBR is besloten om de «Aanpassingwet zbo's lenM aan de Kaderwet zbo» pas in te dienen bij het parlement wanneer duidelijkheid is over de juridische status van het CBR. Inmiddels heeft de Minister besloten het CBR naar een publiekrechtelijk zbo om te vormen. De Aanpassingswet wordt in maart 2012 aangeboden aan de Tweede Kamer. Beoogde inwerkingtreding is 1 januari 2013. RDW, CBR, Kadaster en LVNL zijn opgenomen in de taakstelling uit het programma Vernieuwing Rijksdienst van het vorige kabinet. Hoewel de minister geen formele bevoegdheid heeft deze personeelsreductie af te dwingen, hebben deze organisaties vrijwillig meegewerkt aan het leveren van een bijdrage. In 2011 is een verdere reductie van het aantal fte bij deze zbo's gerealiseerd. Beleidsintensiveringen, nieuwe taken en de situatie bij het CBR leveren spanningen op met de reductiedoelstelling. Onderstaand wordt voor een aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over het jaar 2011. De bijlage wordt afgesloten met een totaaloverzicht van alle zbo's en rwt's die onder de minister van lenM ressorteren. Het overgrote deel van deze organisaties is tarief gefinancierd. Daarom zijn voor deze organisaties geen ramingen en realisaties opgenomen. Voor een nader beeld wordt verwezen naar de individuele jaarverslagen van deze organisaties. In het totaaloverzicht is tevens aangegeven welke organisaties onder de werking van de Kaderwet zbo worden gebracht en welke organisaties bij inwerkingtreding van de Kaderwet worden opgeheven dan wel elders worden ondergebracht.

#### **ProRail**

Per 1 januari 2005 zijn Railverkeersleiding, Railned en Railinfrabeheer gefuseerd tot één bedrijf, ProRail bv. In de sturingsrelatie heeft de Staat een aantal rollen. De Staat is allereerst concessieverlener. De relatie Staat – ProRail is gebaseerd op de spoorwegwet en de (beheer)concessie die op grond van de Spoorwegwet per 1 januari 2005 aan ProRail is verleend. Daarnaast is de Staat subsidieverlener. ProRail ontvangt jaarlijks een subsidie voor onderhoud en vervanging en de projectgebonden subsidies voor aanlegprojecten (MIRT), die is gebaseerd op de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds. Verder is de Staat aandeelhouder. 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.

ProRail is een RWT. In 2007 is gewerkt aan de opzet van programmatisch toezicht ter verdere professionalisering van het toezicht. In dat kader is per 1 januari 2008 overgegaan op outputsturing.

Het toezicht op ProRail is belegd bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Directie Openbaar Vervoer en Spoor van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het aandeelhouderschap is in 2012 overgaan van de Directie Openbaar Vervoer en Spoor naar een separate toezichteenheid binnen de hoofddirectie FMC.

ProRail heeft in 2011 volop in de belangstelling gestaan van de Tweede Kamer (Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie Kuiken)) en de Algemene Rekenkamer. De uitkomsten van deze onderzoeken krijgen in 2012 een verder vervolg.

Verschillen tussen werkelijke kosten van de uitgevoerde activiteiten in het kader van onderhoud en vervanging en de daarvoor ontvangen subsidie worden verwerkt in de egalisatiereserve exploitatiebijdragen. De stand ultimo 2011 is € 11 miljoen negatief (Bron: Jaarverslag Infrastructuurfonds 2011, artikel 13).

### **Dienst Wegverkeer (RDW)**

In 2010 is de verzelfstandiging van de RDW geëvalueerd door een onafhankelijk adviesbureau. De hoofdconclusie van het begin 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden rapport is dat de RDW doeltreffender is geworden afgemeten aan de kwaliteitsontwikkeling van de dienstverlening en de klantgerichtheid. Een grotere klanttevredenheid blijkt ook uit het door de RDW gehouden klantonderzoek. De in het rapport opgenomen aanbevelingen zijn door lenM grotendeels overgenomen. In overleg met de RDW is en wordt bezien hoe deze aanbevelingen te implementeren. Het afgelopen jaar is het departement met de directie van de RDW in overleg getreden over de strategische koers van de RDW, waarbij ondermeer is stilgestaan bij de relevante ontwikkelingen, die van invloed kunnen zijn op het takenpakket in de komende jaren.

Uit het RDW Jaarverslag 2010<sup>1</sup> blijkt dat de kwaliteit van de dienstverlening op nagenoeg alle terreinen voldoet aan de gestelde normen. RDW heeft voor het ICT bedrijf een certificering volgens ISO 27001. Vanaf 2011 wordt deze certificering uitgebreid tot alle afdelingen van de RDW, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan het bijgestelde voorschrift Informatiebeveiliging Rijksdienst. In december 2011 heeft de RDW het computersysteem vervangen. Hiermee kan de RDW een verdere groei van digitale diensten beter opvangen.

Het aantal klachten is na een eerdere daling in 2010 marginaal gestegen. Dit wordt deels veroorzaakt door de invoering van het elektronisch klachtenformulier en deels door de gestegen productie. Het percentage gegrond verklaarde klachten is in 2010 gedaald. Het aantal klachten over de RDW bij de Nationale Ombudsman is in 2010 gedaald.

Het onverwacht sterk herstel van de autoverkopen heeft naast de tariefstijging in 2010 bijgedragen aan een stijging van de omzet. Het resultaat is licht positief en aanmerkelijk beter dan in de oorspronkelijke begroting was voorzien. De kostenbesparingen hebben het wederom mogelijk gemaakt om de tarieven in 2012 gemiddeld genomen gelijk te houden ten opzichte van 2011. Dit past binnen het gematigd tarievenbeleid.

In 2008 heeft de RDW een plan opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het kabinetsbeleid om een reductie van het aantal fte met 10% per eind 2011 (t.o.v. de peildatum 1-1-2006) te realiseren. De in 2009 door de RDW ingezette daling van het aantal fte heeft zich, evenals in 2010, ook in 2011 doorgezet. Eind 2010 kwam het aantal fte uit op 1 362,5. Eind 2011 is het aantal met 19 fte verder afgenomen tot 1 343,5 fte (dit is exclusief 31,1 fte PAS-regeling). De daling van het aantal fte wordt bereikt

<sup>1</sup> Het jaarverslag 2011 is nog niet beschikbaar.

door de pensionering van medewerkers, het niet verlengen van tijdelijke contracten en de normale doorstroming. De taken worden onder meer via procesverbetering en efficiency in de bedrijfsvoering opgevangen.

De RDW realiseert in het kader van de efficiencyverbetering al jaren een goed resultaat op het gebied van de gemiddelde tariefontwikkeling. De tarieven van de RDW zijn in de periode 2007 tot en met 2011 ten opzichte van de prijsindex met 9,6% gedaald. Sinds de verzelfstandiging is de cumulatieve tariefstijging 5% geweest bij een gelijktijdige ontwikkeling van de inflatie van cumulatief 30% sinds 1996.

De realisatie van een betere en compactere overheid ziet de RDW als een belangrijke uitdaging om een bijdrage aan te leveren. Dit betekent scherpe aandacht voor kostenbeheersing, efficiency, verdere daling van administratieve lasten, slimme inzet van ICT en verdergaande samenwerking in de verschillende ketens.

De RDW is conjunctureel gevoelig. Analyse door de RDW heeft uitgezeten dat de conjunctuurgevoeligheid zich niet alleen beperkt tot kentekenbewijs deel 1A. Naar aanleiding van deze analyse heeft de RDW een nieuw model voor de conjunctuurreserve ontwikkeld en geïmplementeerd waarbij de bestemmingsreserve ook betrekking heeft op andere conjunctuurgevoelige diensten van de RDW.

De Jaarrekening 2010 is in 2011 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ter informatie aangeboden.

## **CBR**

In januari 2011 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onafhankelijk toekomstgericht onderzoek naar het functioneren van het CBR. Het onderzoek bevestigde dat de financiële situatie en de arbeidsverhoudingen zorgelijk waren. Op basis van een ambitieus verbeterprogramma 2011–2014 heeft de minister in januari 2011 haar vertrouwen uitgesproken in de nieuwe directie en raad van toezicht van het CBR. Zij heeft daarbij aangegeven de levensvatbaarheid van het CBR na een half jaar te zullen beoordelen aan de hand van vijf criteria (prestaties, financiële continuïteit, geen nieuwe misstanden, aanpassing medezeggenschapstructuur en statutenwijziging). Het ministerie heeft de voortgang van de uitvoering van het verbeterprogramma maandelijks besproken met de directie van het CBR.

In oktober 2011 is de Tweede Kamer gemeld dat het CBR aan alle criteria heeft voldaan en zelfstandig kan blijven voortbestaan. Door het akkoord met de vakbonden over de nieuwe CAO en de beëindiging van de onbeheersbare pensioenregelingen (o.b.v. eindloon), zijn de financiële vooruitzichten van het CBR verbeterd. Per 1 januari 2012 zijn de pensioenen ondergebracht bij het ABP. Daarnaast zijn de arbeidsverhoudingen in het afgelopen jaar genormaliseerd. De minister heeft aangegeven dat zij er op zal toezien dat het CBR het tempo van de veranderingen en verbeteringen onverminderd voortzet. Dit betekent dat het CBR vooralsnog onder verscherpt toezicht blijft. De minister heeft de Kamer verder gemeld dat zij begin 2012 een wetsvoorstel zal indienen waarin de instellingswetgeving van het CBR is opgenomen. In lijn met de Kaderwet zbo's voorziet dit wetsvoorstel in een publiekrechtelijke verankering van de ministeriële bevoegdheden. Het CBR krijgt hierdoor dezelfde positie als de Dienst Wegverkeer (RDW), het Kadaster en de Luchtverkeersleiding Nederland.

Met het CBR zijn in 2008 afspraken gemaakt over de efficiencytaakstelling. In het verslagjaar is in overleg met het ministerie prioriteit gelegd bij uitvoering van het verbeterprogramma 2011–2014 en bij de invoering van

een aantal nieuwe wettelijke taken (2 to drive, Alcoholslotprogramma). Als gevolg van deze taakuitbreiding en de vereiste extra inspanning van het CBR voor het verbeteren van de prestaties is het aantal fte's in het verslagjaar niet verder afgenomen. Als onderdeel van het verbeterprogramma blijft het beleid van het CBR de komende jaren gericht op verbetering van de efficiency.

De Jaarrekening 2010 is in 2011 met goedkeurende accountantsverklaring inclusief rechtmatigheidsverklaring aan lenM ter informatie aangeboden. De tarieven voor het jaar 2012 zijn in 2011 overeenkomstig de normale procedure vastgesteld en zijn op 17 november 2011 in de Staatscourant gepubliceerd.

### **NIWO**

NIWO (Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie) is gecertificeerd volgens de ISO certificering, waarmee aangetoond wordt dat het kwaliteitsmanagementsysteem voldoet aan de normelementen van de ISO. Een onderdeel van het kwaliteitsmanagementsysteem is de klachtenregistratie. De begroting 2012 is goedgekeurd, de tarieven zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de begroting 2011.

### **Innovam/IBKI**

Per 1 juni 2009 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) in werking getreden. Hierdoor zal bij de examenopzet meer aandacht worden besteed aan het opdoen van praktijkervaringen en is de jaarlijkse applicatietoets vervangen door een bijscholing. Het streven van IBKI (Innovam Branche Kwalificatie Instituut) is erop gericht om de examentarieven stabiel en zo laag mogelijk te houden. Het WRM tarief is ongewijzigd gebleven. In overleg met Justitie is in 2010 besloten om de controle op de door kandidaten aan te leveren documenten te intensiveren in verband met fraudegevoeligheid. Als gevolg van de hiermee samenhangende kosten zijn de tarieven in 2011 voor de APK keurmeester verhoogd. Op de uitvoering van de examens Wet Rijonderricht Motorvoertuigen, keurmeester APK en installateur LPG wordt toezicht uitgeoefend door zogenoemde Rijksgecommitteerden. 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. Voor de uitvoering van de publieke taken is geen afzonderlijke reserve gecreëerd.

### **Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)**

LVNL heeft in 2011 uitvoering gegeven aan de publieke taken zoals vermeld in de Wet Luchtvaart. Het algemene beeld daarbij is dat de LVNL organisatie over het jaar 2011 qua werking en doeltreffendheid een goede prestatie heeft geleverd.

De ontwikkeling van de omvang het luchtverkeer over de voorgaande jaren werd gekenmerkt door krimp enerzijds tot zeer matige groei anderzijds van de omvang van het luchtverkeer. Omstandigheden zoals de aswolk, als gevolg van de vulkaanuitbarsting in 2010 van de vulkaan Eyjafjalljökull op IJsland, zijn hier mede debet aan. Voor de ontwikkeling van de omvang van het luchtverkeer in 2011 geldt dat deze gekenmerkt wordt door een sterke groei ten opzichte van 2010 waarbij in september een daling is waar te nemen als gevolg van de economische en Europese schulden crisis. De groei van de omvang van het luchtverkeer heeft geleid



tot een positief financieel effect zodat het financieel resultaat over het jaar 2011 ca. € 9,5 miljoen beter is dan de LVNL begroting van 2011. Het Kabinet zet conform de Luchtvaartnota in op het bevorderen en optimaliseren van de concurrentievoorwaarden en concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart. In dit kader zijn tussen Rijk en LVNL afspraken gemaakt over een pakket aan interne en externe kostenbesparende maatregelen alsmede over stabilisatie en verlaging van de LVNL tarieven over de periode tot en met het jaar 2014.

Uitgangspunt hierbij is de continuïteit van bestaande LVNL taken opdat de veiligheid van het luchtverkeer is gewaarborgd. Voorzien wordt dat deze kostenreducerende maatregelen de komende jaren tot een structureel positief effect zullen leiden in de LVNL begroting.

Als dienstverlener aan de luchtvaartsector dient LVNL zoveel mogelijk te voorkomen dat deze sector als gevolg van de economische crisis of andere onvoorziene omstandigheden met onaanvaardbare tariefstijgingen wordt geconfronteerd. In dit kader zijn door LVNL in 2010 en 2011 passende maatregelen genomen zoals een personeelsreductie van de support-staff van 100 fte en een reductie van 5% op de algemene exploitatiekosten. Voor het einde van 2014 zal daarbij nog eens een personeelsreductie van 28 fte op de support-staff van LVNL worden doorgevoerd.

Daarnaast is de aandacht bij LVNL gericht geweest op de gevolgen van Europese ontwikkelingen zoals Single European Sky (SES), de implementatie van FABEC performance management voor de 1<sup>ste</sup> referentie periode 2012–2014 en de oprichting van Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). FABEC is het gevolg van de herstructurering van het Europese luchtruim (beheer) in Functional Airspace Blocks (FAB's) waartoe de Lidstaten van de Europese Unie zich hebben verbonden. FABEC omvat het luchtruim van België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Dit luchtruim is één van de drukste en complexe ter wereld. De meeste van de grote Europese luchthavens, belangrijke civiele luchtroutes en militaire trainingzones bevinden zich binnen FABEC. In 2011 is uitvoering gegeven aan Europese regelgeving voor wat betreft het houden van Stakeholder Consultation Meetings, onder leiding van lenM waarbij de stakeholders onder andere worden geraadpleegd over de prestaties, de begroting, de financiële meerjarenplannen en de tariefstelling. De in 2011 door LVNL ingediende begroting 2012–2016 en de tariefvoorstellen zijn goedgekeurd door de Staatssecretaris. De Raad van Toezicht heeft voorafgaand aan de goedkeuring ingestemd met de begroting 2012–2016 en de LVNL deeltarieven. De jaarrekening is voorzien van een goedkeurende accountants- en rechtmatigheidsverklaring. In 2011 zijn de tarieven vastgesteld voor 2012. Het deeltarief voor de luchtvaartnavigatiedienstverlening van aan het plaatselijk luchtverkeer zal voor 2012 met 2 % worden verlaagd ten opzichte van het voor de periode 2010–2014 geldende deeltarief.

Het deeltarief voor de gehele periode 2012–2016 zal worden gefixeerd op € 157,93. Het deeltarief voor het overvliegende luchtverkeer zal voor 2012 met 1 % worden verlaagd ten opzichte van het voor de periode 2010–2014 geldende deeltarief. Het deeltarief voor de gehele periode 2012–2016 zal worden gefixeerd op € 44,07.

Het tarief ten aanzien van de dienstverlening voor het helikopterverkeer in de North Sea Area Amsterdam is voor 2012 vastgesteld op € 131,03.

### **Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens (VAMEX)**

De VAMEX is aangewezen als exameninstelling voor het Klein Vaarbewijs en het diploma Groot Motorschip en is tevens gemandateerd om de Klein

Vaarbewijzen en de Groot Pleziervaartbewijzen uit te geven. Per 1 januari 2010 geeft de VAMEX bovendien de internationale vaarbewijzen (ICC's) uit die volledig geïntegreerd zijn in het Klein Vaarbewijs. Bovendien is besloten de VAMEX te mandateren om de registratie van de ontzegde vaarbevoegdheden te gaan uitvoeren

In 2010 is het functioneren van de VAMEX over de jaren 2007 t/m 2009 geëvalueerd. Geconstateerd is dat de VAMEX haar publieke taken op een doeltreffende en doelmatige wijze heeft uitgevoerd, zich robuust heeft betoond in het uitvoeren van bestaande taken en het in beheer nemen van nieuwe taken en dat daarbij de relatie met haar stakeholders voldoende aandacht heeft gekregen. Bovengenoemde constatering heeft een belangrijke rol gespeeld bij de beslissing om de VAMEX per 1-1-2012 opnieuw voor een periode van vijf jaar aan te wijzen voor de uitvoering van bovengenoemde taken. Een belangrijke ontwikkeling in 2011 was voorts de in gang gezette herhuisvesting van de VAMEX waardoor deze niet alleen kwalitatief op een aanvaardbaar niveau wordt gebracht maar daardoor ook beter aansluit bij de geografische spreiding van de kandidaten.

### **Kadaster**

De vastgoedmarkt – waarvan het Kadaster sterk afhankelijk is voor zijn omzet – is sinds 2008 flink gedaald; er zijn nog geen tekenen van herstel. De precaire financiële situatie van het Kadaster in 2008/2009 is echter verbeterd d.m.v. kostenbesparingen en tariefsverhogingen. Eind 2011 bedroeg het eigen vermogen € PM mln. Het nominale tariefsniveau is vanaf 2009 ongewijzigd gebleven. In oktober 2011 is besloten voor de Basisregistratie Topografie vanaf 2012 geen verstrekingskosten meer in rekening te brengen. Daarmee is een belangrijke eerste stap gezet op het gebied van open data. Ontsluiting vindt plaats via PDOK (Publieke Dienstverlening op de Kaart), waarop bijv. ook het Nationaal Wegen Bestand van Rijkswaterstaat als open data wordt aangeboden (zie [www.pdok.nl](http://www.pdok.nl)). Voor de Basisregistratie Kadaster worden vanaf 1 januari 2012 eveneens geen tarieven meer in rekening gebracht voor overheidsgebruik (gemeenten sluiten later aan). Dit is conform het rijksbeleid voor het stelsel van basisregistraties. Het ministerie van Financiën heeft het Kadaster in 2011 aangewezen als beheerder van de landelijke voorziening WOZ. Via deze landelijke voorziening kunnen bevoegde personen/organen gegevens opvragen uit de Basisregistratie waarde onroerende zaken. In 2011 is besloten dat het Kadaster op termijn verantwoordelijk zal worden voor de kadasterfuncties op Bonaire, Saba en Sint Eustatius. Dit leidt tot een kwaliteitsverbetering van kadastrale registraties en meer uniformiteit. In 2012 zal hiertoe wetgeving worden voorbereid. In december 2011 is het Kadaster veroordeeld tot een schadevergoeding van € 10 mln. aan HLA (Het Logistiek Adviesbureau). Het Kadaster is hiertegen in hoger beroep gegaan. In het kader van het programma Vernieuwing Rijksdienst is afgesproken dat de formatie van 2 085 fte eind 2006 naar 1 800 fte eind 2011. De daadwerkelijke formatie eind 2011 bedroeg 1 854 fte. Het verschil bestaat uit inactieven voor wie naar een passende oplossing wordt gezocht.

### **StAB**

2011 heeft zich gekenmerkt door een aantal veranderingen in de regelgeving die van invloed zijn geweest op het werkaanbod en de inhoud van het werk van de StAB. Ook de economische crisis zorgde ervoor dat er

minder nieuwe ruimtelijke plannen zijn ontwikkeld en minder milieuvergunning zijn aangevraagd, met als gevolg minder conflicten. In oktober 2010 is de Wabo in werking getreden. Dat betekende voor de StAB dat de instroom van zaken uit de milieukamer van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in 2011 opdroogde. Dit werd niet opgevangen door zaken van de rechtbanken, omdat er bij de rechtbanken niet of nauwelijks Wabo-zaken binnenkwamen. Toch heeft de StAB meer in rechtbankzaken kunnen adviseren. Dat komt doordat de StAB zich in het kader van haar voorbereiding op de Wabo-zaken bij de rechtbanken heeft gepresenteerd. Intussen krijgen de rechtbanken meer Wabo-zaken binnen. Het aandeel rechtbankzaken bij StAB zal daardoor blijven groeien.

In 2011 is StAB een structurele financiële taakstelling opgelegd (17,5%), waardoor de personele groei van de afgelopen jaren teniet moest worden gedaan. Om deze taakstelling te realiseren heeft de StAB een eenmalige bijdrage gekregen ten behoeve van onder meer investeringen in nieuwe efficiëntere huisvesting en maatwerkoplossing voor personele maatregelen. Tevens is de openeinde financiering beëindigd.

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Financiering (realisatie- cijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatie- cijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatie- cijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toe- zichts- visies-/ arrange- menten <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtma- tigheid op orde is <sup>5</sup>
APK-erkenninghouders							Tarief wordt bepaald door apk station			
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart		X	Keuren motorvoertuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		div.	Toezicht via RDW	Zie opm 5
		X	Div. bevoegd- heden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Toezicht via de diverse partijen die de BR vormen	Zie opm 5
College voor toelating van gewasbescher- mingsmiddelen en biociden (Ctgb)		X	Besluitvorming omtrent de toelating van bestrijdingsmid- delen in					www.ctgb- wagenin- gen.nl	Toezicht via EL&I	Zie opm 5
Commissie Examens Scheeps- werktuigkundigen#	X	X	Nederland Afnemen examens scheepswerk- tuigkundigen	56	308	n.v.t.	7 640 (*) (**)			Zie opm 5
Commissie Stuurlieden- examens#		X	Afnemen examens	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie van advies inzake opleidingen en examens betref- fende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht#		X	stuurlieden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie van Beroep Loodsen- examens#		X	Adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht#	33.01	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie voor Beroep WRM 1993#		X	Beroepsinstantie loodsenexamens Beroepsinstantie examen	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie Zeevisvaart- examens#		X	rij-instructuur Afnemen examens	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
		X	zeevisvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		Zie opm 5

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Financiering (realisatie- cijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatie- cijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatie- cijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toe- zichts- visies-/ arrange- menten <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtma- tigheid op orde is <sup>5</sup>
Dienst voor het Kadaster en de openbare registers*			Het bijhouden van de openbare registers en kadastrale registratie en het cartografisch weergeven van geografische basisgegevens. Het verstrekken van inlichtingen aan belangheb- benden	91	20 130	n.v.t.	245 850	www.kadas- ter.nl	Zie opm 4	√
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	X	X	Keuren en registreren voertuigen/ onderdelen	32.01	n.v.t.	n.v.t.	188 450(**)	www.rdw.nl	Zie opm 4	√
Examencommissies Loodsen#	X	X	Afnemen loodsenexamens	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Examencommissies Luchtvaart#		X	Afnemen luchtvaart- examens	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Havenbeheerders			Zorgdragen voor ontvangstinrich- tingen voor scheepsafval	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.	Zie opm 4	Zie opm 5
HISWA-vereniging#	X	X	Afgeven fabriekscodes	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8 500 (*)	www.hiswa.nl	Zie opm 4	Zie opm 5
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.	4 857	www.ibki.nl	Zie opm 4	√
Keuringsartsen Scheepvaart		X	Medische keuring	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door ILT	www.ilent.nl	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen		X	Keuren pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door keuringsin- stantie	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Financiering (realisatie- cijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatie- cijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatie- cijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toe- zichts-/ arrange- menten <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtma- tigheid op orde is <sup>5</sup>
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting							Tarief wordt bepaald door			
KIWA		X	Keuren scheepsuit- rusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	keuringsin- stantie	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbe- sluit 1965 en Binnenvaart Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwij- zingen (scheep- vaart)#	X		Vergunningver- lening voor IVW	div.	n.v.t.	n.v.t.		www.kiwa.nl	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Luchtverkeers- leiding Nederland (LVNL)*		X	Classificeren van schepen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door klasseburea	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Nederlands Loodswezen BV	X	X	Afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	X		Luchtverkeersbe- geleiding	35.03.02	n.v.t.	n.v.t.	170 797 ( **)	www.lvnl.nl	Zie opm 4	√
ProRail	div	div	Faciliteren beloodsen schepen	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	151152(**) Zie Nederlands Loodswezen BV	www.loods- wezen.nl	Toezicht via NMA	√
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwij- zingen (scheepvaart )#	X		Beheren spoorinfra- structuur	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	Nvt	www.pro- rail.nl	Toezicht via NMA	√
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)		X	Afnemen examen verkeersinformatie- en aanwijzingen	13.02	1 797 910	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Regionale luchthavens	X	X	Beloodsen van schepen	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	Nederlands Loodswezen BV	www.loods- wezen.nl	Toezicht via NMA	√
	X		Diverse regionale luchthavens	35.01.05	n.v.t.	n.v.t.	Diverse luchthaven- tarieven	div.	Zie opm 4	Zie opm 5

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Financiering (realisatie- cijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatie- cijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatie- cijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toe- zichts- visies-/ arrange- menten <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtma- tigheid op orde is <sup>5</sup>
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	Havenverkeers- leiding	33.02.02	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 3	www.portof- rotter- dam.com	Zie opm 4	Zie opm 5
Stichting Advisering Bestuursrecht- spraak (StAB)	X		Het op verzoek van de bestuurs- rechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigenbe- richten op het gebied van milieu, ruimte- lijke ordening, water, bouw en schade	91	6 335	n.v.t.	n.v.t.	www.stab.nl	Zie opm 4	√
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*		X	Slottoewijzing luchtvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	689 (**)	www.slot- coordina- tion.nl	Zie opm 4	√
Stichting Buisleidin- genstraat Nederland (LSNed)			LSNed beheert een obstakelvrij leidingstracé tussen de industriege- bieden van Rotterdam en Moerdijk, in de richting van Vlissingen en Antwerpen.	35.09.01	n.v.t.	n.v.t.	3796(**)	www.lsned.nl	Zie opm 4	√
Stichting Centraal Bureau Rijvaardig- heidsbewijzen (CBR)*	X	X	Afnemen div. mobiliteits- examens	32.01	3 790	n.v.t.	102 200 (**)	www.cbr.nl	Zie opm 4	√
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	X	X	Afgeven vergunningen	35.04.04	n.v.t.	n.v.t.	3 518 (**)	www.niwo.nl	Zie opm 4	√
Stichting Scheeps- afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	X		Afgeven olieafgifteboekje	36.04.03	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 3	www.sabni.nl	Zie opm 4	√

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotings- artikel(en)	Financiering (realisatie- cijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatie- cijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatie- cijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toe- zichts- visies-/ arrange- menten <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtma- tigheid op orde is <sup>5</sup>
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*	X	X	Afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1 800	www.vamex.nl	Zie opm 4	√

<sup>1</sup> Organisaties met een (\*) worden onder de werking van de Kaderwet ZBO gebracht. Organisaties met een (#) zullen worden opgeheven of elders worden ondergebracht. Dit is voorzien ten behoeve van de implementatie van de Kaderwet ZBO per 1 januari 2013 (beoogde datum). Een groot aantal organisaties is deeltijd zbo/rwt

<sup>2</sup> lenM kent geen premiegefinancierde RWT's en ZBO's.

<sup>3</sup> 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 2010 betreft is dit met (\*\*) aangegeven. Voor commissies en clusters van organisaties kan niet aangegeven worden wat de inkomsten zijn uit de wettelijke taak. Voor de SAB is over 2010 en 2011 door structuurwijzigingen geen getal beschikbaar op het moment van opstellen van het overzicht. Voor de Rijkshavenmeester geldt dat dit een onderdeel is van het Havenbedrijf Rotterdam. De functie van Rijkshavenmeester is zbo/rwt.

<sup>4</sup> De toezichtvisies- en arrangementen worden gepubliceerd op het internet (bij het drukken van dit verslag was de link nog niet bekend). De in 2012 nieuw op te stellen toezichtvisie lenM en de onderliggende toezichtsarrangementen worden via het internet gepubliceerd. 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.

<sup>5</sup> Op het moment van opstellen was het nog niet mogelijk om per organisatie aan te geven of een rechtmatigheidsverklaring over het jaar 2011 is verkregen. Het betreft hier zowel rechtmatigheidsverklaringen als verklaring van getrouwheid die voor 2010 zijn afgegeven. Daar waar niet is aangegeven dat er geen rechtmatigheidsverklaring beschikbaar is, wordt deze veelal niet gevraagd om redenen van efficiency en kostenbesparing.



**BIJLAGE 2 Publicatieplicht op grond van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens bij het departement van Infrastructuur en Milieu**

Op grond van artikel 6 van de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (Stb. 2006, 95) is een overzicht opgenomen van medewerkers die in het verslagjaar meer verdiend hebben dan het gemiddelde belastbare loon van de ministers. Dit gemiddelde belastbare jaarloon is voor T-1 vastgesteld op € 193 000 Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op de navolgende functionarissen.

Functie	Belastbaar jaarloon 2011	Pensioenaf- drachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2011	Totaal 2011	Belastbaar jaarloon 2011	Pensioenaf- drachten en overige voorzieningen betaalbaar op termijn 2011	Ontslag- vergoeding	Totaal 2011	Motivering	Opmerkingen
n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Publicatieplicht

Er zijn geen medewerkers die in 2011 meer hebben verdiend dan het gemiddelde belastbare loon van de ministers.

**BIJLAGE 3 EXTERNE INHUUR****Overzicht niet-financiële informatie over inkoop van adviseurs en tijdelijk personeel**

Het kabinet heeft besloten een sturingsinstrumentarium voor externe inhuur in te voeren (brief van de minister van BZK van 24 juni 2009, Tweede Kamer, 2008–2009, 31 701, nr.21). De kern hiervan is een norm voor de uitgaven externe inhuur als percentage van de totale personele uitgaven. De norm heeft het karakter van »comply-or-explain».

**Uitgaven in 2011 (in € 1 000)**

<b>Programma- en apparaatskosten</b>	
1. Interim-management	2 382
2. Organisatie- en Formatieadvies	1 459
3. Beleidsadvies	8 821
4. Communicatieadvisering	2 346
<b>Beleidsgevoelig (som van 1 t/m 4)</b>	<b>15 008</b>
5. Juridisch Advies	1 601
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	10 730
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	5 454
<b>(Beleids)ondersteunend (som van 5 t/m 7)</b>	<b>17 785</b>
8. Uitzendkrachten <sup>1</sup>	86 651
<b>Ondersteuning bedrijfsvoering</b>	<b>86 651</b>
<b>Totaal uitgaven externe inhuur (som 1 t/m 8)</b>	<b>119 444</b>
<b>Totaal uitgaven loonkosten ambtelijk personeel</b>	<b>991 434</b>

<sup>1</sup> In de opgave zijn de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS opgenomen, die niet – of niet gemakkelijk – zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur. In 2011 bedroegen deze kosten € 44,0 miljoen. Deze zijn ondergebracht bij categorie 8 (ondersteuning bedrijfsvoering). Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, zijn deels niet opgenomen in het overzicht. Het onder categorie 8 (ondersteuning bedrijfsvoering) ondergebrachte deel bedraagt € 18,1 miljoen. Onder deze laatste categorie zijn ook de 3 duizend euro verantwoord die door «RCN Departamentale eenheden» ten behoeve van Infrastructuur en Milieu zijn uitgegeven.

In 2011 gaf het ministerie van Infrastructuur en Milieu € 119,4 miljoen uit aan externe inhuur. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 991,4 miljoen. Het totaalbedrag komt op € 1,1 miljard uit. Het inhuurpercentage van Infrastructuur en Milieu, conform de Rijksbrede normering, komt op 10,8% uit. Hiermee blijft het ministerie van IenM binnen de voor 2011 geldende norm<sup>1</sup>.

**Rapportage overschrijding maximumtarief externe inhuur buiten mantelcontracten**

In onderstaande tabel wordt weergegeven in hoeveel gevallen in 2011 door het ministerie (in Nederland) buiten de mantelcontracten om externe krachten zijn ingehuurd boven het voor de organisaties van het rijk afgesproken maximumtarief van € 225 (exclusief BTW).

<sup>1</sup> Volgens de Rijksbegrotingsvoorschriften is de overgangsregeling van toepassing voor IenM. De overgangsregeling is van toepassing op ministeries die in 2008 een hoger percentage kenden dan 13%. Voor deze ministeries wordt de «uitlegnorm» in drie jaar, in gelijke stappen afgebouwd tot 13% in 2011. De betrokken ministeries (zowel voorheen VROM als voorheen VenW) hebben dit hogere percentage 2008 bij brief aan de Tweede Kamer gemeld en toegelicht. (Bron: model 4.53 van de Rijksbegrotingsvoorschriften 2012).

**Inhuur externen buiten mantelcontracten**

Aantal overschrijdingen maximumtarief in 2011: 3

Toelichting	<p>Betreft de functie van Projectdirecteur op het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2.          Gemiddeld was deze persoon 4 dagen per week werkzaam.          Er is geen gebruik gemaakt van een mantelcontract omdat specifiek op de persoon is aangetrokken.          Het was onderhandelings technisch niet mogelijk deze persoon onder het maximumtarief aan te trekken.          De persoon moet zowel voor provincie als gemeente acceptabel zijn (Samenwerkingsproject). De Zuidelijke Ringweg Groningen is een project waarin Rijkswaterstaat, Gemeente Groningen en provincie Groningen participeren. In 2010 was er vanuit de zijde van de gezamenlijke partners behoefte aan een neutrale en zeer bekwame zware projectdirecteur, ook op bestuurlijk niveau. Hierbij is op persoonsniveau gekeken en overlegd. Uiteindelijk is hieruit deze persoon naar voren gekomen met het verzoek of hij de planstudie zou willen trekken. Deze persoon vervult deze rol met succes, waarbij zijn inbreng hiervoor van onmisbare waarde was en is. Het in 2011 stoppen van het contract werd als risicovol voor het project ervaren. Na de gevoelige en bestuurlijke planstudiefase zal de realisatie worden getrokken door Rijkswaterstaat.</p>
Toelichting	<p>Het betreft een topadviseur op het terrein van het droge verkeersmanagement en is als persoon, vanwege zijn kennis, ervaring en statuur in staat om met betrokken partijen tot een gedragen advies te komen over de aanpak van het RWS-toprisico.          De functie betrof het in kaart brengen van het RWS-toprisico IV in aanleg voor de droge sector en het adviseren over te treffen beheersingsmaatregelen.          Na de peildatum 1 januari 2011 is een verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode tot 31-12-2011. In 2011 zijn 104 uren benut, met een totaalwaarde van € 39 603,20 (incl. btw).          Binnen de bestaande mantelpartijen zijn personen met een vergelijkbaar profiel niet beschikbaar.</p>
Toelichting	<p>Het afgesproken tarief is gebaseerd op het profiel van deze persoon.          Betreft een topexpert bij de architectuurvraagstukken rond tunnels.          Er is een overeenkomst afgesloten voor de periode 1 juli 2011 tot 31 december 2011, die inmiddels is verlengd tot 31 december 2012. Het maximaal aantal te declareren uren bedraagt 240 uur. In 2011 zijn er 72 uren benut met een totaalwaarde van € 21 420 (incl. btw).          Deze persoon heeft een unieke ervaring en kennis op het gebied van architectuurvraagstukken rond industriële automatisering.          Binnen de bestaande mantelpartijen zijn personen met vergelijkbare ervaring en kennis niet beschikbaar.          Het afgesproken tarief is gebaseerd op de unieke ervaring en kennis van deze persoon.</p>

**BIJLAGE 4. AFKORTINGEN**

4FM	= 4FM is ontstaan uit een fusie van vier facilitaire organisaties
A.	van de Ministeries van VenW, SZW, VROM en BUZA en valt onder BZK. FM staat voor Facilitair Management, 4
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
ABIS	= Oorspronkelijk: Austria, Belgium, Ireland and Switzerland Group. Op dit moment bestaat de Group uit 7 landen, te weten: Austria, Belgium, The Netherlands, Luxembourg, Ireland, Portugal and Switzerland
ABvM	= Anders Betalen voor Mobiliteit
AGAS	= Adviesraad Gevaarlijke Stoffen
AGNL	= Agentschap Nederland
AIP	= Aeronautical Information Publication
AIS	= Automatic Identification System
AIRSPINT	= Airspace Infringement Team
AMvB	= Algemene Maatregel van Bestuur
AO	= Algemeen Overleg
APK	= Algemene Periodieke Keuring
ATB	= Automatische treinbeïnvloeding
AWACS	= Airborne warning and control station
B.	
BAG	= Basisregistratie Adressen en Gebouwen
Barro	= Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
BAW	= Bestuursakkoord Water
BBP	= Bruto Binnenlands Product
BDU	= Brede Doeluitkering
B en O	= Beheer en Onderhoud
BES	= Bonaire, st. Eustatius en Saba
Bevb	= Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevi	= Besluit externe veiligheidinrichtingen
BGT	= Basisregistratie Grootchalige Topografie
BIRK	= Besluit Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BKL	= Basiskustlijn
BOR	= Besluit omgevingsrecht
BOT-mi	= Beleidsondersteunend Team Milieu-incidenten
BPM	= Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
BPRW	= Beheersplan Rijkswateren
BRL	= Beoordelings Richtlijn
BRO	= Implementatie Basisregistratie Ondergrond
Brzo	= Besluit risico zware ongevallen
BSIK	= Besluit Subsidies Investerings Kennisinfrastructuur
BuZa	= Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	= Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CLSK	= Commando Luchtstrijdkrachten
CBL	= Centraal Bureau Levensmiddelenhandel
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBRN	= Chemical, Biological, Radiological and Nuclear
CBS	= Centraal Bureau voor de Statistiek
CBV	= Comité Binnenvaartveiligheid
CCAA	= Curacao Civil Aviation Authority
CCR	= Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CCS	= Carbon Capture and Storage

## Afkortingen

CDM	=	Clean Development Mechanism
GenD	=	Centrale Diensten
Cm	=	Commissie
CO <sup>2</sup>	=	Kooldioxide
COGEM	=	Commissie Genetische Modificatie
CPB	=	Centraal Planbureau
Ctgb	=	College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden
D.		
dB	=	Decibel
DCC	=	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
DEGAS	=	Dutch Expert Group Aviation Safety
DGLM	=	Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
DGMo	=	Directoraat Generaal Mobiliteit
DGW	=	Directoraat Generaal Water
DRO	=	Duurzame ruimtelijke ontwikkeling
DVS	=	Dienst Verkeer en Scheepvaart
E.		
EASA	=	European Aviation Safety Agency
EC	=	Europese Commissie
ECHA	=	Europees Agentschap voor Chemische Stoffen
ECN	=	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEDI	=	Energy Efficiency Design Index
EHS	=	Ecologische Hoofd Structuur
EL&I	=	Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
EMV&G	=	Kennisplatform Elektromagnetische Velden en Gezondheid
EPCIP	=	European Programme for Critical Infrastructure Protection
ERGO	=	Ecologie rond genetisch gemodificeerde organismen
ERTMS	=	European Rail Traffic Management System
ESPON	=	Europese Observatienetwerk voor territoriale ontwikkeling en cohesie
ETCS	=	European Train Control System
EU	=	Europese Unie
EU ETS	=	Europese CO <sub>2</sub> -emissiehandelssysteem
EUMETSAT	=	European Organisation for the exploitation of Meteorological Satellites
F.		
FABEC	=	Functional Airspace Block Europe Central
FAB's	=	functional airspace blocks
FES	=	Fonds Economische Structuurversterking
FMO	=	Financieringsmaatschappij voor Ontwikkelingslanden
FWSI	=	Fatalities and Weighted Serious Injuries
G.		
GEVERS	=	Geïntegreerd EV-RekenSysteem
GGO's	=	Genetisch gemodificeerde organismen
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNSS	=	Global Navigation Satellite System
GT	=	Bruto Tonnage

## Afkortingen

H.	
HCFK	= Hydrochloorfluorkoolwaterstoffen
HFR	= Hoge Flux Reactor
HGIS	= Homogene Groep Internationale Samenwerking
HNR	= Het Nieuwe Rijden
HNS	= Hazard and Noxious Substances
HRN	= Hoofdrailnet
HSA	= High Speed Alliance
HSL	= Hogesnelheidslijn
HWBP	= Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	= Hoofdwegennet
I.	
ICAO	= International Civil Aviation Organization
IenM	= Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IF	= Infrastructuurfonds
ILB	= Impuls Lokaal Bodembeheer
ILG	= Investeringsbudget Landelijk Gebied
ILT	= Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	= International Maritime Organization
IMPEL	= The European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law
INECE	= 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
IPG	= Innovatieprogramma Geluid
IPO	= Interprovinciaal Overleg
IRO	= Infrastructuur en Ruimte Overleg
IvDM	= Instituut voor Duurzame Mobiliteit
IVW	= Inspectie Verkeer en Waterstaat
K.	
KCB	= Kerncentrale Borssele
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 Afval Beheerplan
LDen	= Day-evening-night level
LIB	= Luchthavenindelingbesluit
LMM	= Landelijk MestMeetnet
Lnight	= Night Level
LOM	= Landelijk Overleg Milieuhandhaving
LPG	= Liquid Petroleum Gas
LPH	= Lozingsprogramma Haringvliet
LVB	= Luchthaven verkeerbesluit Schiphol
LVNL	= Luchtverkeersleiding Nederland

## Afkortingen

LZV's	=	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
M.		
MAD	=	Medicijnen, alcohol en drugs
MARPOL	=	Maritieme Pollutie
MARSEC	=	Maritime Security
MDG's	=	Millennium Development Goals
MER	=	Milieu Effect Rapportage
MIAW	=	Maatschappij Innovatie Agenda Water
MIRT	=	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	=	Meerjarenprogramma Geluidssanering
MJPO	=	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKB	=	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	=	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MoU	=	Memorandum of Understanding
MTOW	=	Maxium take off weight
MVO	=	Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen
MW	=	Megawatt
N.		
NAI	=	Nederlands Architectuur Instituut
NAVO	=	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBW	=	Nationaal Bestuursakkoord Water
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
NH <sup>3</sup>	=	Ammoniak
NJN	=	Najaarsnota
NLR	=	Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium
NLS	=	Nalevingstrategie
NMa	=	Nederlandse Mededingingautoriteit
NMCA	=	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NO <sub>2</sub>	=	Stikstofdioxide
NoMo	=	Nota Mobiliteit
No <sub>x</sub>	=	Stikstofoxiden
NS	=	Nederlandse Spoorwegen
NSL	=	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	=	Nieuw Sleutel Orojecten
NWEA	=	Nederlandse Windenergie Associatie
NWO	=	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
O.		
OAA	=	Open Aviation Agreement
OD	=	Operationele Doelstellingen
OESO	=	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OSPAR	=	Oslo-Parijs
OV	=	Openbaar vervoer
OV SAAL	=	Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad
OWS	=	Onderwatersuppleties

## Afkortingen

P.	
PAS	= Programmatische Aanpak Stikstof
PBL	= Planbureau voor de Leefomgeving
PGS(15)	= Publicatiereeks gevaarlijke stoffen
PHS	= Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIC	= Prior Informed Consent
PIM	= Prrogramma Informatie-uitwisseling Milieuhandhaving
PKB	= Planologische Kernbeslissing
PM10	= Fijnstof
POP	= Persistent Organic Pollutant
PPS	= Publiek Private Samenwerking
PSO	= Public Service Obligation
PSSA	= Particularly Sensitive Sea Area
PUMA	= Programma Uitvoering Met Ambitie
R.	
RBML	= Regelgeving Burgerluchthaven en Militaire Luchthavens
RCR	= Rijks Coördinatie Regeling
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	= Registratie, evaluatie en autorisatie chemische stoffen
REACAAP	= Regional Co-operation Agreement on Anti-Piracy in Asia
Revb	= Regeling externe veiligheid buisleidingen
Revi	= Regeling externe veiligheidinrichtingen
RGD	= Rijksgebouwendienst
RIS	= River Information Services
RIVM	= Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RLG	= Raad voor het Landelijk Gebied
RLI	= Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur
ROL	= Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens
ROR	= Richtlijn Overstroming Risico's
RRAAM	= Rijk – regioprogramma Amsterdam–Almere–Markerwaard
RUD	= Regionale Uitvoeringsdiensten
RVS	= Raad van State
RWG	= Rotterdam World Gateway
RWS	= Rijkswaterstaat
RWT	= Rechtspersoon met Wettelijke Taak
S.	
SAV	= Scheepsafvalstoffenverdrag
SBNS	= Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen
SBVV	= Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement
SES	= Single European Sky
SGWE	= Stuurgroep Watereducatie
SHPV	= Service Huis Parkeervoorzieningen
SMASH	= Rijksprogramma voor de Schipholregio, Structuurvisie Mainport Schiphol Haarlemmermeer
SO <sub>2</sub>	= Zwaveloxide
SSO	= Shared Services Organisatie
STCW	= International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
Stab	= Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
STKB	= Stichting Keurmerken Touringcarbedrijven



## Afkortingen

STS	=	Stoptonend sein
SVIR	=	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV	=	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	=	Samen Werken aan de Uitvoering Nieuw Geluidbeleid
SZW	=	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.		
TAF	=	Terminal Aerodrome forecast
TCB	=	Technische Commissie Bodembescherming
TENT-T	=	Trans- Europese Netwerken
TK	=	Tweede Kamer
TRG	=	Totaal Risico Gewicht
TNO	=	Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
TSI	=	Technische Specificaties van Interprobabiliteit
TVG	=	Totaal Volume Geluid
U.		
UNEP	=	United Nations Environment Programme
UNESCO	=	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPGE	=	Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen
UvW	=	Unie van Waterschappen
V.		
VB	=	Verantwoord Begroten
VAMEX	=	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VN	=	Verenigde Naties
VNG	=	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VOLCEX	=	Volcanic Ash Exercise
VROM	=	Ministerie van Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VWS	=	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.		
Wabo	=	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WAR	=	Waddenadviesraad
Wbb	=	Wet bodembescherming
WEZARD	=	Weather Hazards for Aviation
WKO	=	Warmte / koude opslag
WMO	=	World Meteorological Organization
Wp2000	=	Wet personenvervoer 2000
WPMN	=	Working Party on Manufactured Nanomaterials
WROOV	=	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkoppen
WWI	=	Wonen, Wijken en Integratie
Z.		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZOAB	=	Zeer Open Asfaltbeton