



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Rijksjaarverslag 2012

## xii Infrastructuur en Milieu

---

Vergaderjaar 2012–2013

---

**33 605 XII**

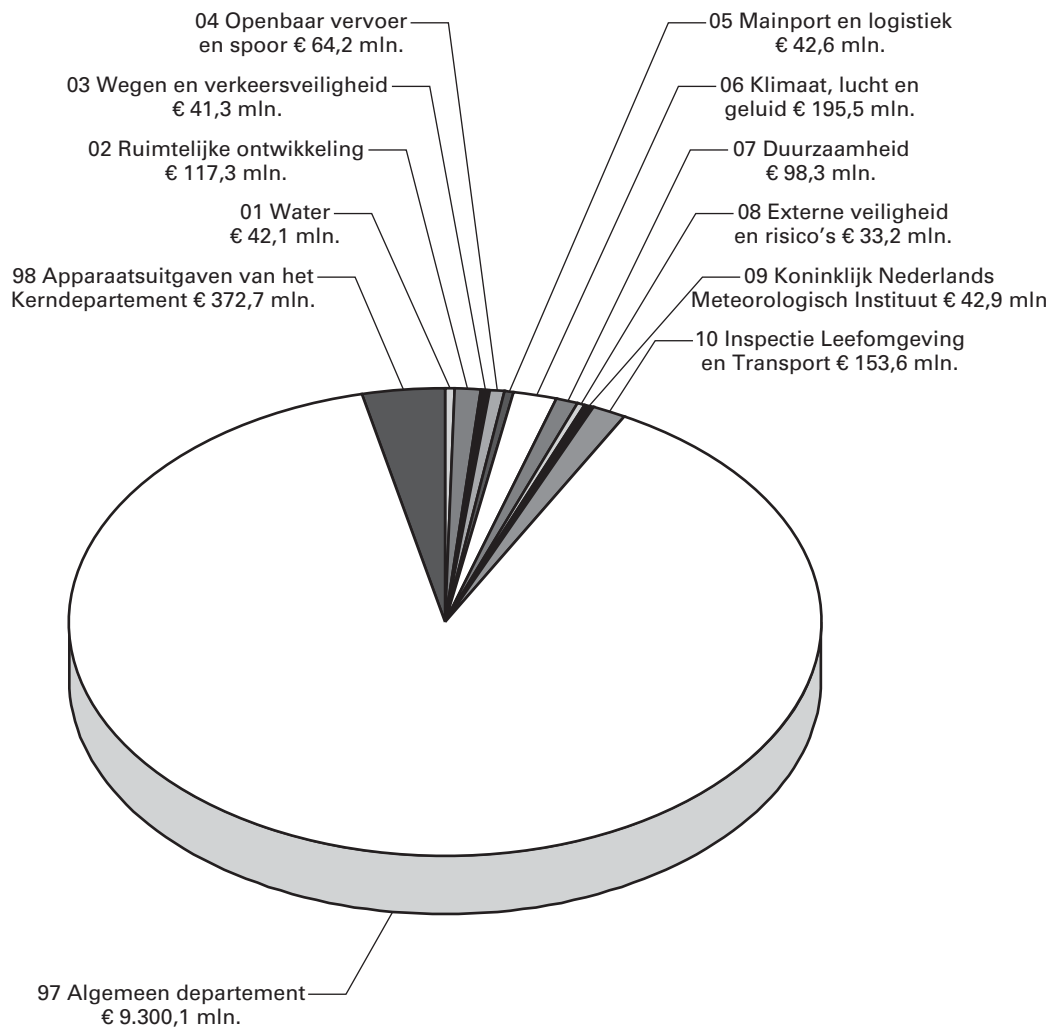
**Jaarverslag en slotwet Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu 2012**

**Nr. 1**

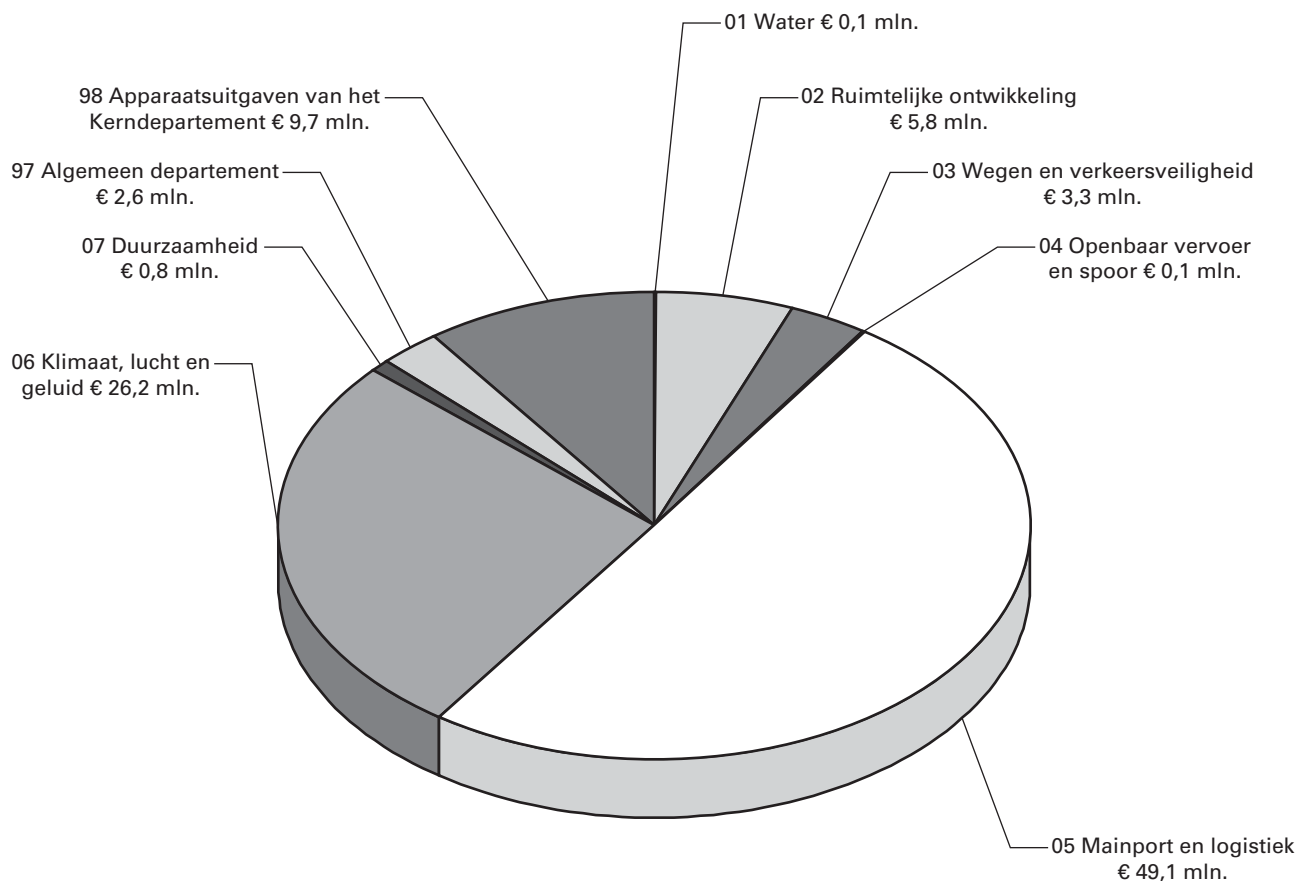
**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN  
MILIEU (XII)**

Aangeboden 15 mei 2013

**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2012 (in € mln.)**



**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2012 (in € mln.)**



## INHOUDSOPGAVE

	blz.
<b>A. ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
1. <b>Aanbieding en déchargeverlening</b>	<b>5</b>
2. <b>Leeswijzer</b>	<b>9</b>
<b>B. BELEIDSVERSLAG</b>	<b>13</b>
3. <b>Beleidsprioriteiten</b>	<b>13</b>
4. <b>Beleidsartikelen</b>	<b>28</b>
Artikel 1 Water	28
Artikel 2 Ruimtelijke Ontwikkeling	38
Artikel 3 Wegen en Verkeersveiligheid	52
Artikel 4 Openbaar Vervoer en Spoor	64
Artikel 5 Mainports en Logistiek	78
Artikel 6 Klimaat, Lucht en Geluid	109
Artikel 7 Duurzaamheid	123
Artikel 8 Externe Veiligheid en Risico's	131
Artikel 9 Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	137
Artikel 10 Handhaving en Toezicht	142
5. <b>Niet-beleidsartikelen</b>	<b>147</b>
Artikel 97 Algemeen Departement	147
Artikel 98 Apparaat Kerndepartement	150
Artikel 99 Nominaal en Onvoorzien	152
6. <b>Bedrijfsvoeringsparagraaf</b>	<b>153</b>
<b>C. DE JAARREKENING</b>	<b>160</b>
7. <b>Verantwoordingsstaten</b>	<b>160</b>
7.1 De departementale verantwoordingsstaat 2012 van het ministerie van Infrastructuur en	160
7.2 De samenvattende verantwoordingsstaat 2012 van de agentschappen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	162
7.3 De departementale saldibalans per 31 december 2012	164
7.4 De balansen per 31 december 2012 van de agentschappen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu	175
<b>D. BIJLAGEN</b>	<b>205</b>
<b>Toezichtrelaties en ZBO's/RWT</b>	<b>205</b>
<b>Afgerond evaluatie en overig onderzoek</b>	<b>217</b>
<b>Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)</b>	<b>220</b>
<b>Conversietabel begrotingsstanden</b>	<b>223</b>
<b>Rapportage behandeling correspondentie</b>	<b>226</b>
<b>Afkortingenlijst</b>	<b>227</b>

## **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) over het jaar 2012 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 2012 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 2012;
- b. het voorstel van de slotwet over het jaar 2012 die met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2012 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 2012 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2012, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2012 (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 het Jaarverslag 2012 van Infrastructuur en Milieu (IenM, Hoofdstuk XII). Het jaarverslag IenM verantwoordt de gerealiseerde prestaties en uitgaven van Rijksbegrotingshoofdstuk XII ten opzichte van de doelstellingen en de begrotingsstand.

Dit boekwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. een algemeen deel;
- b. het beleidsverslag 2012 van IenM;
- c. de Jaarrekening 2012 van IenM;
- e. de bijlagen.

### **Algemeen deel**

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

### **Het beleidsverslag 2012**

In het beleidsverslag wordt ingegaan op de resultaten die in 2012 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 2012 afgelegd. De beleidsmatige conclusie is steeds apart na iedere prioriteit opgenomen.

#### *De beleidsartikelen en de niet-beleidsartikelen*

Dit jaarverslag 2012 van het ministerie van IenM verantwoordt de prestaties en uitgaven die omschreven zijn in de Begroting 2012. Bij 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2012 is de begroting 2012 echter naar een nieuwe IenM begrotingsstructuur geconverteerd. Hierover is de Kamer per brief geïnformeerd (Kamerstukken II, 2011/2012, 33 000, nr. 111). De conversie van begrotingsstructuur heeft indertijd plaatsgevonden om de departementale samenvoeging van voorheen VROM met voorheen V&W zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen. De conversie heeft gevolgen voor de inrichting van het Jaarverslag 2012, voor wat betreft:

- 1) De begrotingsstructuur. In de begrotingsstructuur van de 1<sup>e</sup> suppletoire 2012 heeft de realisatie plaatsgevonden. Om deze reden wordt ook verantwoording afgelegd in de structuur van de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2012.
- 2) De begrotingsstanden. Over de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten van het gehele jaar 2012 wordt verantwoording afgelegd. De standen van de oorspronkelijke vastgestelde begroting 2012 zijn naar de nieuwe structuur van de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2012 geconverteerd (zie bijlage D 4 voor conversietabel zoals ook reeds bij 1<sup>e</sup> suppletoire 2012 opgenomen). Deze standen vormen het vertrekpunt bij de verantwoording.
- 3) De beleidsdoelstellingen. Bij een andere begrotingsstructuur horen ook andere beleidsdoelstellingen. In een brief aan de Kamer (Kamerstukken II, 2011/2012, 31 865, nr. 41 en nr. 42) zijn reeds de herijkte doelstellingen voor het jaar 2012 gemeld. Tevens is in deze brief opgenomen dat de betreffende doelstellingen nog tekstueel verfijnd zouden kunnen worden. Later in het jaar is op voorstel van

de Kamer een 2<sup>e</sup> conversie van de begrotingsstructuur 2013 doorgevoerd, waarbij enige artikelen zijn opgesplitst. Bij het bepalen van de doelstelling bij een beleidsartikel voor het jaar 2012 is daarom in dit Jaarverslag:

- De doelstelling uit de brief aan de Kamer in juni 2012 als uitgangspunt genomen.
- De doelstelling uit de begroting 2013 overgenomen indien artikelen bij de 2e conversie één op één zijn overgegaan naar de begrotingsstructuur 2013. Dit is gedaan omdat in de begroting 2013 nog enige tekstuele verbeteringen zijn doorgevoerd naar aanleiding van overleg met onder andere de Algemene Rekenkamer.

Alle doelstellingen die in het Jaarverslag 2012 zijn opgenomen, zijn dus eerder aan de Kamer voorgelegd.

- 4) De prestaties, kengetallen en indicatoren. Over alle voorgenomen prestaties, kengetallen en indicatoren die in de begroting 2012 in VBTB (Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording) structuur worden genoemd, wordt conform VBTB-systematiek verantwoording afgelegd in de structuur van de 1<sup>e</sup> suppletoire 2012.

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 Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is de normering aangepast, waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan € 5 miljoen ook worden toegelicht.

#### Norm bij te verklaren verschillen

Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 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 2012 geen of zeer geringe ontvangsten, uitgaven of verplichtingen zijn geraamd maar waar in 2012 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de tabellen budgettaire gevolgen van beleid bij de (niet-) beleidsartikelen is een kolom geschrappt met zogenoemde slotwetmutaties. Deze kolom is namelijk niet conform Rijksbegrotingsvoorschriften. Bovendien beoogt het jaarverslag een overzicht van de belangrijkste mutaties op jaarbasis te geven. Slotwetmutaties krijgen hierbij evenveel aandacht als mutaties bij andere begrotingsmomenten. Voor meer specifieke verdieping in kleinere slotwetmutaties wordt verwezen naar de slotwetten van HXII en het IF. Deze documenten worden tegelijkertijd met de jaarverslagen naar de Kamer gezonden.

Als gevolg van de samenvoeging van voorheen VenW met voorheen VROM en de conversie naar een nieuwe artikelindeling, kan met de realisatiecijfers in de nieuwe artikelindeling niet verder worden teruggekeken dan het jaar 2011. De cijfers die in dit jaarverslag voor het jaar 2011 zijn opgenomen, zijn indicatief. Alleen voor het niet beleidsartikel «Apparaat van het kerndepartement» zijn geen indicatieve cijfers voor het jaar 2011 opgenomen. Voor de realisatiecijfers uit voorgaande jaren wordt u verwezen naar eerder gepubliceerde jaarverslagen.

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 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 agentschappen KNMI, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) (een cijfermatige staat waarbij

inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen de begroting en de realisatie per agentschap).

- de departementale saldibalans van lenM met de daarbij behorende toelichting.
- de balans per 31 december 2012, de staat van baten en lasten, het kasstroomoverzicht en de doelmatigheidskengetallen van de agentschappen.

### **Diverse bijlagen**

Aan het jaarverslag zijn enkele bijlagen toegevoegd.

- een overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's).
- Afgerond evaluatie en overig onderzoek.
- Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur).
- Conversietabel begrotingsstanden.
- Rapportage behandeling correspondentie.
- 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.

### **Groeiparagraaf**

De indeling van de verantwoording 2012 heeft grote wijzigingen ondergaan ten opzichte van de jaarverantwoording 2011. Dit komt omdat bij 1e suppletoire 2012 een begrotingsconversie is doorgevoerd om de departementale samenvoeging van voorheen VROM met voorheen V&W zo vloeiend mogelijk te laten verlopen (zie ook begin van de leeswijzer). Bij deze begrotingsconversie is qua structuur reeds voorgesorteerd op de systematiek van Verantwoord Begroten. Omdat het jaarverslag 2012 zoveel mogelijk een spiegel van de begroting 2012 zou moeten zijn, is ervoor gekozen om wel te verantwoorden conform «oude» VBTB-beginselen. Het jaarverslag 2012 bevat dus transitiekenmerken, het jaarverslag 2013 zal volledig in Verantwoord Begroten stijl gepresenteerd worden.

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

## **DEEL B. BELEIDSVERSLAG 2012**

### **3. BELEIDSPRIORITEITEN**

#### **1. Inleiding**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft in 2012 volop gewerkt aan integrale oplossingen voor vraagstukken met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Alle activiteiten waren gericht op versterking van de economie in combinatie met de zorg voor een veilige en gezonde leefomgeving. In dit beleidsverslag worden de belangrijkste resultaten uit 2012 toegelicht.

Met de openstelling van 131 kilometer nieuwe rijstroken, ingebruikname van de Hanzespoorlijn en een groot aantal nieuwe stations is de bereikbaarheid versterkt. Daarnaast is gewerkt aan innovatieve en creatieve manieren om beter gebruik te maken van de bestaande infrastructuur («Beter Benutten»). Acties op het gebied van ruimtelijke ordening stonden voor een belangrijk deel in het teken van de uitvoering van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarmee het Rijk een stapje terug doet om medeoverheden, burgers en bedrijfsleven de ruimte te geven om zelf creatieve oplossingen ten uitvoer te brengen. Daarnaast is verder gewerkt aan de vernieuwing van het omgevingsrecht om procedures en besluitvorming te versnellen. Het milieubeleid is in 2012 voor een belangrijk deel vormgegeven in samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, met Green Deals als resultaat. Bijzondere aandacht is besteed aan het sluiten van de grondstoffenketens en vergroting van hergebruik van afval. Internationaal waren belangrijke momenten de wereldtop over duurzame ontwikkeling in Rio de Janeiro («Rio+20») en de klimaatconferentie in Doha, waar belangrijke stappen zijn gezet in de verdere uitbouw van het mondiale klimaatregime.

#### **2. Mobiliteit en transport**

##### **2.1 Wegen en verkeersveiligheid**

In 2012 is fors geïnvesteerd in aanleg, beheer en onderhoud van het wegennet. In totaal is 131 kilometer rijstroken opengesteld. De Tracéwet is per 1 januari 2012 in werking getreden, waardoor uiteindelijk de doorlooptijd van besluitvorming wordt teruggebracht. In de besluitvorming rond de projecten is aandacht voor overleg met regionale en lokale overheden en participatie van maatschappelijke organisaties. Dit is zichtbaar gemaakt bij de mijlpalen in de besluitvorming van projecten.

In 2012 is een aantal tracébesluiten vastgesteld, onder meer voor de A9 Omlegging Badhoevedorp en de N31 Harlingen. Verder is het Wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht-Amersfoort vastgesteld. Voor een aantal projecten is de besluitvorming vertraagd. Zo is het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding na de val van het kabinet Rutte I controversieel verklaard en is in overleg met de Tweede Kamer m.b.t. de Ring Utrecht afgesproken om een onafhankelijke onderzoek te doen naar de verbreding van de A27 bij Amelisweerd (commissie Schoof).

De snelheidsverhoging op de proeftrajecten is met ingang van 1 september 2012 definitief gemaakt. In totaal is op ca. 45% van het hoofdwegennet de maximumsnelheid per 1 september 2012 verhoogd

## *Beleidsprioriteiten*

naar 130 km/u, gedurende het gehele etmaal of in de avond en nachtperiode. Per 1 december 2012 is ook op de A2 tussen Vinkeveen en Maarssen de snelheid verhoogd naar 130 km/u.

In 2012 is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid vastgesteld met 23 maatregelen door overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstututen om de stijgende trend ernstig verkeersgewonden te keren. De nadruk ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid van de risicogroepen ouderen, fietsers en jonge beginnende bestuurders. Daarnaast zijn het Alcoholslotprogramma en het experiment 2toDrive gestart.

### **2.2 Spoor en openbaar vervoer**

#### *Programma Hoogfrequent Spoor*

In 2012 zijn de diverse maatregelen van PHS verder uitgewerkt:

De verschillende goederenstudies zijn afgerond. De resultaten en bevindingen zijn op 12 juli 2012 aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2012/13, 32 404, nr. 57).

De studies naar het integrale capaciteitsvraagstuk Amsterdam Centraal zijn afgerond. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden, mede in relatie tot OV SAAL.

In juli 2012 is de globale uitwerking gepubliceerd van de vier tracévarianten die in het m.e.r.-onderzoek Oost-Nederland worden onderzocht

De minister van IenM heeft in 2012 de definitieve Notities Reikwijdte en Detailniveau (NRD's) Rijswijk-Delft Zuid en Oost-Nederland vastgesteld; de ontwerp-NRD Meteren-Boxtel is gepubliceerd.

ProRail heeft de studies voor beschikkingsaanvraag van Doorstroomstation Utrecht afgerond.

#### *Uitbreiding netwerk en nieuwe stations*

Met ingang van de nieuwe dienstregeling die op 9 december 2012 is ingegaan, is de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle in gebruik genomen, met nieuwe stations in Dronten en Kampen Zuid. De Hanzelijn is conform de overeengekomen scope gebouwd en gecertificeerd volgens de Europese richtlijnen voor hogesnelheidsverbindingen. Het project is door gunstige aanbestedingen en het uitblijven van voorziene risico's ruim binnen het budget gerealiseerd.

Verder zijn in de nieuwe dienstregeling opgenomen de nieuwe stations Sassenheim, Halfweg-Zwanenburg en Westervoort. Daarnaast zijn de stations Almere Poort, Groningen Europapark, Hengelo Gezondheidspark en Hoevelaken geopend, en zijn aan de Merwede-Linge-Lijn een aantal stations toegevoegd. Opening van het station Maastricht Noord is uitgesteld tot medio 2013. De waterstand ter plaatse bleek hoger dan was aangenomen, wat aanpassingen in de bouwconstructie noodzakelijk maakte. Ook wat betreft de versterking van spoorverbindingen naar het buitenland zijn in 2012 stappen gezet. Dit betreft o.a. de verbindingen Arnhem-Emmerich-Düsseldorf en Heerlen-Herzogenrath-Aken.

*Winterweer*

De Tweede Kamer heeft in 2012 ingestemd met het gezamenlijke winterweerprogramma van NS, ProRail en IenM (Kamerstukken II, 2012/13, 29 984, nr. 306). Direct is gestart met de uitvoering van de maatregelen uit het programma, zoals wisselverwarming, het ontwikkelen van een besluitvormingsprocedure voor het aanpassen van de dienstregeling en verbetering van de reisinformatie. De implementatie ligt grotendeels op schema. In december 2012 is voor het eerst de dienstregeling conform de opgestelde procedure aangepast. De treindienst is daarmee, ondanks de winterse omstandigheden, landelijk niet ontregeld geraakt.

*OV Chipkaart*

Op 3 november 2011 is het Nationaal Vervoerbewijs (de strippenkaart) in de laatste regio's afgeschaft. Op dat moment is ook het jaar «tariefvrij» ten einde gekomen en geldt voor alle decentrale overheden tariefvrijheid, conform de Wp2000. NS heeft bij het uitfasen van het papieren treinkaartje een zelfstandige verantwoordelijkheid. Het kabinet heeft hierin geen formele rol. In het traject naar de definitieve overgang naar de OV-chipkaart heeft NS een aantal belangrijke stappen gezet, zoals de introductie van nieuwe abonnementen die alleen op de OV-chipkaart verkrijgbaar zijn en specifiek beleid gericht op studenten om hen te laten reizen met de Studenten OV-chipkaart. Het einde van het papieren treinkaartje is voorzien eind 2013.

De nadere uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Meijdam is in 2012 ter hand genomen. In april heeft de heer Meijdam een voorstel gepresenteerd voor de opzet van een permanente structuur voor OV-chipkaart gerelateerde besluitvorming met een landelijk, en daarmee concessieoverstijgend, karakter. Vervolgens hebben vervoerders, overheden en consumentenorganisaties in november een intentieverklaring ondertekend om te komen tot een permanente structuur op vrijwillige basis. Parallel hieraan is gestart met de ontwikkeling van wetgeving en gesprekken met de aandeelhoudende vervoerders over de herpositionering van Trans Link Systems. Ten aanzien van de aanbevelingen over het dubbel opstaptarief is de heer Meijdam in overleg getreden met vervoerders en overheden.

*Regionaal OV*

In 2012 is het wetsvoorstel voor opheffing van de WGR+ regio's voor advies aan de Raad van State aangeboden. Het wetsvoorstel zal in 2013 voor behandeling aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Pas wanneer dit wetgevingstraject is afgerond zal de hiermee samenhangende decentralisatie van de BDU worden geëffectueerd. Met de inwerkingtreding van de initiatiefwet Aanbestedingsvrijheid OV grote steden hebben de vier grote steden per 1 januari 2013 de vrijheid gekregen zelf te kiezen om het OV in- of aan te besteden. Het wetsvoorstel lokaal spoor is in 2012 bij de Tweede Kamer ingediend.

### **2.3 Scheepvaart en havens**

Om het vaarwegennet te versterken is een aantal voorkeursbeslissingen voor aanleg en uitbreiding genomen. De verkenning inzake de Volkeraksluizen is eind 2012 afgerond en besluitvorming wordt voorbereid. De werkzaamheden aan de schutsluis Zwartsluis zijn in 2012 gestart.



## *Beleidsprioriteiten*

Het programma «Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen» heeft in 2012 belangrijke tussenresultaten opgeleverd gericht op verbetering van informatiestromen en daarmee van de betrouwbaarheid en betere benutting van het vaarwegennet. Het programma wordt eind 2013 afgerond.

De lagere wetgeving t.b.v. de implementatie van het ILO Maritiem Arbeidsverdrag is afgerond, waarmee het level playing field van zeevarenden op Nederlandse schepen is gewaarborgd. Het wetsvoorstel voor een nieuw nationaliteitssysteem van zeeschepen, dat de flexibiliteit m.b.t. nationaliteit en registratie van zeeschepen moet vergroten, is aan de Tweede Kamer aangeboden.

Op het terrein van de piraterijbestrijding is verder gewerkt aan de verbetering van de beveiliging van de koopvaardijvloot onder Koninkrijksvlag, met behoud van het internationale level playing field als specifiek aandachtspunt.

De aanleg van Maasvlakte II is in een vergevorderd stadium. De zeewering is gesloten, de openbare weg- en spoorinfrastructuur is opengesteld en er is een start gemaakt met het toegankelijk maken voor zeeschepen. De natuurlijke ontwikkeling van de aangelegde natuurcompensatie wordt gemonitord. De beroepsprocedures voor de aanleg van extra natuur en recreatie zijn grotendeels afgerond.

De minister van IenM heeft, met instemming van de convenantpartners Gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland, een voorkeursbeslissing genomen ten aanzien van de zeesluis bij IJmuiden. Een projectbesluit wordt eind 2013 verwacht, waarna marktpartijen invulling kunnen geven aan het DBFM-contract.

Nederland en Vlaanderen hebben een akkoord bereikt over een grote nieuwe zeesluis bij Terneuzen. Een Nederlands-Vlaams projectteam is ingesteld en de planuitwerkingsfase is gestart.

### **2.4 Beter Benutten**

Eind 2012 was 95% van alle plannen van aanpak met ruim 250 multi-modale en innovatieve maatregelen geaccordeerd. Nagenoeg alle overige plannen zullen snel volgen. Met de uitvoering van de maatregelen is gestart. In elke regio is een uitvoeringsorganisatie in het leven geroepen waarin de betrokken organisaties (rijk, provincie, gemeenten, stadsregio's en bedrijfsleven) deelnemen en zijn bestuurlijke trio's opgericht van Minister, een CEO en een regionaal bestuurder) Het bedrijfsleven doet in alle regio's actief mee. Mede daardoor krijgen werknemers meer mogelijkheden om buiten de spits te reizen. Met het bedrijfsleven zijn de eerste «slimme deals» gesloten. In deze deals treffen de publieke en private partijen samen maatregelen binnen hun eigen domein ter vermindering van de spitsdruk.

Vanuit de regionale programma's zijn maatregelen in uitvoering genomen ter ondersteuning van de groeiambitie spoor (P+R, stedelijk OV, fietsstallingen). Spreiding over de dag is onderdeel van de werkgevers- en werknemersaanpak regionale programma's.

## *Beleidsprioriteiten*

De openingstijden van de spits- en plusstroken zijn verruimd: 39 plus- en spitsstroken worden bediend volgens het nieuwe regime. Dit heeft geleid tot positieve bereikbaarheidseffecten. Uit de eerste resultaten van de mobiliteitsprojecten blijkt dat de filedruk op specifieke trajecten afneemt. Ook bij nameting blijkt dat een groot aantal mensen het nieuwe reis gedrag blijft vertonen.

Op het gebied van Intelligente Transportsystemen (ITS) zijn plannen van aanpak voor de landelijke ITS clusters vastgesteld waarin rijk en regio samenwerken, is een ITS Action Plan naar EU en naar de Kamer verzonden (Kamerstukken II, 2011/12, 33 000 XII, nr. 143), is het programma van eisen van de landelijke clusters vastgesteld en is de marktconsultatie m.b.t. maatregelen Multimodale Reisinformatie afgerond.

In de bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011, zijn concrete afspraken gemaakt over ruim 250 maatregelen in 10 regionale gebiedsprogramma's. Daarbij gaat het om innovatieve maatregelen die zich richten op het verleiden van reizigers/verladers om de spits te mijden, ITS projecten, bevorderen van de ketenmobiliteit, fietsmaatregelen, en verruiming van de openstelling van spitsstroken en aanleg van nieuwe stroken.

Samen met het door de regio's te investeren geld, is er op dit moment voor het programma Beter Benutten een totaalbedrag van ruim € 1,1 mld beschikbaar (prijspeil 2011).

### **2.5 Luchtvaart**

De ministers van IenM en Defensie hebben in september 2012 de Luchtruimvisie vastgesteld en naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2011/12, 31 936, nr. 114). Hierin is onder meer een Beleidsagenda Luchtruim opgenomen. Het Rijk heeft de luchtverkeersdienstverleners opdracht gegeven te starten met de uitwerking en implementatie van de Luchtruimvisie. Hiertoe werken de luchtverkeersdienstverleners aan een Roadmap die medio 2013 zal worden opgeleverd.

De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid (2011–2015) is in 2012 verder uitgevoerd. In dit verband is onder meer met alle betrokken partijen een intensivering van de aanpak van vogelaanvaringen overeengekomen langs vier sporen. De vang- en dodingacties zijn in de tweede helft van juni afgerond. Om de foerageermogelijkheden te beperken is in totaal 1.500 hectaren graan versneld ondergeploegd. Om het aantal broedrustgebieden en rustgebieden te beperken is nader onderzoek conform planning afgerond. Schiphol heeft de aanbesteding van de radarinstallatie afgerond.

De evaluatie van de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol is afgerond en de resultaten zijn in april 2012 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2011/12, 29 665, nr. 164). In deze brief is tevens een kabinetsstandpunt op hoofdlijnen opgenomen over de noodzakelijk geachte wijzigingen in de tariefregulering. De uitwerking hiervan is in 2012 ter hand genomen en zal in de eerste helft van 2013 worden afgerond.

Op 31 oktober 2012 liepen de twee experimenteerjaren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel af. De resultaten van de evaluatie zullen worden besproken aan de Alderstafel en naar verwachting zal in het

## *Beleidsprioriteiten*

voorjaar van 2013 advies worden uitgebracht aan het Rijk. Hierna volgt politieke besluitvorming en het formele traject van de aanpassing van de regelgeving.

De kabinetsreactie op het Aldersadvies Lelystad is aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2011/12, 31 936, nr. 115). Daarnaast is de voorstudie over de vorm van luchtverkeersleiding Lelystad afgerond. Het kabinet komt in 2013 met een standpunt over verdere ontwikkeling van vliegveld Lelystad.

De luchtvaartsector is per 1 januari 2012 opgenomen in het Europese systeem van emissiehandel (ETS). De EU zet in op een mondiale oplossing. Binnen ICAO wordt gewerkt aan een mondiaal marktconform systeem voor reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot en een raamwerk voor nationale/regionale systemen vooruitlopend op de invoering van een mondiaal systeem. Besluitvorming wordt verwacht tijdens de ICAO Assemblee van september 2013

Het FABEC-verdrag dat een betere benutting van het Europees luchtruim als doel heeft, is in 2012 in werking getreden. Luchtruimontwerp en de organisatie van de dienstverlening vindt steeds meer plaats in FABEC-verband.

### **3. Ruimte**

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Na bespreking met het parlement, is de uitvoering in juli 2012 gestart. Hiermee is een nieuwe koers ingezet in de ruimtelijke ordening. Provincies en gemeenten hebben meer ruimte gekregen, waardoor het Rijk zich volledig kan richten op het behartigen van ruimtelijke belangen van nationale en internationale betekenis, zoals het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de nationale netwerken, de waterveiligheid en de milieukwaliteit. Bij het bieden van meer ruimte aan overheden, burgers en bedrijven hoort ook het vereenvoudigen van het omgevingsrecht, waarmee jaarlijks miljoenen euro's kunnen worden bespaard. Naast deze koerswijziging bevat de SVIR een aanpassing van het ruimtelijk beleid aan de maatschappelijke opgaven van de komende periode, zoals de overgang naar duurzame energie, de demografische ontwikkelingen en de gevolgen van klimaatverandering.

#### **3.1 Vereenvoudiging Omgevingsrecht**

##### *Omgevingswet*

In 2012 heeft het kabinet verder gewerkt aan de vernieuwing van het omgevingsrecht. De vier prioritaire thema's (versnelling procedures en besluitvorming, vermindering en integratie van planvormen, doelmatig onderzoek en meer afwegingsruimte voor bestuurders) en zes kerninstrumenten, zoals gepresenteerd in de brief aan de Tweede Kamer van maart 2012 (Kamerstukken II, 2011/12, 33 118, nr. 3), zijn dit jaar nader uitgewerkt. Over de aangekondigde instrumenten heeft in maart 2012 een internetconsultatie plaatsgevonden. Over concept wetteksten heeft in september en oktober een informele consultatie plaatsgevonden en zijn botsproeven uitgevoerd. De circa duizend punten die hieruit naar voren zijn gekomen zijn verwerkt in de wettekst. Een formele consultatie over de toetsversie van de Omgevingswet heeft in maart en april 2013 plaatsgevonden. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het traject «Nu al Eenvoudig Beter» gestart om inspirerende voorbeelden

## *Beleidsprioriteiten*

uit te wisselen van hoe ook met de nu geldende wetgeving eenvoudiger procedures en werkwijzen kunnen worden toegepast. Met dit traject wordt tevens een basis gelegd voor de implementatie en invoeringsbegeleiding van de Omgevingswet.

### *Crisis- en herstelwet*

De Tweede Kamer heeft in juli 2012 met grote meerderheid ingestemd met de verlenging van de Crisis- en herstelwet (Chw) tot het moment dat deze opgaat in de Omgevingswet en de Algemene wet bestuursrecht. In maart 2013 heeft ook de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanvaard. Verder zijn in 2012 de 3e en 4e tranche AMvB Chw in werking getreden. De 5e tranche AMvB is begin 2013 in werking getreden.

### **3.2 Ruimtelijke ordening**

Met de inwerkingtreding van de aanvulling op het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening op 1 oktober 2012 is de juridische borging van alle ruimtelijke rijksbelangen uit de SVIR nagenoeg compleet. Eveneens op 1 oktober is de ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. Dit betekent dat overheden bij alle ruimtelijke plannen voor nieuwe stedelijke ontwikkeling moeten motiveren hoe een zorgvuldige afweging van het ruimtegebruik is gemaakt.

Er zijn stappen gezet om publieke geo-informatie eenvoudiger toegankelijk te maken. Het Rijk en mede-overheden hebben afspraken gemaakt over de realisatie van de grootschalige basiskaart Nederland. Het betreffende wetsvoorstel is in januari 2013 aan de Tweede Kamer gezonden. Ook bij het verder openbaar maken van ruimtelijke overheidsgegevens, in het kader van het open data beleid, is voortgang geboekt. Via de voorziening «Publieke Dienstverlening op de Kaart» (PDOK), in beheer bij het Kadaster, zijn inmiddels tientallen bestanden en kaarten als open data beschikbaar.

In juni 2012 zijn de resultaten van het actieprogramma Leegstand kantoren aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 000-XII, nr. 136) Met betrokken partijen is een Convenant getekend om tot een beter functionerende kantorenmarkt te komen. De gemaakte afspraken hebben onder meer betrekking op hergebruik, transformatie en sloop, verduurzaming en kennisontwikkeling ten aanzien van plancapaciteit.

Ten aanzien van ruimtelijke projecten en prioritaire regio's is pas op de plaats gemaakt als gevolg van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds. Tijdens de BO MIRT ronde hebben Rijk en regio daarom vooral gesproken over de actualisatie van de gebiedsagenda's en zijn slechts een beperkt aantal afspraken gemaakt over specifieke projecten, die geen financiële gevolgen hebben voor het Infrastructuurfonds.

De Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (2013–2016) is in september naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2012–2013, 31 535, nr. 10). De Actieagenda is een interdepartementale samenwerking onder coördinatie van IenM en OCW. Centraal staat de versterking van de positie van het ontwerp en ontwerpers, binnen de veranderende verhoudingen tussen opdrachtgevers, ontwerpers en gebruikers en de urgente inrichtingsopgaven.

## *Beleidsprioriteiten*

Vanwege de taakstelling op de budgetten schuift de besluitvorming over het programma RRAAM en OV SAAL, voorzien voor 2012, door naar 2013. De Bestuursovereenkomst ZuidasDok is op 9 juli 2012 ondertekend en op 22 augustus aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2011/12, 32 668, nr.A). Met de regio Noord-Brabant is overeenstemming bereikt over de start van een MIRT onderzoek. Dit onderzoek zal in ieder geval een uitwerking bevatten van de integrale gebiedsontwikkeling van Brainport Avenue 2 en de consequenties voor de bereikbaarheid op de lange termijn, onder meer van Eindhoven Airport.

Structuurvisie Mainport Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer (SMASH): Rijk en regio hebben in maart 2012 besloten voorlopig niet te starten met het opstellen van een structuurvisie, maar eerst in een besloten proces de spanning tussen vliegen en wonen in beeld te brengen op basis van beleidsvarianten. Wanneer overeenstemming is bereikt over een samenhangende aanpak van woningbouw, hinderbeleid en restrictief verstedelijkingsbeleid zal worden gestart met het opstellen van een structuurvisie.

Structuurvisie ondergrond (STRONG): in de tweede helft van 2012 is besloten tot het verbreden van de scope van de Structuurvisie van de diepe ondergrond naar de gehele ondergrond. Dit heeft geleid tot een nieuwe organisatie en aanpak van STRONG. In 2013 worden, in nauwe samenwerking met andere overheden en andere betrokken partijen, de maatschappelijke opgaven voor de ondergrond in beeld gebracht. Dit zal leiden tot een kabinetsstandpunt in december 2013. Dit zal gebeuren in afstemming met het Deltaprogramma zoetwater, het MIRT en de Omgevingswet.

Structuurvisie Wind op land: de structuurvisie om, conform de motie-Dijkers (Kamerstukken II, 2011–2012, 29 023, nr. 134), 6.000 MW te realiseren is in maart 2013 aan de Tweede Kamer aangeboden.

### **4. Water**

In 2012 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). Het HWBP-2 bestaat uit 89 versterkingsprojecten, inclusief de Zwakke Schakels. Eind 2012 voldeden 55 projecten aan de norm. 22 projecten bevonden zich in de planstudiefase en 9 projecten in de realisatiefase.

Op het gebied van beheer en onderhoud is in 2012 gestart met de eerste projecten in het kader van het Programma Stroomlijn ten behoeve van de beheersing van de hoogwaterveiligheid in het rivierengebied. Na de ondertekening van de bestuursovereenkomst Afsluitdijk is gestart met de planuitwerking voor de versterking van de Afsluitdijk.

In 2012 zijn er stappen gezet om een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma op te starten. Momenteel vindt een aanvullende toetsronde plaats om een volledig beeld te krijgen van de veiligheidssituatie in Nederland. De resultaten hiervan zullen naar verwachting eind 2013 gereed zijn en kan een nieuwe programmering worden opgesteld.

De afspraken uit het Bestuursakkoord Water worden uitgevoerd. Hiermee wordt vanaf 2020 een structurele besparing van 750 miljoen euro gerealiseerd.

## *Beleidsprioriteiten*

Rijk en waterschappen zullen vanaf 2014 gezamenlijk het Hoogwaterbeschermingsprogramma financieren. Dit is vastgelegd in het wetsvoorstel wijziging van de Waterwet (doelmatigheid en bekostiging hoogwaterbescherming), (Kamerstukken II, 2012/13, 33 465) dat in november 2012 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Het wetsvoorstel indirecte verkiezingen waterschappen is, aan de Tweede Kamer gezonden. Op verzoek van de Kamer is het voorstel aangepast en inmiddels aangenomen. Hiermee zijn de waterschapsverkiezingen met twee jaar uitgesteld. Conform de afspraken in het regeerakkoord Rutte-II is een nieuw wetsvoorstel in voorbereiding om de verkiezingen van de waterschappen gelijktijdig te laten plaatsvinden met de verkiezingen van de Provinciale Staten. Deze wetswijziging Kieswet is eind 2012 ter consultatie voorgelegd.

In het Deltaprogramma zijn de mogelijke strategieën voor de te nemen Deltabeslissingen verkend. In september 2012 is de 1e begroting van het Deltafonds aan de Tweede Kamer aangeboden.

Met het rapport Water in Beeld (Kamerstukken II, 2011/12, 27 625, nr. 268) is in mei aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de uitvoering van het Nationaal Waterplan en de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Belangrijkste conclusie is dat de uitvoering van de maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen van 2009 op schema ligt. Dit is ook in voortgangsrapportages aan de Europese Commissie gemeld. Verder is gemeld dat een deel van de voorgenomen maatregelen in de rijkswateren is getemporeerd als gevolg van afspraken in het Regeerakkoord uit 2010. Het Werkprogramma Stroomgebiedbeheerplannen 2015 is, na ter inzagelegging, vastgesteld. Tot slot is de inspraak op het document Belangrijke Waterbeheerkwesties gestart.

## **5. Milieu**

### **5.1 Concrete initiatieven ondersteunen**

Het kabinet heeft in 2012, in het kader van de agenda duurzaamheid (Kamerstukken II, 2011/12, 33 041, nr. 1), een aantal concrete stappen gezet naar verduurzaming van de samenleving en het creëren van een groene economie. Uitgangspunt hierbij is groei die het natuurlijk kapitaal van de aarde niet uitput en de economie versterkt.

IenM heeft 20 Green Deals gesloten met bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden. Hiermee is de gewenste verbreding van de Green Deals van energie naar biodiversiteit, mobiliteit, grondstoffen en water tot stand gekomen. Green Deals dragen bij aan het boeken van resultaten op de korte. De grootste winst zal op de langere termijn volgen wanneer een Green Deal bredere navolging krijgt.

Verder zijn stappen gezet om bedrijven te faciliteren door het creëren van een gelijk speelveld voor duurzame producten en diensten en het stimuleren van innovatie. Het gaat daarbij om het wegnemen van concrete belemmeringen in regelgeving of beleid die bedrijven in een specifieke sector ervaren. Zo zijn op het terrein van afvalregelgeving de regels voor nuttige toepassing van organische reststromen aangepast zodat deze stromen efficiënter kunnen worden ingezet voor hergebruik.

## *Beleidsprioriteiten*

Het LEI en het RIVM hebben een website ontwikkeld met informatie over de belangrijkste beoordelingsmethoden voor duurzaamheid. Hiermee wordt voorzien in de behoefte van bedrijfsleven, overheden en maatschappelijke organisaties aan meer synergie en transparantie ten aanzien van duurzaamheidscriteria en beoordelingsmethoden voor duurzaamheid. In Nederland bestaan ongeveer 100 keurmerken op het gebied van milieu, dierenwelzijn en eerlijke handel. Milieu Centraal heeft als hulpmiddel voor de consument op haar website informatie geplaatst over op welke aspecten van duurzaamheid deze betrekking hebben en hoe en door wie dit wordt gecontroleerd.

Naar aanscherping van het middelenbeleid voor gewasbescherming in de glastuinbouwsector wordt nog onderzoek gedaan. In de 2e Nota duurzame gewasbescherming die voor het meireces naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd zullen ook plannen t.a.v. de glastuinbouwsector zijn opgenomen.

### *Afval en grondstoffen*

In mei 2012 is een rapport verschenen van een werkgroep van gemeenten en het afvalbedrijfsleven over het verhogen van de recycling van huishoudelijk afval. Hieruit komt naar voren dat ingrijpende maatregelen nodig zijn om de ambities zoals vastgelegd in de afvalbrief (Kamerstukken II, 2011/12, 32 852, nr. 1) te kunnen waarmaken. Een belangrijk onderdeel van het advies is de introductie van een gemeentelijke restafvaldoelstelling, waarop gemeenten kunnen worden afgerekend met een bonus/malus-systeem. Verder is volgens de werkgroep per materiaalstroom een ambitieuze doelstelling met een adequaat financierings-systeem nodig.

Bedrijfsleven, gemeenten en lenM hebben In 2012 is een nieuwe, 10-jarige raamovereenkomst verpakkingen getekend. Hiermee is de basis gelegd voor het sluiten van de kringloop van verpakkingsmaterialen en is de verantwoordelijkheid belegd waar deze thuishoort. De gekozen constructie bevordert de overgang naar een circulaire economie, doordat nu bij producenten de prikkel ligt om vooraf te bedenken of en zo ja welk verpakkingsmateriaal wordt gebruikt. Verder is een inventarisatie uitgevoerd van reeds lopende activiteiten voor afvalpreventie en hun effectiviteit. Deze inventarisatie is de eerste stap naar de totstandkoming van een nationaal afvalpreventieplan dat eind 2013 zal worden afgerond.

Om de voedselverspilling in huishoudens terug te dringen is in samenwerking met onder andere supermarkten een «foodbattle» georganiseerd. Deze had een regionaal karakter. Momenteel worden mogelijkheden onderzocht om dit initiatief op te schalen naar andere regio's. De mogelijkheden voor het terugdringen van voedselverspilling bij cateraars zijn onderzocht. Met de branche worden afspraken gemaakt om deze mogelijkheden te benutten.

Om de grondstoffenvoorzieningszekerheid beter te borgen en de milieudruk van winning, productie, gebruik en afdanking van grondstoffen te reduceren is actief ingezet op verduurzaming van het grondstoffendomein en van productketens. Afval kan een kostbare grondstof zijn. In 2012 zijn voor een groot aantal materiaalstromen activiteiten ontplooid om meer grondstoffen uit afval te winnen en ketens zoveel mogelijk te sluiten:

- *Textiel:* Green Deal gesloten over inzameling en uitbreiding van de mogelijkheden tot vezelherwinning.



## *Beleidsprioriteiten*

- *Beton*: Green Deal gesloten voor verduurzaming van de betonketen.
- *Aluminium*: onderzoek naar de mogelijkheden voor aluminiumterugwinning uit afval is met positief resultaat afgerond; met de Vereniging Afvalbedrijven is een Green Deal gesloten over implementatie van de resultaten.
- *Papier en Karton*: Green Deal gesloten over de toepassing van alternatieve grondstoffen; verder is een pilot «printerloos kantoor» gehouden.
- *Fosfaat*: de uitvoering van het ketenakkoord fosfaatkringloop is voortvarend ter hand genomen. De gezamenlijke ambitie is om binnen twee jaar een markt voor gerecycled fosfaat te creëren en zo de fosfaatkringloop te sluiten. Momenteel worden regionaal verwerkingsroutes en concrete businesscases ontwikkeld tussen partijen om organische reststromen uit de landbouw (mest), de waterzuivering (zuiverings-slib) en uit de voedings- en genotmiddelenindustrie te verwerken en het fosfaat daarin te verwaarden tot nuttige te exporteren producten (zoals kunstmest). Nederland loopt hiermee vooruit op het voornemen van de Europese Commissie om in het kader van Resource Efficient Europe een Groenboek Fosfaat te publiceren.
- *Apparatuur*: Wecycle en de NVRD zijn gestart met experimenten en onderzoeken om de inzameling van apparatuur te optimaliseren. Deze zullen in het voorjaar van 2013 worden afgerond.

### *Ammoniak*

In 2012 is voorbereidend onderzoek gestart ter onderbouwing van aanpassing van de emissienormen voor ammoniak. Inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit waarin de aangepaste normen worden opgenomen is voorzien in 2014. Het gedoogbeleid voor stoppende bedrijven onder het Actieplan ammoniak nader ingevuld en per 1 januari 2013 in werking getreden.

Het kabinet is voornemens het Besluit huisvesting veehouderij aan te vullen met emissienormen voor fijn stof conform het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In 2012 is de voorbereiding gestart. Inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit is voorzien in 2014. Producenten van emissiereducerende technieken voor stallen hebben zich bereid getoond mee te werken aan certificering van hun technieken. Met producenten en certificerende instellingen wordt dit nu verder uitgewerkt. In 2013 zal duidelijk worden voor welke technieken er certificaten komen en hoe de markttoegang voor overige technieken er uit ziet.

### *Duurzame brandstoffen*

Het kabinet maakt werk van benutting van groen gas. Met de hoeveelheid mest in Nederland is een aardige hoeveelheid energie op te wekken. IenM heeft hierbij de verantwoordelijkheid de milieuaspecten van winning, zuivering en inzet van groen gas in de gaten te houden. In biogas kunnen grote hoeveelheden zwavelwaterstof aanwezig zijn. Daarom heeft het versnellerteam groen gas in 2012 de aandacht gevestigd op de veiligheidsaspecten van productie en transport. Daarnaast is een onderzoek gestart naar de duurzaamheid van in Nederland opgewekt biogas.

### *Biomassa en biobrandstoffen*

Met ingang van 1 januari 2013 is het gewijzigde Besluit hernieuwbare energie vervoer van kracht. Hierin is onder andere is de verbreding naar binnenvaart en luchtvaart geregeld, waardoor de hernieuwbare energie



## *Beleidsprioriteiten*

die in deze sectoren worden ingezet onder voorwaarden meetellen voor de verplichting hernieuwbare energie.

Op 17 oktober 2012 heeft de Europese Commissie een wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie en de richtlijn brandstofkwaliteit gepubliceerd. Het kabinet heeft dit voorstel in het BNC-fiche (Kamerstukken II, 2012/13, 22 112 nr. 1515) verwelkomt als een goede eerste stap op weg naar een evenwichtig biobrandstoffenbeleid dat de impact van ILUC (Indirect Land Use Change) door de productie van biobrandstoffen minimaliseert. Nederland blijft zich inzetten om op termijn gedifferentieerde gewasspecifieke ILUC-factoren in beide richtlijnen op te nemen.

Nederland heeft zich bij de Europese Commissie ingespannen om te komen tot geharmoniseerde duurzaamheidseisen voor vaste biomassa in Europees verband. Naar verwachting komt de Europese Commissie begin 2013 met een voorstel hiertoe.

Met de energie-, afval-, en houtsector is de Green Deal Rapportage Duurzaamheid Vaste Biomassa overeengekomen. Hierin is afgesproken het aandeel duurzame energie te laten toenemen en op termijn alleen aantoonbaar duurzame biomassa in te zetten. Verder is afgesproken om te komen tot een jaarlijkse rapportage over de hoeveelheden biomassa, herkomst en de gerealiseerde broeikasgasreducties.

### *Klimaat*

Op basis van de klimaatbrief 2050 (Kamerstukken II, 2011/12, 32 813 nr. 3) zijn beleidsopties ontwikkeld, pilots gestart en is gestart met het inventariseren en wegnemen van belemmeringen voor klimaatmaatregelen door bedrijven. Vóór de zomer van 2013 ontvangt de Tweede Kamer een routekaart. Hierin zal worden aangegeven hoe de verschillende sectoren kunnen bijdragen aan het realiseren van de broeikasgasdoelstelling voor 2050.

In het najaar van 2011 is de Lokale Klimaat Agenda «Werk maken van Klimaat, klimaatagenda 2011–2014» naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2011/12, 32 813 nr. 2). Inmiddels hebben zich 135 partijen (gemeenten, regio's en waterschappen) aangesloten bij de Lokale Klimaatagenda. De glastuinbouw is in 2011 gestart met het CO<sub>2</sub> vereveningssysteem glastuinbouw. Dit systeem moet ertoe leiden dat de CO<sub>2</sub> emissie in de jaren lineair afneemt tot in 2020 de sector uiteindelijk een totale sectorale emissie heeft van 6,6 Mton CO<sub>2</sub>. Ten behoeve van dit systeem heeft de sector samen in 2012 een convenant met de overheid afgesloten.

## **5.2 Nationale inzet**

De omvangrijke inkoop door het Rijk en andere overheden wordt ingezet om duurzame productie te bevorderen. In 2012 is verder gewerkt aan de implementatie van het advies van het bedrijfsleven over duurzaam inkopen. De kern van dit advies – duurzaam inkopen is niet allen het toepassen van criteria maar zorgen voor duurzaamheid in alle fasen van het inkoopproces – is uitgedragen naar de inkoopende overheden en verwerkt in het instrumentarium dat ter ondersteuning van die overheden wordt aangeboden. Vanuit de verantwoordelijkheid voor duurzaam inkopen zijn de grootschalige initiatieven ter bevordering van innovatie gestimuleerd en is de regierol belegd bij de eersaangewezen departementen.

## *Beleidsprioriteiten*

Informatie over de leefomgeving is gemakkelijker toegankelijk gemaakt voor burgers met de oplevering in 2012 van de eerste versie van de Atlas Leefomgeving.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ter verbetering van de luchtkwaliteit is in 2012 fiscale stimulering van de aankoop van de schonere vrachtauto's en bussen (Euro VI) gestart. Het doel van ruim 1.500 voertuigen in 2012 is door het beperkt beschikbare aanbod en de crisis helaas niet gehaald. De regeling loopt nog tot 31 december 2013, wanneer de Euro VI voertuigen verplicht worden. Op 1 oktober 2012 is de Subsidieregeling emissiearme taxi's en bestelauto's in werking getreden. Deze heeft betrekking op voertuigen die schoner zijn dan de gangbare Euro 5/Euro V-voertuigen. De fiscale stimulering van schone personenauto's (Euro 6) is in 2012 voortgezet.

Na de afronding van Swung-1, dat betrekking heeft op rijksinfrastructuur, is in 2012 belangrijke voortgang geboekt in het overleg met IPO en VNG over de inhoud van de toekomstige geluidnormen voor overige infrastructuur, woningbouw en industrie. Naar verwachting zal in het eerste kwartaal van 2013 bestuurlijke overeenstemming bereikt worden, waarna de uitwerking van Swung-2 in wet- en regelgeving zal plaatsvinden.

De invoering van de herziening van het emissiehandelssysteem (ETS) is in 2012 afgerond en deels per 1 juli 2012 en deels per 1 januari 2013 in werking getreden. Met inhoudelijke inbreng van Nederland zijn de Europese handleidingen voor de uitvoering van onderdelen van het herziene emissiehandelssysteem gereed gekomen. In het kader van het ETS is in 2012 een nieuw nationaal toewijzingsbesluit voor de periode 2013–2020 vastgesteld. De Europese Commissie moet hierover nog een oordeel uitspreken. In de eerste helft van 2013 zullen besluiten worden genomen over de toewijzing aan nieuwkomers.

De Tweede Kamer heeft in 2012 het wetsvoorstel Basisnet aangenomen. Dit wetsvoorstel biedt een duurzaam handelingsperspectief het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, weg en spoor, terwijl belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen op verantwoorde wijze mogelijk blijven. Het wetsvoorstel ligt momenteel ter behandeling in de Eerste Kamer. Als het wetsvoorstel door de Eerste Kamer wordt aangenomen, zal het in 2013 in werking kunnen treden.

De vorming van een landsdekkend stelsel van Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's) is in 2012 nagenoeg afgerond. Van de 28 te vormen RUD's waren er per 1 januari 2013 17 daadwerkelijk operationeel. De overige RUD's zullen in de loop van 2013 operationeel worden. In deze RUD's worden capaciteit en kennis gebundeld op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving, met behoud van regionaal maatwerk die tegemoet komt aan de plaatselijke economische structuur.

### **5.3 Internationale afspraken**

Voor een kosteneffectief klimaatbeleid is het Europese emissiehandelssysteem (ETS) van cruciaal belang. De Europese Commissie heeft voorstellen gedaan voor zowel tijdelijke als structurele versterking van het ETS. In de discussie hierover vervult Nederland een koploperspositie. Het is helaas niet gelukt om in de Milieuraad Raadsconclusies aan te nemen over de Routekaart naar een koolstofarme economie. Wel zijn er Voorzitterschapsconclusies over de Routekaart die de steun hebben van

26 lidstaten en de Commissie. Nederland ligt nog steeds op koers om in 2020 zijn bijdrage te leveren aan de Europese afspraak.

In Doha, Qatar, is eind 2012 een aantal noodzakelijke politieke stappen genomen in de verdere uitbouw van het mondiale klimaatregime. Er is een akkoord bereikt over een tweede, achtjarige, verplichtingenperiode onder het Kyoto-protocol (KP) en er is meer duidelijkheid ontstaan over het tijdschema naar een nieuw mondiaal klimaatarrangement in 2015, dat alle landen moet binden. Onder het KP verbindt de EU zich tot een reductie in 2020 van broeikasgassen van 20% ten opzichte van 1990. Met het oog op de uitbouw van een modern en effectief mondiale klimaatregime heeft Nederland gewerkt aan een gedachtengoed over mogelijkheden voor een meer dynamisch en toekomstbestendig klimaatarrangement voor na 2020, waarvan elementen ook reeds Europees zijn ingebracht. Nederland heeft zich internationaal ingezet voor het uitwerken van nieuwe, meer sectorbrede marktmechanismen onder het klimaatverdrag en een verantwoorde ontwikkeling van een raamwerk voor diverse soorten marktmechanismen. Internationaal maakt Nederland zich sterk voor een grotere betrokkenheid van het bedrijfsleven bij het klimaatbeleid. In 2012 is, onder andere tijdens vier door Nederland geïnitieerde bijeenkomsten, een actieve dialoog gevoerd met het internationale bedrijfsleven. Uitkomsten daarvan zijn meegenomen in de inzet van Nederland in de klimaatonderhandelingen. Verder heeft Nederland een actieve rol gespeeld in de Cartagena-dialoog. In Doha heeft Nederland zich officieel aangesloten bij de Climate and Clean Air Coalition (CCAC), een groep van inmiddels 25 landen en 25 instellingen waaronder de Europese Commissie, VN-instellingen en NGO's, die zich richt op de aanpak van kortlevende, luchtvervuilende stoffen die van invloed zijn op zowel de luchtkwaliteit als op het klimaat.

Op 4 mei 2012 zijn de onderhandelingen over de herziening van het Gothenburg Protocol (VN-ECE) met succes afgerond en zijn nieuwe emissiereductiedoelstellingen voor 2020 afgesproken voor SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, VOS en fijnstof (PM<sub>2,5</sub>). In de loop van 2013 zal het herziene Protocol ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Tweede Kamer.

De Europese Commissie heeft in 2012 het eco-innovation action plan gepubliceerd. Nederland heeft actief bijgedragen aan twee fora voor consultatie met stakeholders in Amsterdam en Lissabon. Met de resultaten hiervan kunnen Commissie en Lidstaten hun beleid sturen op de behoeften van de industrie. Diverse Nederlandse bedrijven hebben op deze fora hun strategieën voor resource efficiency laten zien en innovatieve technologieën getoond aan de Europese markt.

Tegen de verwachting in zijn de onderhandelingen over een voorstel van de Europese Commissie om de teelt van toegelaten genetisch gemodificeerde gewassen te beperken of te verbieden in 2012 nog niet afgerond. Afronding van de onderhandelingen wordt niet eerder dan eind 2013 verwacht.

In juni 2012 heeft in Rio de Janeiro de wereldtop over duurzame ontwikkeling plaatsgevonden. De Rio+20-conferentie richtte zich op groene economie in de context van duurzame ontwikkeling en armoedebestrijding, en op het institutionele raamwerk voor duurzame ontwikkeling. Groene economie wordt in het slotdocument «The Future We Want» als concept omarmd, voor het eerst in VN-kader. Nederland heeft hier als voortrekker van de Europese delegatie op het terrein van de groene

## Beleidsprioriteiten

economie actief aan bijgedragen. Verder hebben de VN-lidstaten de duurzame ontwikkelingsdoelen (sustainable development goals, SDG's) omarmd. Over de inhoudelijke SDG-thema's werd echter nog geen overeenstemming bereikt. Over de Commission on Sustainable Development is besloten tijdens Rio+20 dat deze overgaat in een High Level Political Forum (HLPF). De modaliteiten van het HLPF worden in de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties nader uitgewerkt. Ten aanzien van de verduurzaming van handelsketens en de financiering van ecologische innovaties zijn tijdens Rio+20 geen grote doorbraken bereikt. Wel is afgesproken dat er via een intergouvernamenteel proces opties worden geïdentificeerd voor een effectieve financieringsstrategie voor de mobilisering en het effectief gebruik van middelen voor duurzame ontwikkeling.

### Realisatie beleidsdoorlichtingen

Artikel	Naam artikel	Titel onderzoek	2010	2011	2012	Vindplaats
Realisatie beleidsdoorlichtingen						
1	Waterkwaliteit	Waterkwaliteit		X		<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/08/19/beleidsdoorlichting-waterkwaliteit.html">http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/08/19/beleidsdoorlichting-waterkwaliteit.html</a>
2	Ruimtelijke ontwikkeling	Ruimtelijke ontwikkeling				
3	Wegen en Verkeersveiligheid	Leefomgeving			X	TK 32 861, nr 3
4	Spoor	Kabinetsreactie op parlementair onderzoek spoor			X	TK 32 707, nr 16
5	Luchtvaart	Geluidsisolatie Schiphol				GIS doorlichting in uitvoering
5	Scheepvaart	Nota Zeehavens			X	TK 32 861, nr 2

#### 4. BELEIDSARTIKELEN

##### Artikel 1. Water

- A. Algemene beleidsdoelstelling
- Het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten en schoon (drink)water heeft.
- B. Rol en Verantwoordelijkheden
- De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook de uitvoering van het integrale waterbeleid inclusief het deltaprogramma. De minister draagt zorg voor de afstemming van het waterbeheer op zee en voor de afstemming met de buurlanden over de bovenstrooms gelegen stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Daarnaast houdt de minister toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving en streeft daar de volgende doelen na:
- *Bestuurlijke organisatie en instrumentatie*  
Het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid.
  - *Waterveiligheid*  
Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivierengebied volgens het wettelijk niveau; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn conform de Basiskustlijn 2001.
  - *Waterkwantiteit/Waterkwaliteit*  
Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en daartoe het hoofdwatersysteem zo te beheren dat wateroverlast en tekort voorkomen worden. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor een regionale afweging om zo het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden, zodat problemen met wateroverlast en tekort zoveel mogelijk voorkomen worden.
  - Het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems en de Noordzee en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water.
  - *Water in gebieden*  
Het bevorderen van een volwaardige plek van waterbelang in ruimtelijke afwegingen. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid met behulp van een gebiedsgerichte aanpak gericht op de gebieden met grote rijkswateren.
- C. Beleidsconclusies
- Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijhorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Afwijkingen waren er op het gebied van een lagere realisatie van de uitgaven welke met name worden veroorzaakt door de financiële instrumenten opdrachten en subsidies. De lagere realisatie bij de opdrachten is te wijten aan vertragingen bij de uitvoering van het Omgevingsloket en het Nationaal Waterplan. Daarnaast zijn de activiteiten in het kader van de Waterbalans en Doelmatig Waterbeheer goedkoper uitgevoerd en was er bij de Topsector Water vertraging door het opstarten van een nieuw programma. De lagere realisatie op het financieel instrument Subsidies wordt volledig veroorzaakt door het programma Partners voor Water (HGIS). De

## Beleidsartikelen

onderuitputting op dit programma wordt veroorzaakt door vertraging bij de werkzaamheden in de Deltalanden.

Verder is op basis van het in 2009 ingevoerde belastingstelsel voor de waterschappen door de Unie van Waterschappen een evaluatie uitgevoerd om het systeem transparanter en eenvoudiger te maken. Op basis van de evaluatie van de Unie is een ontwerpvoorstel in consultatie gebracht. Mede op basis van de reacties is het wetsvoorstel niet verder in procedure gebracht. Het belangrijkste knelpunt, namelijk de tarieven ongebouwd, is daarna aangepakt via het amendement Dijkgraaf – Ortega Martijn [Kamerstukken II, 2011/12, 33 097, nr. 22]. Op dit moment zijn er geen voornemens voor een nieuwe wetswijziging.

### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
01 Water		Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Vershil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>72.119</b>	<b>48.402</b>	<b>39.139</b>	<b>9.263</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>69.626</b>	<b>42.097</b>	<b>50.916</b>	<b>- 8.819</b>	
<i>01.01 Algemeen waterbeleid</i>	<i>47.032</i>	<i>31.671</i>	<i>38.589</i>	<i>- 6.918</i>	
01.01.01 Opdrachten	19.074	2.116	5.160	- 3.044	2
01.01.02 Subsidies	9.757	10.355	14.286	- 3.931	
– Partners voor Water (HGIS)	9.757	9.137	13.216	- 4.079	3
– Overige subsidies		1.218	1.070	148	
01.01.03 Bijdragen aan baten-lastendiensten	18.201	19.200	19.143	57	
– Bijdrage aan RWS	18.201	19.200	19.143	57	
<i>01.02 Waterveiligheid</i>	<i>18.661</i>	<i>2.591</i>	<i>3.442</i>	<i>- 851</i>	
01.02.01 Opdrachten	18.661	2.591	3.442	- 851	
<i>01.03 Waterkwaliteit en kwantiteit</i>	<i>247</i>	<i>5.937</i>	<i>5.738</i>	<i>199</i>	
01.03.01 Opdrachten	247	2.638	2.714	- 76	
01.03.02 Subsidies	0	77	122	- 45	
01.03.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	0	3.222	2.902	320	
<i>01.04 Grote oppervlaktewateren</i>	<i>3.686</i>	<i>1.898</i>	<i>3.147</i>	<i>- 1.249</i>	
01.04.01 Opdrachten	3.686	1.898	3.147	- 1.249	
<i>01.09 Ontvangsten</i>	<i>93</i>	<i>75</i>	<i>570</i>	<i>- 495</i>	<i>4</i>

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

### E. Toelichting op de financiële instrumenten

Ad 1) De hogere realisatie van de verplichtingen wordt veroorzaakt door een verschuiving in de verplichtingenramingen uit de jaren 2014 en 2015 naar de jaren 2012 en 2013 ten behoeve van het HGIS project Partners voor Water. De betalingsverplichtingen voor dit HGIS project worden eerder vastgelegd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.

Ad 2) De financiering van de subsidie aan de stichting RIONED is naar het financiële instrument subsidies overgeheveld. Daarnaast is ook een bijdrage geleverd aan het Planbureau voor de Leefomgeving ten behoeve van «de Balans van de Leefomgeving» en aan de evaluatie Waterkwaliteit, waarvoor een budgetoverheveling heeft plaats gevonden.

Er is een structurele bijdrage aan het Omgevingsloket geleverd waarvoor een budgetoverheveling heeft plaatsgevonden naar artikel 2 (Ruimte) en verder is sprake van een vertraging bij de uitvoering van het Omgevingsloket waarvoor nog een incidentele bijdrage zou worden geleverd.

## *Beleidsartikelen*

Daarnaast is de uitvoering van de activiteiten in het kader van het Nationaal Waterplan vertraagd in verband met de val van Kabinet Rutte I.

Ad 3) De lagere realisatie op het financieel instrument Subsidies is volledig veroorzaakt door het programma Partners voor Water (HGIS). De onderuitputting op dit programma is veroorzaakt door vertraging bij de werkzaamheden in de Deltalanden en een beperkt aantal activiteiten gelieerd aan de Topsector Water.

Ad 4) In 2012 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.

### **01.01 Algemeen waterbeleid**

#### 01.01.01 Opdrachten

In 2012 zijn de doelstellingen van het in mei 2011 getekende Bestuursakkoord water (Kamerstukken II, 2011/12, 27 625, nr. 204) een stap dichterbij gekomen en is een deel van de acties afgerond. De nauwere samenwerking in de waterketen tussen gemeenten en waterschappen heeft verder vorm gekregen via (afspraken over) gezamenlijke beleidsvoorbereiding, investeringen en operationele samenwerking. Tevens is een besluit genomen over de instelling van een visitatiecommissie om de voortgang in alle regio's scherp in beeld te brengen en de samenwerking te bevorderen op een duurzame en innovatieve manier. Het wetsvoorstel nieuw Hoog Water Beschermingsprogramma (nHWBP) is aan de Tweede Kamer verzonden en er is een gezamenlijk programmabureau nHWBP van Rijkswaterstaat en de waterschappen opgericht. In een nulmeting zijn de afspraken voor monitoring van het Bestuursakkoord vastgelegd (de samenvatting is opgenomen in Water in Beeld 2011) en de integratie en stroomlijning van plannen krijgt vorm in de Omgevingswet.

De massamediale campagne «Nederland leeft met Water» is stopgezet in 2012. Er wordt gewerkt aan een nieuwe communicatieaanpak in samenwerking met de waterpartners. Zoals toegezegd (Kamerstukken II, 2010/11, 30 825, nr. 79) was 2012 een overgangsjaar voor de programma's «Leren voor Duurzame Ontwikkeling» en «Natuur en Milieu Educatie». Deze programma's werden uitsluitend op basis van specifieke projecten gefinancierd. Via de Human Capital agenda uit het Bestuursakkoord Water wordt vormgegeven aan watereducatie.

In november 2012 is het Watermanagementcentrum geopend waarbij de Helpdesk Water de rol als kennistransferpunt vervult.

#### 01.01.02 Subsidies

Het ministerie van IenM compenseert de waterschappen voor de kadastrale kosten. Deze compensatie werd ingevoerd na de verzelfstandiging van het Kadaster in 1994, waarbij de kosteloze informatievoorziening aan waterschappen kwam te vervallen. De compensatie wordt in het kader van de vereenvoudiging van de administratieve lasten bij doelmatig waterbeheer, waarbij verantwoordelijkheden (ook de financiële) bij de waterschappen neergelegd worden, en om invulling te geven aan de taakstelling subsidies uit het Regeerakkoord, in drie stappen



## Beleidsartikelen

afgebouwd. In 2013 vindt voor het laatst een vergoeding plaats voor een derde deel van de kosten.

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

### 01.01.03 Bijdrage aan batenlastendiensten

Er is budget gereserveerd voor de agentschapsbijdrage aan Rijkswaterstaat RWS voor beleidsonderzoek voortvloeiend uit de hiervoor genoemde operationele doelstellingen.

## 01.02 Waterveiligheid

### 01.02.01 Opdrachten

In 2012 is onder regie van het rijk een uitwerking gegeven aan vier overstromingsrisicobeheerplannen (ORBP's), die voor de vier stroomgebieden Eems, Rijn, Maas en Schelde moeten worden opgesteld. Samen met rijkspartners en andere overheden is in 2012 opdracht gegeven voor ondersteuning bij het opstellen van risicokaarten en ORBP's.

Conform besluitvorming (eind 2011) is samen met de gebiedsgerichte Deelprogramma's gewerkt aan de verdere uitwerking van de waterveiligheidsnormen. Parallel aan de actualisering van de normering waterveiligheid is opdracht gegeven om te komen tot nieuwe concepten voor waterveiligheid. Er is een studie Deltadijken afgerond en openbaar gemaakt.

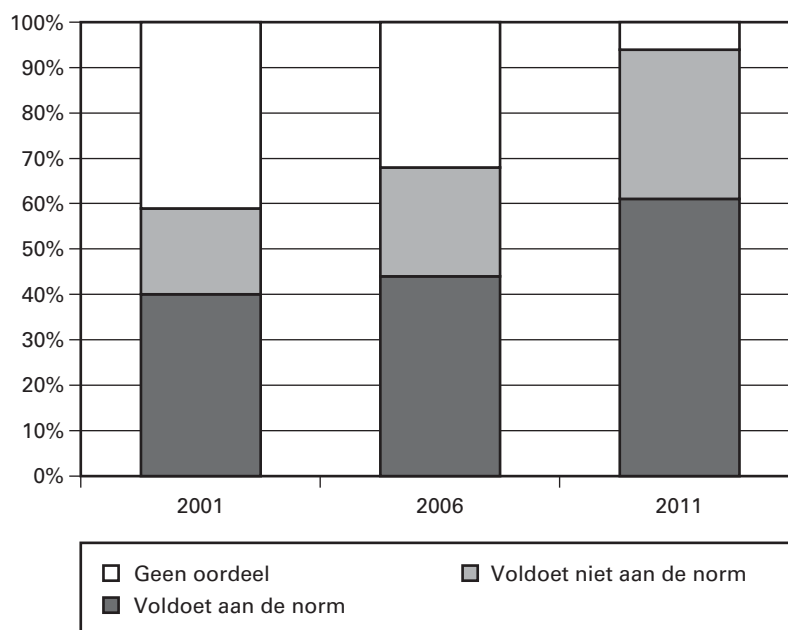
In 2012 is de ingangstoets voor het nHWBP afgerond. De aard en omvang van de opgave op basis van de derde ronde toetsing is in kaart gebracht. In 2012 is ook het wetsvoorstel opgesteld en aan de Kamer gezonden. Opdrachten zijn gegeven voor beleidsonderzoek en voor het organiseren van kennisuitwisselingbijeenkomsten ter voorbereiding van de vierde toetsing op waterveiligheid (2017). Op basis van technische ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht wordt het wettelijk toetsinstrumentarium, te weten de Hydraulische Randvoorwaarden en het Voorschrift Toetsen op Veiligheid, geactualiseerd.

### Meetbare gegevens

Onderstaande indicator geeft weer hoe het is gesteld met het aantal kilometers dijken, duinen en dammen die zorgen voor waterveiligheid in Nederland. De cijfers zijn gebaseerd op de toetsronden uit 2001, 2006 en 2011. (Kamerstukken II, 2010–2011, 31 710, nr. 22).



**Totsoordeel toestand primaire waterkeringen Nederland**

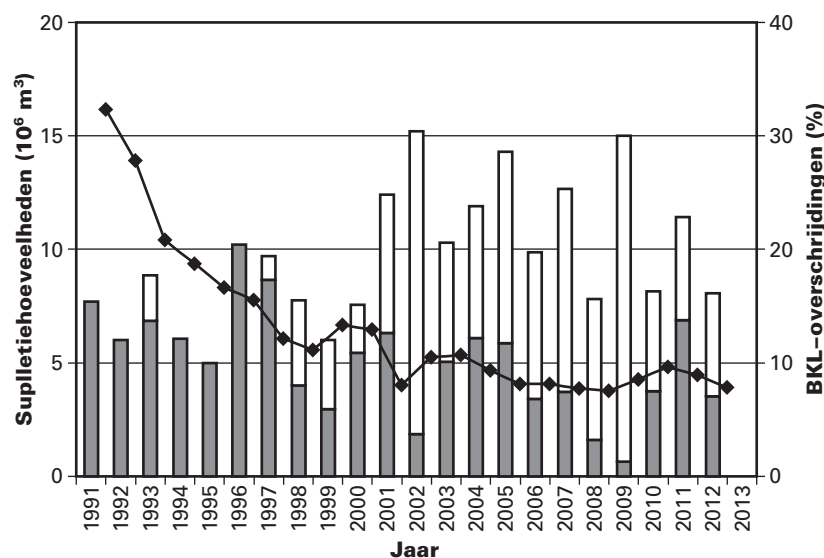


Bron: Rijkswaterstaat, 2012

Bovenstaande cijfers zijn niet veranderd ten opzichte van het jaarverslag 2011. Een eerstvolgende toetsing wordt in 2017 uitgevoerd. Dit is conform Waterwet, waarin staat dat de toetsingen in ieder geval om de zes jaar gehouden moeten worden.

**Kust**

De indicator voor kust is het percentage raaien (gedeelte van de Nederlandse kust) waar op het moment van toetsing de zee (de kustlijn) structureel verder landwaarts ligt dan de te handhaven norm. Raaien zijn denkbeeldige lijnen, haaks op de kust, waarlangs de kust jaarlijks wordt gemeten.



Bron: Rijkswaterstaat, 2012

\* Voor 2012 is uitgegaan van de uitgevoerde kuubs tot 1 november 2012, aangevuld met de verwachte realisatie t/m december 2012.

Het aantal raaien waarin de basiskustlijn (BKL) overschreden wordt mag maximaal 15% zijn; het streven is om het aantal BKL-overschrijdingen rond de 10 procent te houden. De BKL werd in 2012 minder dan 7,8 procent van de gevallen overschreden. Dit betekent dat met het suppleren van zand de kustlijn op orde wordt gehouden. Dit figuur geeft een overzicht van de hoeveelheden suppleties en het aantal BKL-overschrijdingen. Om de BKL en het kustfundament te kunnen handhaven wordt een suppletieprogramma uitgevoerd, waarbij in de periode 2009–2012 jaarlijks gemiddeld 10,7 miljoen m<sup>3</sup> zand aan het kustfundament wordt toegevoegd.

### 01.03 Waterkwaliteit/kwantiteit

#### 01.03.01 Opdrachten

Jaarlijks wordt de Kamer met de «Water in beeld» geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van maatregelen uit de stroomgebiedbeheersplannen van 2009. Daarnaast is in 2012 dezelfde informatie aan de Europese Commissie gerapporteerd, conform de vereisten van de richtlijn. De resultaten van de beleidsonderzoeken maken onderdeel uit van het Innovatieprogramma. In maart 2013 vindt een uitgebreide presentatie van de resultaten plaats. Daarnaast is de kennis via websites, rapportages en themadagen beschikbaar gesteld aan gebruikers. Het Innovatieprogramma is vermeld in het jaarverslag Infrastructuurfonds.

Vanuit de evaluatie van het Besluit bodemkwaliteit is in overleg tussen alle overheidspartijen en bedrijfsleven een voorstel tot verbetering van de regelgeving tot stand gekomen, dat leidt tot meer kwaliteit in en helderheid voor de uitvoeringpraktijk van waterbeheerders.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) kent een 6-jarige plancyclus. Nu wordt gewerkt in de eerste plancyclus. Voor de Initiële Beoordeling (IB), de Goede Milieu Toestand (GMT) en bijbehorende indicatoren zijn diverse onderzoeken in 2012 afgerond. Op basis daarvan

heeft het kabinet in oktober 2012 de Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012–2020, Deel I vastgesteld en aan de Tweede Kamer gezonden. Hierin zijn de IB, de beschrijvingen van GMT, de na te streven milieudoelen en daarbij behorende indicatoren vastgesteld, alsook de beleids- en kennisopgave tot 2020. Hierover is aan de Europese Commissie gerapporteerd. Verder zijn er eerste uitbestedingen gedaan voor het opstellen van een concept-monitoringprogramma (Mariene Strategie Deel II, besluitvorming 2014) en voor de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse ten behoeve van het opstellen van het programma van maatregelen (Mariene Strategie Deel III, besluitvorming 2015) als uitwerking van de beleidsopgave, en voor de internationale afstemming in EU-verband en in het kader van het Verdrag inzake de bescherming van de mariene milieu in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan (OSPAR-verdrag zie ook artikel over bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden).

#### 1.03.02 Subsidies

Subsidie is verstrekt aan de Wageningen Universiteit IMARES voor het onderzoeksprogramma MEECE (Marine Environmental Evolution in a Changing Environment) en het onderzoeksprogramma MESMA. Eindproducten worden naar verwachting in 2013 opgeleverd.

#### 01.03.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden

Nederland is partij in de verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, Maas en Schelde zijn opgericht. Ook in 2012 heeft Nederland in deze commissies watervraagstukken, op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming, besproken. De jaarlijkse contributie is bijgedragen en ondersteuning in voorbereiding en de uitvoering van de werkzaamheden heeft plaatsgevonden.

Met het (door EU verplicht) ontwerpen van de (nationale) mariene strategieën door EU lidstaten die tevens verdragspartij bij het al lang bestaande OSPAR zijn, is gezocht naar maximale synergie tussen KRM en OSPAR. Met name Nederland heeft zich hiervoor bij de verschillende OSPAR gremia succesvol proactief ingezet. Het toewerken naar een meer efficiënte en kosteneffectieve gemeenschappelijke monitoring stond centraal, evenals definities van de goede milieutoestand, maar ook het synchroniseren van de verschillende beoordelingsfasen.

2012 was het eerste jaar dat International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) als zelfstandige stichting functioneerde. Dit opbouwjaar was een uitdagend, maar succesvol jaar voor IGRAC. Er was een uitstekende samenwerking met UNESCO-IHP. De hoofdactiviteiten liggen op de beoordeling en monitoring van grensoverschrijdende grondwaterlichamen en het positioneren van IGRAC als wereldwijd grondwater centrum dat diensten aanbiedt die essentieel zijn voor een betrouwbare watervoorziening. Erkenning van internationale partners en financiers, zoals het GEF, is voor de toekomst van IGRAC van levensbelang. De samenwerking met IHE op gebied van capaciteitsopbouw is verder geprofessionaliseerd en versterkt de samenwerkingsrelatie van IenM met de 5 deltalanden, China, de Verenigde Staten en Caribisch Nederland.

Meetbare gegevens

**% dagen dat stuwen en sluizen HWS beschikbaar zijn**

De stuwen en sluizen in het hoofdwatersysteem zijn in 2012 99,9% beschikbaar geweest. Er is sprake van 99,9% als gevolg van een aantal storingen bij een sluis in Zeeland. Deze storingen zijn verholpen en hebben geen kritieke situaties opgeleverd.

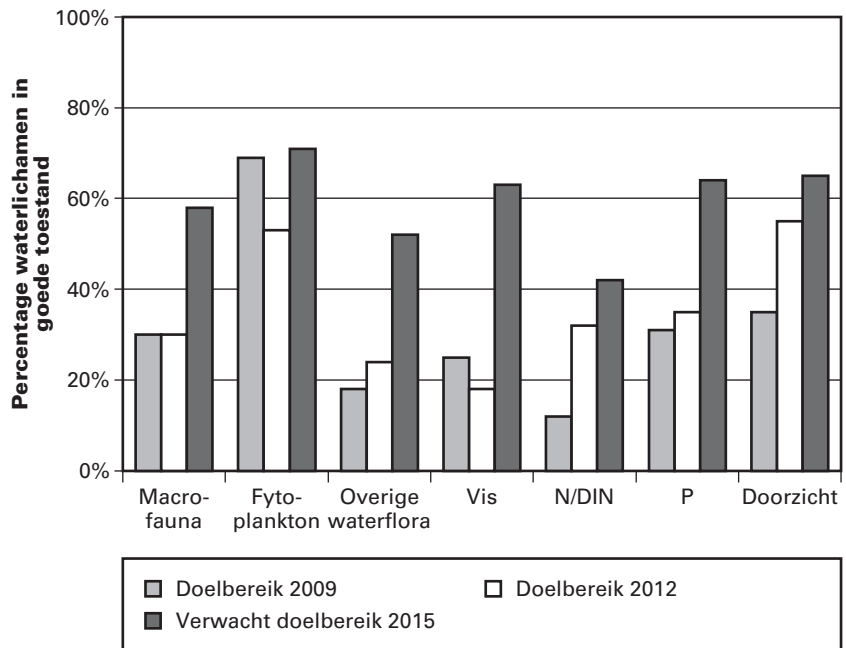
Bron: Rijkswaterstaat, 2012

**KRW-maatregelen BPRW(Stand van zaken februari 2013)**

KRW maatregelen:	ABSOLUUT	%
Aantal:	233	100
In uitvoering:	114	48,9
Uitgevoerd:	54	23,2
Getemporeerd:	60	25,8
Planvoorbereiding:	5	2,1

(Bron: Rijkswaterstaat 2013)

Deze tabel geeft aan hoe het staat met de uitvoering van het maatregelenprogramma uit de stroomgebiedbeheerplannen zoals opgenomen in het Beheersplan Rijkswateren (BPRW). Het gaat hierbij om de maatregelen uit het maatregelenprogramma voor de jaren 2010 t/m 2015. In 2013 is 49% van de maatregelen in uitvoering en is 23% uitgevoerd. Een kwart van de maatregelen is in 2011 getemporeerd als gevolg van de taakstelling uit het regeerakkoord (Rutte I). Zie ook begroting 2013.



Bron: Rijkswaterstaat, 2013

**01.04 Grote oppervlaktewateren**

01.04.01 Opdrachten

- Op de Noordzee wordt ecologische monitoringsonderzoek gedaan naar de effecten van het aanleggen van windenergie gebieden op zee.

De eerste fase van het onderzoek, de zogenaamde «shortlist» is in 2012 afgerond. Resultaten met beleidsmatige conclusies zijn op 6 december 2012 aan de Tweede Kamer verzonden. (Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 33 400 A, nr. 22). Tevens wordt onderzoek verricht voor de aanwijzing van windenergiegebieden op zee. De aanwijzing van de windenergiegebieden Hollandse Kust en het gebied ten noorden van de Wadden is in 2012 niet opgestart, dit mede in verband met het aantreden van het nieuwe Kabinet. Wel is de Aanwijzingsprocedure voorbereid om begin 2013 van start te gaan. Ten slotte wordt een jaarlijkse bijdrage verstrekt voor het Noordzeeloket; een online loket voor informatie over de Noordzee. Dit is een doorlopende activiteit om betrokkenen bij het Noordzeebeleid op de hoogte te houden van de beleidsmatige en juridische kaders voor activiteiten op zee. Het informatieloket is van een update voorzien.

- In het IJsselmeergebied wordt (buiten de activiteiten in het kader van het Deltaprogramma) onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de noodzakelijke versterkingen van de Markermeerdijken.
- De Markuitvraag ecologie Markermeer (verzoek van de Tweede Kamer tijdens Algemeen Overleg van 21 december 2011) is afgerond en de resultaten worden meegenomen in de Structuurvisie Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) voorjaar 2013. Zie verder: Derde Voortgangsrapportage Groot Project RRAAM en resultaten Markuitvraag Ecologie, Kamerstukken II, 2011–2012, 31 089, nr 95. De startbeslissing voor de MIRT-verkenning Luwtemaatregelen Hoornse Hop (1e fase Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES)) is op 25 september 2012 genomen door de staatssecretaris van IenM. Besluitvorming over MarkerWadden (initiatief van Natuurmonumenten, mogelijk 2e fase TBES) is in voorbereiding gegaan in 2012.
- Deelprogramma Zuidwestelijke Delta: In het bestuurlijk overleg van 29 mei 2012 is aangekondigd dat een rijksstructuurvisie voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer wordt opgesteld. Tegelijkertijd is onder regie van de provincies het programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart om te komen tot financiële arrangementen om de ambitie van de regio van een zout Volkerak-Zoommeer, beperkt getij terug op de Grevelingen en een open verbinding tussen beide bekkens, te kunnen verzilveren.
- Schelde-estuarium: In 2012 is op grond van het verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium een start gemaakt met de evaluatie van de Vlaams-Nederlandse samenwerking om te komen tot een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium. Deze evaluatie zal tevens voorzien in een Agenda voor de Toekomst, waarin onder meer de verbinding met de lange termijn doelstellingen van het Deltaprogramma wordt gelegd. Door de Vlaams Nederland Schelde Commissie (VNSC) is najaar 2012 een (wetenschappelijk) symposium georganiseerd met het oog op de evaluatie van de Vlaams-Nederlandse samenwerking en de Agenda van de Toekomst. Het regeerakkoord voorziet alsnog in de ontpoldering van de Hedwigepolder. De betrekkingen met Vlaanderen en de Europese Commissie over dit dossier lijken zich hiermee weer te normaliseren.
- In 2012 is de derde en laatste fase van de evaluatie van het functioneren van de watertoets uitgevoerd.

## Beleidsartikelen

Hierin zijn de aanbevelingen uit de eerdere fasen om het functioneren van de watertoets in de praktijk te verbeteren uitgewerkt via een lerende evaluatie. Het Directeuren Water Overleg(DWO) heeft ingestemd met deze aanpak en aangegeven dat afgestemd moet worden met nieuwe beleidstrajecten zoals de Omgevingswet en het Deltaprogramma. Dat laatste zal naar verwachting de eerste helft van 2013 plaatsvinden tegelijk met een visievorming over de toekomst van de watertoets als sluitstuk van de evaluatie.

### Extracomptabele verwijzingen

#### Overzicht uitgaven waterbeleid op het Infrastructuurfonds (x € mln)

Art. Omschrijving	realisatie 2012
art 11 Hoofdwatersystemen	583
art 16.02 Ruimte voor de rivier	175
art 16.03 Maaswerken	53
art 16.04 Apparaatsuitgaven RWS	18
art 16.05 Hoogwaterbeschermingsprogramma	107

#### Overzicht afgeronde onderzoeken

	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Evaluatie Waterschapswet – belastingstelsel	1.01	2011	2012	<a href="http://www.uvw.nl/publicatie-details.html?newsdetail=20110610-15_eindrapport-taskforce-financien">http://www.uvw.nl/publicatie-details.html?newsdetail=20110610-15_eindrapport-taskforce-financien</a>
	Evaluatie van de effectiviteit van de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	1.03	2011	2012	<a href="http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/honderd-miljoen-euro-nbw">http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/honderd-miljoen-euro-nbw</a>

**Artikel 2. Ruimtelijke ontwikkeling**

Algemene beleidsdoelstelling	Een ruimtelijk beleid voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, waarin sprake is van regionaal maatwerk, waarin de gebruiker voorop staat, waarin investeringen scherp geprioriteerd worden en waarin ruimtelijke ontwikkelingen, milieu en mobiliteit met elkaar zijn verbonden.
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.
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 vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

## Beleidsartikelen

Budgettaire gevolgen van beleid: Slotwet 2012 (Bedragen in EUR 1.000)					
02 Ruimtelijke ontwikkeling		Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>38.493</b>	<b>93.527</b>	<b>152.107</b>	<b>- 58.580</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>148.555</b>	<b>117.259</b>	<b>181.778</b>	<b>- 64.519</b>	
<i>02.01 Ruimtelijk Instrumentarium</i>	19.803	23.767	19.587	4.180	
02.01.01 Opdrachten	7.101	8.792	9.547	- 755	
02.01.02 Subsidies	10.901	14.915	8.295	6.620	2
02.01.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	1.801	60	1.745	- 1.685	3
<i>02.02 Geo informatie</i>	27.227	28.968	39.396	- 10.428	
02.02.01 Opdrachten	2.777	4.715	4.029	686	
02.02.05 Bijdrage aan ZBO en RWT	24.450	24.253	35.367	- 11.114	
– Basisregistratie grootschalige Topo (BGT)		0	12.990	- 12.990	4
– Basisregistratie Topo (BRT)	24.450	24.253	14.207	10.046	5
– Overige Bijdragen aan ZBO/RWT		0	8.170	- 8.170	6
<i>02.03 Gebiedsontwikkeling</i>	69.414	14.565	65.898	- 51.333	
02.03.01 Opdrachten	8.515	1.245	2.211	- .966	
02.03.02 Subsidies		211	0	211	7
02.03.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	60.899	13.109	63.687	- 50.578	
– Bufferzones ILG		0	2.963	- 2.963	8
– Projecten BIRK	28.622	8.609	28.634	- 20.025	9
– Projectern Nota Ruimte	32.277	4.500	32.090	- 27.590	10
– Projecten Bestaand Rotterdams Gebeid		0	0	0	
<i>02.04 Ruimtegebruik bodem</i>	32.111	49.959	56.897	- 6.938	
02.04.01 Opdrachten	234	2.772	435	2.337	11
02.04.02 Subsidies	8.867	22.886	19.177	3.709	
– Bedrijvenregeling	5.666	7.354	11.646	- 4.292	12
– Overige subsidies	3.201	15.532	7.531	8.001	13
02.04.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	11.140	12.300	27.285	- 14.985	
– Meerjaren programma Bodem	6.502	0	13.374	- 13.374	14
– Programma Gebiedsgerichte instrumentarium	4.638	12.300	13.911	- 1.611	
02.04.07 Bekostiging	11.870	12.001	10.000	2.001	
– Uitvoering klimaat adaptie	11.870	12.001	10.000	2.001	
02.09 Ontvangsten	11.689	5.770	934	4.836	15

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Toelichting op de financiële instrumenten

Ad 1) De lagere verplichtingen zijn voornamelijk veroorzaakt omdat er geen beroep is gedaan op de garantieregeling bodemsaneringskredieten MKB, waardoor € 65,344 miljoen aan verplichtingenruimte niet is benut.

Ad 2) Door het subsidiekarakter van een toekenning aan SVB/GBKN, (houders van de brongegevens met betrekking tot de grootschalige basiskaart van Nederland), die oorspronkelijk gebudgetteerd was als bijdrage ZBO en RWT (bij 02.02.05) moesten die alsnog worden toegekend bij dit instrument.

Ad 3) Dit is het gevolg van een herrubricering van het budget Deltaprogramma Nieuwbouw van het financiële instrument «Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden» naar «Opdrachten».

Ad 4, 5 en 6) De lagere uitgaven worden enerzijds verklaard als gevolg van vertraagde besluitvorming, en daaraan gekoppelde uitgaven, met betrekking tot de Basisregistratie en anderzijds door de aangegeven reden dat aanvankelijk gebudgetteerde bedragen met betrekking tot de



## Beleidsartikelen

opdrachten deels als subsidie zijn betaald, waarvoor budget is overgeboekt naar het financiële instrument «Subsidies».

Ad 7) De realisatie heeft betrekking op de bijdrage 2012 ten behoeve van het Regiecollege Waddengebied in de vorm van een incidentele subsidie.

Ad 8, 9 en 10) Het voor 2012 gebudgetteerde bedrag met betrekking tot de Bufferzones ILG is in 2012 niet tot besteding gekomen en aanvankelijk ingezet voor de dekking van kasversnellingen in het kader van opdrachten met betrekking tot gebiedsontwikkeling (02.03.01) maar bleek uiteindelijk niet in volle omvang daarvoor nodig. Tevens is in 2012 weer een aantal projecten, op grond van het Besluit Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) en Nota Ruimte projecten, gedecentraliseerd door de resterende budgetten in het Gemeenten- en Provinciefonds te storten. In totaal zijn daarmee de betreffende budgetten 2012 verlaagd met een kleine € 50 miljoen.

Ad 11) De hogere realisatie is veroorzaakt doordat bij de verdeling naar financiële instrumenten in de in de begroting 2012 onvoldoende budget apart is gezet voor opdrachten in het kader van Ruimtegebruik Bodem.

Ad 12 en 13) De lagere realisatie op de Bedrijvenregeling wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de incidentele subsidies Bodem vanaf 2012 onder de Overige subsidies worden verantwoord. De hogere realisatie van Overige subsidies is, naast de incidentele subsidies bodem, met name veroorzaakt door de subsidie aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage (CieMER). Deze hogere realisatie wordt echter gedekt door de bijdragen van Economische Zaken EZ en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen OCW aan de CieMER.

Ad 14) De uitgavenverlaging op het financieel instrument «Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden» is hoofdzakelijk veroorzaakt door de overboeking van bodemsaneringsmiddelen naar het Gemeente- en Provinciefonds (decentralisatie).

Ad 15) De ontvangsten komen voort uit eerder gegeven opdrachten. Bij de definitieve vaststelling/afwikkeling van deze opdrachten is gebleken dat een enkele partijen nog middelen moesten terugstorten.

Artikelonderdeel

### 02.01 Ruimtelijk instrumentarium

Doelbereiking

#### *Optimaliseren van de ruimtelijke afweging*

- Stelselherziening omgevingsrecht: Begin 2012 is een kabinetsnotitie (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 118, nr. 3 en Kamerstukken II, 2011–2012, 33 118, nr. 4) opgesteld waarin de visie op de stelselherziening omgevingsrecht wordt uitgelijnd en 6 instrumenten worden geïntroduceerd. Deze instrumenten zijn nader uitgewerkt en via informele consultatie getoetst. De Tweede Kamer is in december 2012 over de voortgang geïnformeerd (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 118 nr. 6).
- Het voorstel Permanent maken Crisis- en herstelwet is op 5 juli 2012 in de Tweede Kamer aangenomen. En wordt in het voorjaar 2013 in de Eerste Kamer besproken.
- De eerste aanvulling op de Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte is op 1 oktober 2012 in werking getreden. De digitalisering Wet ruimtelijke ordening is in 2012 verbreed naar andere wetten op het gebied van het omgevingsrecht en een koppeling van de Landelijke

- Voorziening Ruimtelijke Ordening Online (RO-Online) met andere aanpalende digitale registraties is gemaakt (en vice versa).
- De eerste Monitor ruimtelijke ontwikkeling van het Planbureau van de Leefomgeving PBL is in 2012 verschenen<sup>1</sup>
  - Het programma Ontwerp & Politiek is één van de instrumenten om uitvoering te geven aan de Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (VARO). In 2012 heeft dit geresulteerd in:
    - Een leerstoel Ontwerp & Politiek voor onderwijs en onderzoek op actuele beleidsopgaven, vanuit het snijvlak van planning, ontwerp en politiek. Deze levert tevens een bijdrage aan de 5e Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (19 april tot en met 31 oktober 2013).<sup>2</sup>
    - Boekenreeks Design and Politics.
  - Ter voorbereiding op een te nemen besluit over de Olympische Spelen is in 2012 gewerkt aan een uitvoeringsprogramma voor het ruimtelijk plan voor de Olympische Hoofdstructuur (OHS) (Kamerstukken II, 2012/13, 30 234, nr. 53). Op basis van het nieuwe regeerakkoord wordt niet meer ingezet op het naar Nederland halen van de Olympische Spelen.
  - In 2012 is aan het programma «Ontwikkelagenda Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) gewerkt. Daarvoor zijn onderzoeken opgeleverd en krijgen betrokkenen bij MIRT-projecten een kennis- en leerprogramma aangeboden.<sup>3</sup>
  - In 2012 is de uitvoering van de acties op het gebied van de ruimtelijke ordening uit de Voortgangsrapportage Bevolkingsdaling voortgezet met aandacht voor de nieuwe krimpgebieden. De coördinatie van de Voortgangsrapportage wordt gecoördineerd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).
  - IenM heeft in 2012 de decentrale overheden – met name gemeenten – geïnformeerd en ondersteund om de Amvb Ruimte te implementeren. Doorwerking van nationale belangen naar bestemmingsplannen is hierdoor bevorderd.

#### *Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid*

- De Amvb Ruimte is in zijn geheel vastgesteld.
- In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is een motiveringseis opgenomen dat de voorkeursvolgorde voor verstedelijking regelt<sup>4</sup>.
- Samen met het PBL is de Monitor Nota Ruimte omgevormd naar een monitor ruimtelijke ontwikkelingen.<sup>5</sup>
- Op basis van de Randstadmonitor is een monitor concurrentiekracht opgesteld.<sup>6</sup>
- Met de ontwikkeling van de Monitor van landschappelijke en cultuur-historische waarden is gestopt, gezien de decentralisatie van het onderwerp naar de provincie.<sup>7</sup>
- Er is een kennisinfrastructuur opgesteld die past bij de decentralisatie van het RO-beleid.

<sup>1</sup> [www.pbl.nl/publicaties/2012](http://www.pbl.nl/publicaties/2012)

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

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

<sup>4</sup> Staatsblad 2012 388.

<sup>5</sup> [www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40)

<sup>6</sup> [www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40)

<sup>7</sup> [www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/dossiers/nl0185-Nationale-Landschappen.html?i=12-148](http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/dossiers/nl0185-Nationale-Landschappen.html?i=12-148)

## Beleidsartikelen

- Op basis van de evaluatie van de huidige Visie Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp is op 1 juni 2012 door de Ministerraad de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp (AAARO) (Kamerstukken II, 2012/13, 31 535, nr. 10) vastgesteld en op 18 juni 2012 verzonden aan de Tweede Kamer.
- Standaardisatie van de inbreng van natuur, landschap en cultuurhistorie in MKBA.<sup>8</sup>
- Ontwerpend onderzoek is in zes rijksprojecten (Zuidas, Groen Blauwe Delta, Rotterdam Zuid, Rijnmond-Drechtsteden, Olympische Hoofdstuur, Knooppunten) in het kader van de vijfde Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam (Making City) vorm gegeven in 2012.<sup>9</sup>
- Een reeks activiteiten («Studio Unsolicited Architecture») is in samenwerking met het Nederlands Architectuur Instituut gerealiseerd.<sup>10</sup>
- De ontwerpprijzen European, StedenbouwNU en de Rijksprijs Gouden Piramide zijn in 2012 uitgereikt.

## Leefomgevingskwaliteit

- De motie Dijkers verzocht de regering om prestatieafspraken met provincies te maken over 6.000 MW windenergie op land, deze op te nemen in de Structuurvisie Windenergie op Land en deze uiterlijk eind 2012 aan de Tweede Kamer te sturen. Omdat de afspraken met de provincies over de realisatie van 6.000 MW (motie Dijkers) niet tijdig in 2012 konden worden afgerond, zal de structuurvisie Wind op Land naar verwachting in 2013 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
- In 2012 heeft onderzoek naar mogelijkheden voor de plaatsing van meer windmolens op waterkeringen plaatsgevonden. De conclusies vormen input in de nog uit te brengen rijksstructuurvisie windenergie op land.
- Er is een verkenning gedaan naar het instrumentarium dat nodig is om de bouw van nieuwe windmolens te laten samengaan met sanering van oude molens in concentratiegebieden. Uit dit onderzoek is gebleken dat herstructurering van windmolens in eerste instantie een economisch vraagstuk is en niet een ruimtelijk probleem.
- De nieuwe systematiek om windturbines te toetsen op radarverstoring is per 1 oktober 2012 in werking getreden. Dit is opgenomen in de ministeriële regeling voor militaire belangen op basis van artikel 2.6.9. van het Barro (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening).
- In 2012 is de evaluatie gestart naar het aspect participatie. Het onderzoek is eind december 2012 afgerond, en zal binnenkort beschikbaar komen. De onderzoeksresultaten zullen worden betrokken bij de nieuwe Omgevingswet. Het onderzoek naar de relatie passende beoordeling en project-mer is nog niet gestart. Met de start is gewacht op de nieuwe natuurwet zoals gepubliceerd door het ministerie van EZ. Het onderzoek naar de gevolgen van de verschuiving van projecten van de C-lijst naar de D-lijst voor de periode 1 april 2011 tot 1 april 2012 is afgerond. De evaluatie van dat onderzoek loopt door in 2013.
- De Europese Commissie heeft op 24 oktober 2012 het voorstel herziening mer-richtlijn gepubliceerd. De Nederlandse regering heeft op 7 december 2012 haar standpunt in het BNC-fiche (Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen) aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2012–2013, 22 112, nr. 1521). In het BNC-fiche staan

<sup>8</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/10/04/de-ontwikkelagenda-mkba.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/10/04/de-ontwikkelagenda-mkba.html)

<sup>9</sup> [www.iabr.nl](http://www.iabr.nl)

<sup>10</sup> [www.nai.nl/platform/studio\\_for\\_unsolicited\\_architecture](http://www.nai.nl/platform/studio_for_unsolicited_architecture)

### *Beleidsartikelen*

- een korte beschrijving van de inhoud en doelstelling van het voorstel en de behandeling in Brussel, de gevolgen voor Nederland en de Nederlandse inzet in de onderhandelingen.
- Het beheer en actualiseren van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het digitale loket is een doorlopende activiteit. In 2012 is bepaald hoe het Omgevingsloket toekomstvast kan worden gebouwd en hoe een toekomstvisie op het omgevingsloket kan worden opgesteld. De besluitvorming daarover zal naar verwachting begin 2013 plaatsvinden.

## Indicatoren Ruimtelijke Bestemmingsplannen

Effectindicatoren	Basiswaarde oude Wet Ruimtelijke Ordening-(Wro)	Waarde onder Nieuwe Wro	Peildatum	Streefwaarde 1	Periode	Realisatie 2012	Streefwaarde 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	100% digitaal	2019	Planbureau voor de Leefomgeving; Monitor Wro
Beschikbaarheid structuurvisies	Onderzoek lenM	28%	2010	75%	2013	Zie <sup>1</sup>	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	Planbureau voor de Leefomgeving; Monitor Wro
Provincies hebben de rijksbelangen geborgd in een provinciale verordening	0%	20% 50%	2009 2010	50%	2010	Zie <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 gebieds-ontwikkelingsprojecten	Nulmeting moet nog plaatsvinden	–	2011	–	2015	–	–	2020	Planbureau voor de Leefomgeving; Monitor Wro

<sup>1</sup> Gebruik van Wro-instrumenten door de provincie in 2010 (in aantallen)

<sup>2</sup> «Omgevingsrecht: Eenvoudiger en Beter: Een Kettenbenadering», Sibolt Mulder, Michiel van Bruxvoort en Matthijs de Gier, 14 december 2011

Bron: PBL, 2012 Ex-durante evaluatie Wet ruimtelijke ordening: tweede rapportage

## Beleidsartikelen

	Zienswijze	Reactieve aanwijzing	Beroep	Inpassingsplan	Proactieve aanwijzing	Structuurvisie	Verordening
Drenthe	6	0	0	0	0	2	0
Flevoland	4	0	0	1	0	1	0
Friesland	12	0	0	1	0	0	0
Gelderland	16	0	0	1	0	2	1
Groningen	25	4	1	0	0	0	0
Limburg	47	1	1	2	0	3	0
Noord-Brabant	144	15	2	1	0	1	1
Noord-Holland	11	0	0	4	0	1	1
Overijssel	7	6	0	0	0	4	0
Utrecht	10	0	2	0	0	0	0
Zeeland	12	0	0	1	0	0	1
Zuid-Holland	86	6	0	2	0	1	1

### Windenergie<sup>1</sup>

Prestatie-indicator	Basiswaarde	Gerealiseerd 2012	Streefwaarde	Periode	Bron
Gerealiseerd vermogen wind op land	2000 MW (2007)	119 MW (totaal vermogen eind 2012: 2.163 MW)	6.000 MW	2020	Agentschap NL

<sup>1</sup> Het kabinet heeft als doel om in 2020 6.000 MW gerealiseerd vermogen. Het Rijk werkt hierbij samen met de provincies. IenM zoekt en creëert samen met de regio ruimte voor grootschalige windenergie projecten.

### Vermeden CO<sub>2</sub>

Effectindicator	Basisjaar	Stand <sup>1</sup>	Streefwaarde <sup>1</sup>	Periode	Streefwaarde	Periode	Bron
De vermeden CO <sub>2</sub> -uitstoot door gebruik windenergie	1968 kton (2007)	2.540 kton (2011)	vermindering CO <sub>2</sub> -uitstoot	2012	vermindering CO <sub>2</sub> -uitstoot	2020	CBS statline

<sup>1</sup> De vermeden CO<sub>2</sub> uitstoot door het gebruik van windenergie is in 2012 toegenomen tot 2.540 kton en daarmee in lijn met het doel om vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot te bewerkstelligen.

#### Artikelonderdeel

### 2.02 Geo informatie

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Optimaliseren van de ruimtelijke afweging*

- Invoering van verplicht gebruik door alle overheden van Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG); in 2012 zijn afnemers binnen en buiten de overheid gestart met het incorporeren van de BAG. Na controles bleek dat de BAG nog niet op alle aspecten de gewenste kwaliteit had. Daarom is er een kwaliteitstraject gestart door project BAG, Kwaliteitsinstituut Nederlandse Gemeenten van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (KING/VNG), Kadaster en de bronhouders dat in 2012 tot duidelijke verbeteringen leidde.
- Inrichting shared service geo-informatie infrastructuur is in 2012 gerealiseerd. Kadaster, Rijkswaterstaat (RWS), Dienst Landelijk Gebied (DLG), Het Waterschapshuis, Geonovum en IenM werken in het Geo

## Beleidsartikelen

Diensten Collectief samen om door intensievere samenwerking een kwaliteits- en efficiencyslag te maken.<sup>11</sup>

- Ter voorbereiding van de landelijke implementatie en daadwerkelijke realisatie Basisregistratie Grootchalige Topografie is het concept voor de Wet Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) voor advies naar de Raad van State (RvS) gezonden en is op 19 september 2012 een positief advies ontvangen. In 2012 is de voorbereiding van de transitie naar de BGT gestart onder andere door het oprichten van een samenwerkingsverband van bronhouders dat regie gaat voeren op de transitie en de ontwikkeling van de landelijke voorziening.
- Er heeft voorbereiding plaatsgevonden van de landelijke implementatie en daadwerkelijke realisatie Basisregistratie Ondergrond;
- In samenwerking met Geonovum is in 2012 gewerkt aan het meerjarige implementatieplan Inspire (met als doel dat de data annex 1 Europese richtlijn Inspire voldoen aan eisen conformiteit).<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> [www.dlgjaarverslag.nl/pages/geografische-informatiesystemen-gis-.aspx](http://www.dlgjaarverslag.nl/pages/geografische-informatiesystemen-gis-.aspx)

<sup>12</sup> [www.geonovum.nl/dossiers/inspire](http://www.geonovum.nl/dossiers/inspire)

## Meetbare gegevens

Indicatoren met betrekking tot Geo-informatie:								
Effect indicatoren	Basiswaarde	Peildatum	Streefwaarde 1	Periode	Streefwaarde 2	Periode	Realisatie 2012	Toelichting
1 Gebruik nationaal Georegister	Index is 100	1-1-2011	Index is > 100	2011	Gebruik relevante overheidsbestanden 100%	2014	75%	Nationaal Georegister opgenomen in loket PDOK. Gebruik groeit gestaag. Komende jaren worden geo-basisregistraties ook met PDOK/NGR ontsloten.
2 Implementatie Inspire	Inspire-monitor indicatoren	15-5-2010	Beter dan 2010- Beter conform Inspire	2013	Volledig Inspire Compliant	2016	nagenoeg 100 %	Ontwikkelingen vergen iets meer coördinatie. Wettelijke verplichting gerealiseerd op 1 data-item na.
3 Gebruik basis registraties: – BAG	0%	1-1-2011	10%	2011	>90%	2014	85%	Koppelingen met GBA 100% en met NHR 95%, Kadaster 85% met WOZ op schema. Kadaster 100%; Topografie 100%; Grootchalige topografie in opbouw; Ondergrond in opbouw.
– Overige	0%	1-1-2011	% > in 2011	2011	>90%	2014	>80%	

Bronnen: 1. Geonovum, 2. Geonovum en Rapportage EU en 3. Kadaster



Artikelonderdeel

## 2.03 Gebiedsontwikkeling

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

### *Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid*

- Tijdens de Bestuurlijk Overleggen MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) hebben Rijk en regio vooral gesproken over de actualisatie van de gebiedsagenda's en is slechts een beperkt aantal afspraken gemaakt over specifieke projecten. Deze hebben geen financiële gevolgen voor het Infrastructuurfonds. De afspraken in het kader van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) zijn immers breder dan alleen financieel van aard. Door de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds vanaf 2013 uit het aanvullend akkoord, was het ministerie genoodzaakt een pas op de plaats te maken (Kamerstukken II, 2011/12, 33 400-A, nr. 20).
- De gedecentraliseerde projecten uit het Nota Ruimte budget zijn Dierenpark gemeente Emmen, IJsseldelta gemeente Kampen en Oude Rijnzone provincie Zuid-Holland.
- De gedecentraliseerde projecten uit het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit zijn Hart van Zuid gemeente Rotterdam, Spoorzone Gemeente Tilburg, Inverdan gemeente Zaanstad en Traverse Dieren provincie Gelderland.
- De Bestuursovereenkomst ZuidasDok is op 9 juli 2012 ondertekend en op 22 augustus 2012 is de Structuurvisie ZuidasDok aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2011/12, 32 668, nr. 8).
- In 2012 zijn door de gemeente Rotterdam met inzet van het Nota Ruimte Budget (NRB) onderdelen van Stadshavens gerealiseerd, waaronder deelprojecten in Merwe Vierhavens zoals het Dakpark. Hoewel de uitvoering van Stadshavens is vertraagd door de economische omstandigheden kan naar verwachting het NRB-subsidie binnen de voorgenomen planning worden uitgefaseerd. Eind 2012 is het programma NederLandBovenWater afgerond na drie onderzoeksjaren. De resultaten van het programma zijn opgenomen in een publicatie<sup>13</sup>Het project gebiedsontwikkeling nieuwe stijl heeft in april 2012 geleid tot een handreiking investeren in gebiedsontwikkeling nieuwe stijl. Deze handreiking zal de komende periode bij een selectie van projecten getoetst worden.
- Rijk-Regio programma Amsterdam – Almere – Markermeer (RRAAM): Vanwege een forse taakstelling op de budgetten schuift de besluitvorming over het programma RRAAM en Openbaar Vervoer Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (OV SAAL) voorzien voor 2012, door naar 2013 (Kamerstukken II, 2011/12, 32 404, nr. 60).
- Rijksstructuurvisie voor het gebied Haarlemmermeer/Schiphol: Rijk en regio hebben in maart 2012 besloten voorlopig niet te starten met het opstellen van een structuurvisie, maar eerst in een besloten proces de spanning tussen vliegen en wonen op basis van beleidsvarianten in beeld te brengen. Als Rijk en regio overeenstemming hebben over een samenhangende aanpak woningbouw, hinderbeleid en restrictief verstedelijkingsbeleid wordt gestart met het opstellen van een structuurvisie.
- Waddenfonds: Zoals bepaald in het Bestuursakkoord Decentralisatie Waddenfonds (Kamerstukken II, 2011/12, 29 684, nr. 100 zijn bij 2e suppletore begroting 2011 en Miljoenennota 2012 de beschikbare

<sup>13</sup> [www.nlbw.net/boeken](http://www.nlbw.net/boeken)

middelen overgeheveld naar het Provinciefonds en hiermee ter beschikking gesteld van de Waddenprovincies.

Artikelonderdeel

## 2.04 Ruimtegebruik bodem

Doelbereiking

### *Leefomgevingskwaliteit*

- In de tweede helft van 2012 is mede op aandringen van de decentrale overheden besloten tot het verbreden van de scope van de structuurvisie van de diepe ondergrond naar de gehele ondergrond. Dit heeft geleid tot een aanpassing in de organisatie en aanpak van STRONG (Structuurvisie Ondergrond). De verbreding zorgt voor een duurzaam en efficiënt gebruik van de ondergrond in relatie tot bovengrondse functies en de bevordering van innovatie. In de verbrede structuurvisie zal ook de beleidsvisie op geothermie de haar toekomstige plaats krijgen. Onderdeel van de structuurvisie zal een afwegingskader zijn dat de andere overheden kunnen gebruiken voor hun vergunningverlening en de verdeling van baten-lasten. De Structuurvisie Ondergrond wordt eind 2013 in inspraak gebracht.
- Per 1 februari 2012 is de aanpassingswet voor het terugbrengen van administratieve en uitvoeringslasten in werking getreden, met uitzondering van artikel 55ab. Het wetsvoorstel gebiedsgericht beheer is per 1 juli 2012 in werking getreden.
- De Structuurvisie Buisleidingen is in oktober 2012 vastgesteld door de ministers van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken.
- In de pilot Botlek wordt de mogelijkheid verkend om het grondwaterbeheer in de Botlek samen met de daar gevestigde bedrijven gebiedsgericht aan te pakken. Deze pilot loopt nog door in 2013; afhankelijk van de uitkomsten ervan wordt een convenant voor projectmatige aanpak van de grootschalige grondwaterverontreiniging in de Rotterdamse haven afgesloten.
- Een groot deel van de aanbevelingen is in 2012 uitgewerkt in het Wijzigingsbesluit bodemenergiesystemen. Dit besluit zal 1 juli 2013 in werking treden. De overige aanbevelingen hebben doorgewerkt in de resultaten van het onderzoeksprogramma Meer Met Bodemenergie; conceptprotocollen voor kwaliteitsborging en aanpassing van het Landelijk Grondwater Register met het oog op registratie van gesloten bodemenergiesystemen (1 juli 2013 gereed).

Meetbare gegevens

### **Meetbare gegevens leefomgevingskwaliteit – ruimtegebruik bodem**

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 (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) was hiermee belast. Het kwalitatief verslag over 2012 wordt voor de zomer 2013 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden.

## Beleidsartikelen

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1a. Beleidsdoorlichting					
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Architectuurbeleid	02.01	2011	2012	www.iabr.nl; publicaties
	Ontwikkelagenda MKBA- Onderzoek «Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten»	02.01	2011	2012	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/10/04/omgevingskwaliteiten-bij-mirt-projecten.html">http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/10/04/omgevingskwaliteiten-bij-mirt-projecten.html</a>
	Ontwikkelagenda MKBA-«Werkinstructie van Grondexploitatie naar MKBA»	02.01	2011	2012	<a href="http://www.rws.nl/images/Werkinstructie%20GREX%20naar%20MKBA_tcm174-332390.pdf">http://www.rws.nl/images/Werkinstructie%20GREX%20naar%20MKBA_tcm174-332390.pdf</a>
	Ontwikkelagenda MKBA-Onderzoek benchmark RRAAM	02.01	2012	2012	<a href="http://www.rraam.nl/Publicaties/Documenten+en+Publicaties+RRAAM/154107.aspx?t=RRAAM%20benchmark%20studie">http://www.rraam.nl/Publicaties/Documenten+en+Publicaties+RRAAM/154107.aspx?t=RRAAM%20benchmark%20studie</a>
	Ontwikkelagenda MKBA- Presentatie MKBA RRAAM	02.01	2012	2012	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/30/mkba-rraam.html">http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/30/mkba-rraam.html</a>
2. Overig onderzoek	Gideon monitoring	02.01	2012	2012	
	Hoe gebruikers het omgevingsrecht ervaren	02.01	2011	2012	Eenvoudiger en Beter: Een ketenbenadering, Sibolt Mulder, Michiel van Bruxvoort en Matthijs de Gier, 14 december 2011
	Crisis- en Herstelwet	02.01	2012	2012	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/2012/ex-durante-evaluatie-wet-ruimtelijke-ordering-tweede-rapportage">http://www.pbl.nl/publicaties/2012/ex-durante-evaluatie-wet-ruimtelijke-ordering-tweede-rapportage</a>
	Ruimtelijk beleid: Monitor Infrastructuur en Ruimte	02.01	2012	2012	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting">http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting</a>
	Monitor ruimtelijke ontwikkelingen	02.01	2012	2012	<a href="http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40">www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40</a>
	Monitor landschappelijke kwaliteiten	02.01	2012	2012	<a href="http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/dossiers/nl0185-Nationale-Landschappen.html?i=12-148">http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/dossiers/nl0185-Nationale-Landschappen.html?i=12-148</a>
	Benchmark internationale concurrentiepositie	02.01	2011	2012	Onbekend

### *Beleidsconclusies*

Voor de drie hoofddoelen (concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbare en veilige omgeving) heeft het Rijk in de SVIR van het ministerie IenM 13 nationale belangen benoemd. Per nationaal belang zijn in de monitor Infrastructuur en Ruimte, over het doelbereik van de SVIR, meerdere indicatoren opgenomen, aangevuld met een tiental indicatoren van de Mobiliteitsbalans en de Nationale Mobiliteitsmonitor en voor het losgelaten beleid van de Nota Ruimte de indicatoren met betrekking tot bundeling en verdichting van verstedelijking, en woningbouw in Nationale Landschappen en Rijksbufferzones. Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) heeft deze monitor gemaakt in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In de toekomst zal ook de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) een bijdrage leveren.

### *Beleidsartikelen*

De monitoring van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten is gestopt gezien de decentralisatie van het onderwerp naar de provincie.

### Artikel 3. Wegen en Verkeersveiligheid

Algemene beleidsdoelstelling	Om weggebruikers snel, veilig, betrouwbaar en duurzaam van A naar B te laten reizen via de weg ontwikkelt, beheert en benut IenM het hoofdwegennet. Er wordt ingezet op samenwerking met decentrale wegbeheerders en er worden ontwikkelingen aan voertuigen en gedrag aangejaagd. Dit draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	IenM werkt continu aan de verbetering van de veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid op en rond de wegen. Het verkeersveiligheidsbeleid is gericht op vermindering van risico's voor verkeersdeelnemers op de weg, het spoor en in het lokaal en regionale openbaar vervoer (OV) en heeft betrekking op verkeersongevallen en geweld en agressie in het verkeer. De Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van IenM en de decentrale overheden is vastgesteld in het Bestuurlijk Koepeloverleg. IenM heeft in 2012 fors geïnvesteerd in de aanleg, beheer en onderhoud van het wegennet. In 2012 is 131 kilometer rijstroken opengesteld. De Tracéwet is per 1 januari 2012 in werking getreden, waardoor de doorlooptijd van besluitvorming is teruggebracht. In de besluitvorming rond de projecten is aandacht voor overleg met regionale en lokale overheden en participatie van burgers en maatschappelijke organisaties. Dit is zichtbaar gemaakt bij de mijlpalen in de besluitvorming van projecten. Daarnaast is nieuwe regelgeving gereed gekomen en zijn studies uitgevoerd voor verdere verbetering van het beleid. Voorbeelden van deze twee groepen zijn: implementatie van de Derde Rijbewijsrichtlijn (Kamerstukken I, 2011/12, 32 830, nr. A), eis tot nascholing voor de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs en het in werking treden van onderliggende SWUNG-regelgeving.
Externe factoren	Doelen kunnen enkel worden bereikt door samenwerking met gebruikers/belangenorganisaties, andere overheden en het bedrijfsleven. De in het afgelopen jaar waargenomen stijging van het aantal verkeersgewonden kan worden omgebogen door met de andere overheden en belangenorganisaties de nadruk te leggen op het verbeteren van de verkeersveiligheid bij vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen en fietsers, conform de beleidsimpuls (Kamerstukken II, 2012/13, 29 398, nr. 340) in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstukken II, 2007/08, 29 398, nr. 120). Voor een goede bereikbaarheid wordt doorgegaan met de samenwerking met andere wegbeheerders en private partijen ten aanzien van verkeersmanagement. Dit is afgelopen jaar gebeurd in het kader van zowel Beter Benutten als de reguliere ontwikkeling van verkeersmanagement. De Europese besluitvorming en andere internationale ontwikkelingen zijn van belang. De Nederlandse ITS-strategie (Kamerstukken II, 2011/12, 33 000, nr. 143) is daarbij een voorbeeld van de actieve Nederlandse beïnvloeding van deze ontwikkelingen.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
03 Wegen en verkeersveiligheid	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>20.062</b>	<b>35.312</b>	<b>47.576</b>	<b>- 12.264</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>59.252</b>	<b>41.282</b>	<b>64.717</b>	<b>- 23.435</b>	
<i>03.01 Netwerk</i>	<i>33.621</i>	<i>18.894</i>	<i>38.505</i>	<i>- 19.611</i>	
03.01.01 Opdrachten	18.174	11.791	20.219	- 8.428	2
03.01.02 Subsidies	9.179	3.957	14.426	- 10.469	3
– CO <sub>2</sub> reductieplan		480	7.819	- 7.339	
– Auto van de toekomst		3.477	545	2.932	
– Overige subsidies		0	6.062	- 6.062	
03.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	6.268	3.146	3.860	- 714	
<i>03.02 Veiligheid</i>	<i>25.631</i>	<i>22.388</i>	<i>26.212</i>	<i>- 3.824</i>	
03.02.01 Opdrachten	8.338	6.455	8.996	- 2.541	4
03.02.02 Subsidies	15.621	15.211	16.168	- 957	
03.02.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	1.672	722	1.048	- 326	
<i>03.09 Ontvangsten</i>	<i>2.647</i>	<i>3.299</i>	<i>6.782</i>	<i>- 3.483</i>	

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) Het betreft hier het saldo van een groot aantal mutaties, die veelal samenhangen met mutaties in de uitgavenramingen. Overboekingen van wegverkeer subsidies, Beter Benutten opdrachten en opdrachten verkeersveiligheid hebben het grootste aandeel in de verplichtingenverlaging.

Ad 2) De lagere realisatie wordt voornamelijk verklaard doordat een aantal overboekingen hebben plaatsgevonden.

Bij Miljoenennota 2013 heeft voor netwerk wegen een overboeking plaatsgevonden naar artikel 6 Klimaat, Lucht en Geluid ten behoeve van het beleidsterrein duurzame mobiliteit.

Bij 2e suppletoire begroting 2012 zijn lagere uitgaven op dit artikel gemeld in verband met een overboeking naar het Infrastructuurfonds. Er is toen aangegeven dat de kosten voor de verkeersborden voor het programma 130 kilometer/uur geen € 5 miljoen bedragen, zoals eerder aan de Kamer gemeld, maar uitkomen op € 7 miljoen. Dit heeft te maken met tegenvallende aanbesteding en extra kosten vanwege de aanpassing van rotatiepanelen bij spits- en plusstroken. Deze uitgaven wordt begroot en verantwoord op het Infrastructuurfonds, daarom heeft bij 2e suppletoire begroting een overboeking uit dit artikel naar het Infrastructuurfonds plaatsgevonden van € 2 miljoen.

Bij 2e suppletoire begroting is budget overgeboekt ten gunste van spoor voor de pilot ERMTS en het actieplan spoor.

Bij 2e suppletoire begroting is reeds gemeld dat de verlenging van de MKB-voucherregeling van het budget Beter Benutten ad € 1 miljoen is overgeboekt naar het artikel Openbaar Vervoer en Spoor.

Ad 3) Bij Miljoenennota 2013 heeft voor subsidies een overboeking plaatsgevonden naar artikel 6 Klimaat, Lucht en Geluid ten behoeve van het beleidsterrein duurzame mobiliteit.

Bij Miljoenennota 2013 heeft een technische mutatie plaatsgevonden van Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds waarmee een deel van de programma's Meer Veilig 3 en de kritische ontwerpelementen verkeersveiligheid (AKOE) worden bekostigd.

Ad 4) Zoals bij 2e suppletoire begroting gemeld zijn de lagere uitgaven hoofdzakelijk veroorzaakt door de lagere kosten die gemoeid zijn met de verkeersveiligheidcampagnes die door de Dienst Publiek en Communicatie (ministerie van Algemene Zaken) worden uitgevoerd.

Artikelonderdeel

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

**03.01 Netwerk**

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

*Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

- De wetwijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warv) is in 2012 door de Tweede Kamer behandeld. Behandeling door de Eerste Kamer is voorzien in 2013.
- Het Meerjarenprogramma Ontsnippering<sup>14</sup>(MJPO) is verder uitgevoerd. In het Bestuurlijk Overleg MIRT is de programmering voor de gehele duur van het programma vastgesteld. Hierbij is het voorbehoud gemaakt voor de aanpak van de Robuuste Verbindingen en voor de Herziening van de Ecologische Hoofdstructuur<sup>15</sup> (EHS). Wat betreft de grote maatregelen is gewerkt aan ecoducten, waarvan gereed zijn gekomen: Hattemse Poort, Hoog Veluwe, Hulshorst en Veluwezoom in Gelderland, Huis ter Heide in Utrecht en Beneden Geuldal in Limburg.

*Beheer en onderhoud*

Er zijn verdere voorbereidingen getroffen en effectinschattingen gemaakt van efficiency- en versoberingsmaatregelen in het beheer en onderhoud. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd via het Infrastructuurfonds 2013. Er wordt gestuurd op optimale prestaties van de rijkswegen met het oog op veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

*Benutten en aanleg weginfrastructuur*

In 2012 is een groot aantal kleinere knelpunten, zoals aansluitingen op hoofd- en onderliggend wegennet, via de regionale inbreng in het programma Beter Benutten ingebracht. In de komende twee jaren worden die opgeleverd. Met de verruiming van de openingstijden van de plus- en spitsstroken eind 2011 is op een groot aantal trajecten de doorstroming in 2012 significant verbeterd (5 à 10%). De prijsvraag voor het in-car van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) is afgerond en in 2012 is een begin gemaakt met de inzet van intelligente transportsystemen (ITS).

*Weginfrastructuur voor het goederenvervoer*

Er zijn enkele spoorwegovergangen bij bedrijventerreinen geschikt gemaakt voor passages met lange zware vrachtauto's (LZV's). Het programma om verzorgingsplaatsen op de belangrijkste verbindingen uit te breiden is gestart.

*Beter Benutten*

- In 2012 zijn met alle 10 regio's Bereikbaarheidsverklaringen getekend. Het betreft de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Midden Nederland (Utrecht), Brabant, Maastricht, Arnhem-Nijmegen, Groningen-Assen, Zwolle-Kampen en Twente. Onderdeel van de Bereikbaarheidsverklaring zijn de plannen van aanpak. In totaal is 95% van alle plannen van aanpak van de gebiedspakketten getekend. Ze bevatten ruim 250 multimodale en innovatieve (gedragsbeïnvloeding

<sup>14</sup> [www.mjpo.nl/](http://www.mjpo.nl/)

<sup>15</sup> [www.rijksverheid.nl/onderwerpen/natuur/ecologische-hoofdstructuur](http://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/natuur/ecologische-hoofdstructuur)

## *Beleidsartikelen*

- en ITS) projecten. Met het ondertekenen van de plannen van aanpak is de uitvoering in gang gezet.
- In elke regio is een «uitvoeringsorganisatie» in het leven geroepen waarin de betrokken organisaties (rijk, provincie, gemeenten, stadsregio's en bedrijfsleven) participeren en de afgesproken plannen van aanpak gaan uitvoeren. Het bedrijfsleven doet in alle regio's mee. Mede daardoor krijgen werknemers meer mogelijkheden om buiten de spits te reizen. Met het bedrijfsleven zijn de eerste «slimme deals» gesloten. In deze deals treffen de publieke en private partijen samen maatregelen binnen hun eigen domein ter vermindering van de spitsdruk.
  - De openingstijden van de spits- en plusstroken zijn verruimd: 39 spits- en plusstroken worden volgens een nieuw regime bediend. Dit heeft geleid tot positieve bereikbaarheidseffecten (Kamerstuk 33 400 A, nr. 47).
  - De eerste resultaten van de 10 mobiliteitsprojecten tonen aan dat de filedruk op specifieke trajecten afneemt. Ook bij nameting blijkt dat een groot aantal personen het nieuwe gedrag blijft vertonen.
  - Op het gebied van Intelligente Transportsystemen (ITS) zijn plannen van aanpak voor de landelijke ITS clusters vastgesteld waarin rijk en regio samenwerken, is een ITS Action Plan naar EU en naar de Tweede Kamer verzonden (Kamerstuk 33 000, nr. 143), is het programma van eisen van de landelijke clusters vastgesteld en is de marktconsultatie met betrekking tot maatregelen Multimodale Reisinformatie afgerond.

### *Logistieke efficiëntie wegvervoer*

- Op verzoek van de ministers van IenM en EZ is het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal) eind 2012 gestart met een onderzoek naar de regeldruk in de Topsector Logistiek. Bij de aanpak is ook Transport en Logistiek Nederland betrokken.
- Voor de verbetering en bewaking van het vrije verkeer van goederen en het internationale level playing field (onder andere implementatie van herziene regels voor toegang tot het beroep en de markt) is de hiervoor noodzakelijke wijziging van de Wet wegvervoer goederen voorbereid. In overleg met de Vlaamse overheid is advies gegeven over de Nederlandse ervaringen met lange zware vrachtwagens (LZV's) voor de voorgenomen Vlaamse LZV-proeven.
- Nadat de conclusies over LZV-proeven positief zijn gebleken is de proefstatus van LZV's eind 2012 vervallen. Het systeem met ontheffingen wordt voortgezet. Monitoring blijft plaatsvinden ten aanzien van ontwikkelingen voor de verkeersveiligheid.
- De Derde Rijbewijsrichtlijn (Kamerstuk 32 830, nr. A) is geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving en treedt in 2013 in werking. De uitvoeringspraktijk van de uitvoerende organisaties (CBR, RDW en gemeenten) is aangepast aan de nieuwe regeling.
- De eis van een periodieke nascholing vakbekwaamheid beroepschauffeurs is ingevoerd.
- De actieplannen in het kader van de adviezen van de Commissie Noordzij zijn uitgevoerd.
- Met een subsidie aan stichting VERN is getracht het imago van de logistieke sector te verbeteren met oog op verwachte personeelstekorten in de komende jaren, in het bijzonder chauffeurs en logistieke medewerkers.

### *Maatregelen energie en klimaat*

- Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit heeft voor het bevorderen van duurzaam (rij)gedrag van automobilisten en vrachtwagenchauffeurs in



## Beleidsartikelen

2012 diverse opdrachten verstrekt voor het uitvoeren van projecten die energiebesparing in verkeer en vervoer opleveren.

- De uitvoering van de Proeftuinen duurzame mobiliteit lopen conform planning. Twee proeftuinen zijn verlengd.
- Truck van de Toekomst is eveneens met een jaar verlengd. Na een eerdere verlenging in 2011 om partijen de gelegenheid te bieden de trucks te kunnen aanschaffen (aanbod bleef achter bij vraag) is nu het ontoereikende aantal vulpunten het struikelblok voor het kunnen voldoen aan de eis een jaar lang te monitoren.

### *Maatregelen lokale luchtkwaliteit*

- In 2012 is uit onderzoek van TNO naar voren gekomen dat de praktijkcommissies van de allereerste op de markt gebrachte Euro VI<sup>16</sup> vrachtauto's goed overeenkomen met de in 2011 aangescherpte testcyclus.
- In 2012 zijn langs het hoofdwegennet locatiespecifieke maatregelen (luchtschermen) gerealiseerd om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.
- In 2012 zijn subsidieregelingen voor het bevorderen van versnelde marktintroductie van schone motoren opengesteld (Euro VI vracht, Euro VI/6 bestel en taxi's).

### *Maatregelen geluid*

- De onderliggende SWUNG-regelgeving is in 2012 afgerond en op 1 juli 2012 in werking getreden. Het nieuwe reken- en meetvoorschrift is geactualiseerd naar aanleiding van metingen aan wegdekken en voertuigen.
- Naast voorbereiding is een start gemaakt met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering<sup>17</sup> (MJPG). Door middel van het MJPG worden hoge geluidbelastingen langs de rijksinfrastructuur aangepakt.
- Het MJPG is opgenomen in het MIRT Projectenboek. De uitvoerders van dit programma zijn Rijkswaterstaat en ProRail. Gewerkt is aan het voorbereiden van de eerste saneringsplannen en aan de realisatie van geluidbeperkende innovatieve maatregelen op een aantal locaties.
- Internationaal is ingezet op het aanscherpen van de Europese richtlijnen van geluidsemissie eisen die aan voertuigen worden gesteld.
- In het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn de geluidsbelastingkaarten rijkswegen en drukbereden hoofdspoorwegen vastgesteld en gepubliceerd.

<sup>16</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/motor\\_vehicles\\_technical\\_harmonisation/mi0029\\_nl.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/motor_vehicles_technical_harmonisation/mi0029_nl.htm)

<sup>17</sup> [http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/552\\_tcm322-306897.pdf](http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/552_tcm322-306897.pdf)

Meetbare gegevens

Indicator: Acceptabele reistijd								
	Basiswaarde 2001	2007	2008	2009	2010	2011	Realisatie 2012	Streef- waarde 2020
Percentage waar de streefwaarde wordt gehaald <sup>1</sup>	86%	80%	80%	84%	83%	80%	92%	100%

<sup>1</sup> De reistijd op een traject is acceptabel als de streefwaarde voor de reistijd wordt gehaald. De streefwaarde voor trajecten van het hoofdwegennet tussen steden is een reistijd in de spits van maximaal 1,5 keer de reistijd buiten de spits (referentiesnelheid 100 kilometer/uur). Op trajecten rond de vijf grote steden en trajecten op niet-autosnelwegen van het hoofdwegennet is de streefwaarde maximaal 2,0. Er zijn 188 trajecten (alle autosnelwegen binnen het hoofdwegennet). Hiervan zijn 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, 2013

*Toelichting:*

Vanwege invoering in 2012/2013 bij Rijkswaterstaat van het Verkeerskundig Informatieproducten en Adviezen Systeem (VIAS) kan het voorkomen dat er andere cijfers in de verantwoording komen dan verwacht op basis van de tot nu toe gebruikte methodes. Om deze reden is het percentage trajecten met een acceptabele reistijd in 2011 aangepast van 80% naar 88%.

In 2012 is er een toename van het percentage trajecten waar de streefwaarde wordt gehaald van 88% in 2011 naar 92% in 2012. De toename wordt veroorzaakt door de effectiviteit van gerealiseerde projecten in de periode medio 2011 tot en met 2012. Daarnaast is er een zeer lichte afname van het gebruik van het hoofdwegennet met 0,1%, door tegenvallende economische groei.

Indicator: Voertuigverliesuren								
	2007	2008	2009	2010	2011	Realisatie 2012	Streef- waarde 2020	
Voertuigverliesuren in files, index 2000 = 100 <sup>1</sup>	157	158	140	149	122	105	Bestaat niet meer	

<sup>1</sup> Het Rijk had in de Nota Mobiliteit uit 2004 de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De Tweede Kamer heeft bij de behandeling van de Nota Mobiliteit aangegeven dat ook op deze doelstelling moet worden gestuurd. Echter, sinds het vaststellen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (Kamerstukken II, 2011/12, 32 660, nr. 50), opvolger van de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak, is er geen streefwaarde meer voor deze indicator. De indicator wordt nog wel opgenomen vanwege het belang van deze beleidsinformatie.

Bron: Rijkswaterstaat/DVS, 2013

*Toelichting*

Vanwege invoering in 2012 en 2013 bij Rijkswaterstaat van het Verkeerskundig Informatieproducten en Adviezen Systeem (VIAS) kan het voorkomen dat er andere cijfers in de verantwoording komen dan verwacht op basis van de tot nu toe gebruikte methodes. De voertuigverliesuren zijn in 2012 met 14,4% afgenomen ten opzichte van 2011; de index daalt hierdoor van 122 in 2011 naar 105 in 2012. Oorzaken van deze daling zijn de gerealiseerde projecten in de afgelopen periode en de lichte afname van de automobilititeit op hoofdwegen met 0,1% door lagere economische groei.

## Beleidsartikelen

Indicator	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Realisatie 2012	Basiswaarde peildatum	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO <sub>2</sub> <sup>1</sup> Bron: RWS/DVS 2012									0 knelpunten langs rijkswegen in 2015
Geluidsknelpunten langs hoofdwegen <sup>2</sup> Bron: RWS/DVS 2013	12.000	12.000	12.000	12.000	7.500	7.500	7.000	12.000	0 in 2020
Aantal opgeloste MJPO knelpunten gesommeerd Bron: RWS/DVS 2012	17	29	41	43	55	60	68	0	208 in 2010

<sup>1</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, na volledig gebruik van de wettelijke beginselen van blootstelling en toepasbaarheid, aan de grenswaarde voldaan die geldt vanaf 11 juni 2011.

<sup>2</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.

### 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	8	15	21	25	29	27	23
Totaal aantal	10	17	29	41	43	55	60	68	83	104	129	158	185	208

Bron: RWS/DVS, MJPO Jaarverslag 2012; verschijnt medio 2013.

De tabel geeft een indicatie van de planning van de aanpak van de MJPO-knelpunten en tevens een indicatie van de planning, zoals opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) 2004<sup>18</sup>.

Toelichting: Voor het oplossen van een knelpunt moeten soms meerdere maatregelen worden getroffen. Voor een groot aantal maatregelen is dit in een keer als opdracht in de markt gezet, waarbij de aannemer de ruimte is gelaten om de maatregelen te treffen. Daarnaast kan de komende besluitvorming over de begrenzing van de EHS tot aanpassing leiden.

### Artikelonderdeel

#### 03.02 Veiligheid

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

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

- Het jaarlijkse onderzoeksprogramma is uitgevoerd; het onderzoeksprogramma voor 2013 is opgesteld.

<sup>18</sup> [www.mjpo.nl/](http://www.mjpo.nl/)

## Beleidsartikelen

- Internationale afstemming van verkeersveiligheidswetgeving en beleid:  
Door middel van bijwonen van bijeenkomsten (High Level Group) heeft afstemming plaatsgevonden over de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast is regelmatig bilateraal contact geweest met de Europese Commissie over aspecten van verkeersveiligheidsbeleid. Tenslotte heeft Nederland regelmatig pro-actief meegepraat in Raadswerkgroepen over wetsvoorstellen.
- Om invulling te geven aan de regiefunctie op het gebied van verkeersveiligheid wordt op basis van de Nota Mobiliteit en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid samengewerkt aan het gezamenlijk met de decentrale overheden te behalen nationale verkeersveiligheidsdoelstelling.
- Inzake de uitvoering van het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2011–2012, het opstellen van het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2013–2014 en het monitoren van de voortgang strategisch plan en het toetsen actualiteit strategisch plan is 2012 de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 340) van IenM en decentrale overheden vastgesteld in het Bestuurlijk Koepeloverleg. De Beleidsimpuls is onder regie van het ministerie tot stand gekomen en beschrijft de maatregelen voor 2013 en verder om de stijgende trend van ernstig gewonden te keren. De focus ligt daarbij op het verbeteren van de veiligheid van de risicogroepen, zoals fietsers, ouderen en jonge beginnende bestuurders. De resultaten van de monitoring en toetsing door de SWOV<sup>19</sup> (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn gebruikt bij de uitwerking van de Beleidsimpuls en de keuze voor maatregelen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer<sup>20</sup> (KpVV) helpt de decentrale overheden met kennis en best-practices om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### *Vereisten aan voertuig en technologie*

Stimuleren van ontwikkeling van veiligere voertuigen:

- Nederland participeert actief in het EU-wetgevingsproces omtrent voertuigen. Samen met de RDW is Nederland zowel in Geneve (UN-ECE) als Brussel actief in wetgevingsprocessen, specifiek over de APK en gemotoriseerde twee- en driewielers.
- Nederland neemt deel aan (Europese) overleggen over de ontwikkelingen in de voertuigindustrie (European Road Transport Research Advisory Council eSafety).
- Nederland heeft meerdere keren contact met EuroNCAP gelegd over veiliger voertuigen. Daarnaast is in het kader van het Fietsersairbag-project contact gezocht met binnen- en buitenlandse fabrikanten van auto-onderdelen(OEMs).

### *Gedragbeïnvloeding*

- In het tweejaarlijkse actieprogramma op basis van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 (Kamerstuk 29 398, nr. 120) worden specifieke maatregelen gericht op het goederenvervoer over de weg concreet gemaakt.
- Met het oog op het bevorderen van een veiligheidscultuur in transportbedrijven zijn de opzet en pilotfase van Koers op Veilig afgerond. De sector heeft Koers op Veilig, conform afspraken, opgepakt.

<sup>19</sup> [www.swov.nl/](http://www.swov.nl/)

<sup>20</sup> [www.kpVV.nl/](http://www.kpVV.nl/)

## Beleidsartikelen

- Alle toezeggingen in het Actieplan «verbetering verkeersveiligheid motorrijders» zijn nagekomen. De voortgezette rijopleiding lijkt aantoonbaar tot een lager risico voor motorrijders te leiden.
- Nederland heeft de derde rijbewijsrichtlijn (Kamerstuk 32 830, nr. A) geïmplementeerd.
- De voor 2012 geplande publiekscampagnes uit het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid zijn uitgevoerd.
- Voorlichting over de gevaren van deelname aan het verkeer bij gebruik van bepaalde medicijnen gebeurt onder andere via de website «Rijveiligmetmedicijnen.nl». In opdracht van IenM zorgt het Instituut voor verantwoord medicijngebruik ervoor dat deze website actueel is.
- De procesevaluatie van het alcoholslot is van start gegaan.
- Ten aanzien van de herziening van het rijbewijshuis:
  - De ministeries van IenM en VenJ hebben gewerkt aan de regelgeving betreffende de uitbreiding recidiveregeling ernstige verkeersdelicten met drugsdelicten. Tevens heeft er regelmatig afstemming plaatsgevonden met diverse uitvoeringsinstanties (zoals het Openbaar Ministerie, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en RDW). Het wetsvoorstel is in 2012 na het advies van de Raad van State in de Tweede Kamer schriftelijk behandeld (Kamerstuk 33 346, nr. 2).
  - De werkzaamheden voor de aanpassing van de beginnersregeling van 3 naar 2 punten zijn in 2012 gestart.
  - Door ICT-aanpassingen van het Openbaar Ministerie is de puntenregistratie verbeterd.
  - Het CBR geeft in brieven over het alcoholslotprogramma (ASP) expliciet aan dat betrokkene rekening moet houden met de uitkomsten van het strafrecht.
- Het wetsvoorstel ten behoeve van de invoering van de drugstester (voortouw bij het ministerie van VenJ) is naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 33 346, nr. 2).
- De EU-richtlijn betreffende grensoverschrijdende handhaving is aangenomen. Onderdeel hiervan is het kunnen uitwisselen van kentekengegevens. Het Nederlandse EUCARIS systeem wordt hiervoor gebruikt door een aantal lidstaten.

### Aanpassingen aan weginfrastructuur

- Het programma met effectieve, niet MER-plichtige, infrastructurele maatregelen om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren is in 2011 gestart en heeft een looptijd tot en met 2014. De projecten zijn vastgesteld. Het betreft circa 120 projecten, waarvan de eersten inmiddels zijn opgeleverd. Vooral nog worden de projecten volgens planning uitgevoerd.
- De Europese Richtlijn voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt op het betreffende deel van de rijkswegen toegepast. Het gaat hierbij om vier instrumenten, te weten de Verkeersveiligheidseffectberekening, de Verkeersveiligheidsaudit, de Verkeersveiligheidsinspectie en het Verkeersveiligheidsnetwerk management. De Europese Commissie is over de implementatie en de voortgang geïnformeerd.

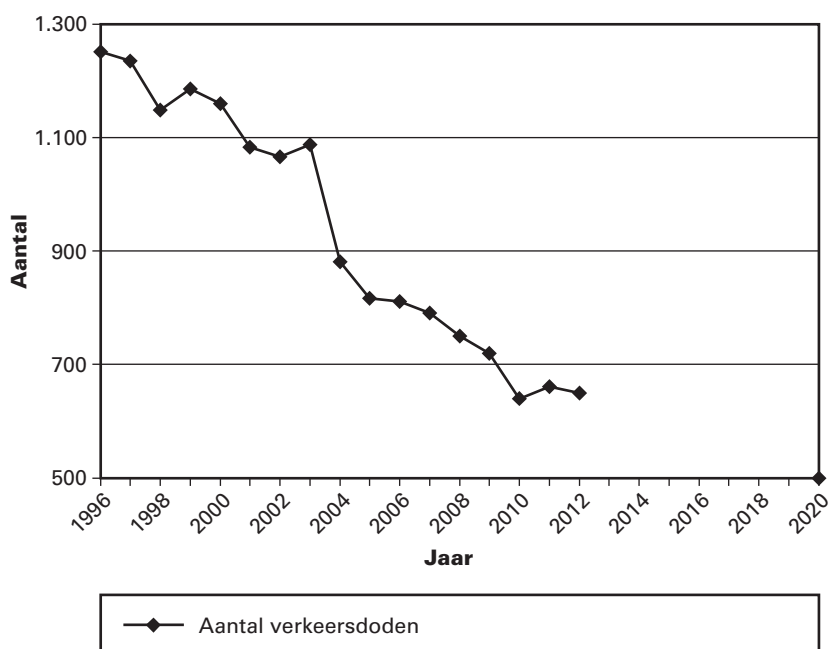
Meetbare gegevens

Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers									
	Basiswaarde 2002	2007	2008	2009	2010	2011	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012	Doelstelling 2020 <sup>1</sup>
aantal verkeersdoden	1.066	791	750	720	640	661	700	650	500
ernstig verkeersgewonden	16.100	16.600	17.600	18.600	19.200	20.100	14.380		10.600
aantal ziekenhuisgewonden	18.420	18.190							12.250

<sup>1</sup> De streefwaarden voor 2020 zijn onder de aanname van invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit volgens het volledige scenario Nouwen. Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden is ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.

Bron: RWS/DVS, 2012

De streefwaarde voor 2012 is berekend door lineaire interpolatie tussen de streefwaarde voor 2010 (750) en de doelstelling voor 2020.



Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € mln)

Art. Omschrijving	realisatie 2012
Art 12 Hoofdwegennet	2.660
Art 12.02 Servicepakket meer kwaliteit leefomgeving	567
Art 12.03 Innovatieprogramma Geluid en Lucht	6

**Overzicht afgeronde onderzoeken**

	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichting	Vasthouden en versterken van de positie van het goederenvervoer	03.01	2011		In verband met de geheel nieuwe aanpak van sectoraal beleid (topsectorenbeleid) is besloten om dit onderzoek uit te stellen.
	Leefomgeving hoofdwegen	03.01	2011	2012	Kamerstukken II, 2012/13, 32 861, nr. 3
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid	03.02	3-jaarlijkse monitoring		De eerstvolgende monitor verschijnt voorjaar 2013.
	APK-frequentie	03.02	2011	2012	Kamerstukken II, 2011/12, 29 398, nr. 315 <a href="http://www.rdw.nl/nl/particulier/apk/Pages/default.aspx">http://www.rdw.nl/nl/particulier/apk/Pages/default.aspx</a>
	Alcoholslotprogramma (ASP)		2012		Evaluatie ASP is in 2012 gestart.

*Beleidsconclusies*

*Leefomgeving hoofdwegen (Kamerstuk 32 861, nr. 3)*

Voor energie en klimaat is een groot aantal instrumenten ingezet. Naast bronbeleid is met name ingezet op innovatie om de transitie naar duurzamere mobiliteit te bewerkstelligen. In hoeverre de ingezette instrumenten een direct aantoonbare bijdrage hebben geleverd aan het behalen van de streefwaarde is niet altijd goed aantoonbaar. Zo kan bijvoorbeeld door het ontbreken van een specifieke indicator voor innovatie geen oordeel gegeven worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het stimuleren van innovatie. Hierdoor is maar beperkt inzicht te verkrijgen in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde energie- en klimaatbeleid voor verkeer en vervoer. Deze conclusie sluit aan bij de conclusie van de Algemene Rekenkamer 2006–2010 naar effectiviteit van het Nederlandse klimaat- en energiebeleid.

*APK-frequentie (Kamerstuk 29 398, nr. 315)*

Sinds 1 januari 2008 is de APK-frequentie verlaagd voor auto's die op benzine of elektrische aandrijving rijden en dateren van na 31 december 2004. Achtergrond hiervan was lastenverlichting voor burgers en bedrijven doordat auto's minder vaak naar de keuring hoeven. In de oude situatie was de frequentie 3-1-1-1 (na 3 jaar eerste keuring en vervolgens jaarlijks), in de nieuwe situatie 4-2-2-1. Tevens is voor auto's van 30 jaar en ouder (zogenaamde klassiekers) de APK-frequentie gewijzigd van 3-1-1-1 naar 2-2-2-2. Voor auto's op diesel en lpg is de frequentie niet veranderd.

In juli 2007 is de Kamer toegezegd om in 2011 de effecten van de genoemde frequentieverlaging te evalueren. De evaluatie is uitgevoerd door de Rijksdienst Dienst Wegverkeer (RDW) in nauwe samenwerking met relevante stakeholders in de voertuigbranche, waaronder BOVAG, RAI, EVO en ANWB. De voornaamste bevinding is dat bij 4- en 6-jarige benzineauto's een, volgens de RDW relatief geringe, toename (15–25%) van het aantal gebreken per afmelding is geconstateerd. De RDW noemt

### *Beleidsartikelen*

de verlaagde frequentie als een oorzaak van de toename, maar ook de verbeterde melddiscipline en diffuse factoren als de economische crisis lijken een rol te spelen. De geconstateerde gebreken hebben betrekking op de onderdelen, waarop doorgaans bij de APK mankementen worden aangetroffen (met name verlichting, banden en remmen). Voor de categorie klassiekers was het aantal gekeurde auto's te gering om een effect van de verminderde APK-frequentie te kunnen vaststellen. De RDW en de branchepartijen adviseren unaniem voorlopig geen wijzigingen in de APK-frequentie aan te brengen.

Gezien bovenstaande wordt nu geen wijziging van de APK-frequentie doorgevoerd. IenM zet zich in om te zorgen dat de verwachte nieuwe richtlijn geen onnodige extra lasten voor burgers en het bedrijfsleven met zich meebrengt.

De Europese Commissie heeft inmiddels een voorstel voor een andere frequentie van de APK uitgebracht, maar dit is nog onderwerp van onderhandeling.



**Artikel 4. Openbaar vervoer en Spoor**

Algemene beleidsdoelstelling

Reizigers en goederen veilig, betrouwbaar en snel te vervoeren, gericht op gemak en eenvoud, door zorg te dragen voor een optimaal OV-netwerk, optimaal goederenvervoer per spoor voor verladers en afnemers en een veilige en betrouwbare hoofdspoorweginfrastructuur dat op de toekomst gesneden is.

De doelen van het mobiliteitsbeleid:

- 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.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De implementatie van de uitvoeringsagenda van het kabinetsstandpunt ligt op schema. In 2012 zijn diverse maatregelen gerealiseerd.

Externe factoren

Ook in 2012 is economisch sprake geweest van een recessie. Dit heeft gevolgen voor de vraag naar vervoer.

**Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)**

04 Openbaar vervoer en Spoor	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>85.953</b>	<b>41.321</b>	<b>27.340</b>	<b>13.981</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>100.483</b>	<b>64.164</b>	<b>56.010</b>	<b>8.154</b>	
<i>04.01 Spoor</i>	<i>56.475</i>	<i>54.881</i>	<i>43.043</i>	<b>11.838</b>	
04.01.01 Opdrachten	5.983	8.768	2.738	6.030	2
04.01.02 Subsidies	50.368	46.061	40.228	5.833	3
- <i>Subsidies Contractsector</i>	<i>32.251</i>	<i>25.000</i>	<i>25.000</i>	0	
- <i>Subsidie bodemsanering NS percelen</i>	<i>9.076</i>	<i>9.076</i>	<i>9.076</i>	0	
- <i>Overige subsidies</i>	<i>9.041</i>	<i>11.985</i>	<i>6.152</i>	5.833	
04.01.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	124	52	77	- 25	
<i>04.02 Openbaar vervoer</i>	<i>44.008</i>	<i>9.283</i>	<i>12.967</i>	<b>- 3.684</b>	
04.02.01 Opdrachten	40.567	5.266	10.853	- 5.587	4
04.02.02 Subsidies	1.749	3.031	1.073	1.958	5
04.02.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	1.692	986	1.041	- 55	
<i>04.09 Ontvangsten</i>	<i>0</i>	<i>92</i>	<i>0</i>	<i>92</i>	

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) De hogere verplichtingenrealisatie komt doordat een omvangrijke meerjarige verplichting is aangegaan voor de pilot ERTMS. Deze verplichting is na de 2<sup>e</sup> suppletoire begroting vastgelegd, aangezien de exacte kostenraming en het gewenste kasritme nog niet duidelijk waren. Daarentegen worden de verplichtingen weer iets verlaagd doordat onder andere het project boordcomputer taxi en het programma Nationale Data Openbaar Vervoer is vertraagd. Het netto effect is een hogere verplichtingenrealisatie.

Ad 2) Deze overschrijding is met name veroorzaakt door de kosten voor de pilot ERTMS (Utrecht-Amsterdam). De meerjarige raming was pas eind 2012 in beeld.

Ad 3) Deze overschrijding is met name ontstaan door de uitvoering van het actieplan groei op het spoor. Dit actieplan bevindt zich voor een groot gedeelte in een afrondende fase.

Ad 4) Deze onderschrijding is met name veroorzaakt door de vertraging van het programma Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), en enkele betalingen welke pas in 2013 worden gerealiseerd.

Ad 5) De overschrijding op dit budget wordt met name veroorzaakt door een aanvullende subsidie in het kader van het Toezicht in het openbaar vervoer.

Artikelonderdeel

Doelbereiking

**04.01 Spoor**

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- *EU-richtlijnen in wet- en regelgeving*  
Per 1 april 2012 zijn diverse spoorrichtlijnen (machinisten, interoperabiliteit, spoorwegveiligheid en liberalisering personenvervoer) geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.
- *Voortgangsrapportages Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inzake de problematiek van Stop Tonend Sein (STS) passages*  
Aangezien 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 seinpassages te verminderen tot 75% van het niveau in 2003) ook in 2012 nog niet is gehaald, heeft de Spoorbranche het Verbeterplan aanpak stoptonendseinp passages opgesteld en een Taskforce benoemd. Het Verbeterplan bestaat uit drie elkaar versterkende categorieën van maatregelen: 1.Verminderen van de kans op een rood sein door vereenvoudiging van de lay-out van de infrastructuur, planning en bijsturing; 2.Verminderen van de kans om door rood te rijden o.a. door alertering van machinisten 3.Verminderen van de gevolgen van door rood rijden via een extra investering in het vangnetsysteem Automatische Trein Beïnvloeding -Verbeterde versie (ATB-Vv) (Kamerstuk 29 893, nr. 133).
- *Eventuele herprioritering om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv ((Kamerstuk 29 893, nr. 94 (Veiligheid van het railvervoer) en Kamerstuk 29 893, nr. 118 ))*  
Bij brief van 4 mei 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 133) is de Kamer het Verbeterplan Stoptonendseinp passages aangeboden. In de kabinetsreactie op het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Commissie Kuiken) is het principebesluit tot implementatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management Systeem) kenbaar gemaakt. Voor de korte termijn wordt het Verbeterplan Stoptonend seinpassages uitgevoerd (Kamerstuk 32 707, nr.16). ATB-Verbeterde versie is een onderdeel van het Verbeterplan (Kamerstuk 29 893, nr. 133 en kamerstuk 29 893, nr. 137).

*Jaarlijkse analyse: Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland.*

- Op 17 december is het «nationale jaarverslag over de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor» ten behoeve van het Europese Spoorwegbureau (ERA<sup>21</sup>) aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 893, nr. 139). Dit is een verplichting die volgt uit de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn. Om de Kamer tijdig over de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid te informeren is op 9 juli 2012 het rapport

<sup>21</sup> [www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx](http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx)

## *Beleidsartikelen*

«Railveiligheidsindicatoren 2011» aangeboden (Kamerstuk 29 893, nr 135). De indicatoren die in de begroting zijn opgenomen, komen overeen met de indicatoren in het nationale jaarverslag ten behoeve van de ERA.

### *Jaarrapportage Vermindering Suïcidaliteit 2010 (Kamerstuk 22 894, nr. 296)*

- De Derde Kadernota (Kamerstuk 29 984, nr. 306) hanteert als doelstelling het aantal zelfdodingen zo laag mogelijk te houden (oftewel ALARP, «As low as reasonably practicable»). Er is geen National Reference Value voor zelfdodingen. De nationale doelstelling ALARP wordt bepaald op basis van de genomen maatregelen van de afgelopen jaren. ProRail onderzoekt aanvullende maatregelen. In 2011 is het aantal suïciden (215) gestegen ten opzichte van 2010 (201). Over de laatste vijf jaar is een stijging van het aantal te zien (2011: 215; 2007: 193). Over 2012 zijn ten tijde van publicatie van dit Jaarverslag nog geen aantallen bekend. In 2012 heeft de spoorsector extra aandacht besteed aan de uitvoering van maatregelen om het aantal gevallen van zelfdodingen op het spoor te verminderen.

### *Beveiliging infrastructuur spoorwegen*

#### *Uitwerking en implementatie van het programma Security door ProRail.*

- De sector is aangesloten bij het Alerteringssysteem Terrorismebestrijding. 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 VeiligheidsManagement-Systeem van ProRail.

#### *Algemene strategie en beleidsontwikkeling*

- Met het winterweer op 3 en 4 februari 2012 bleken de door ProRail en NS ingezette acties voor verbetering bij grote verstoringen niet afdoende te zijn. Daarom hebben NS en ProRail in samenwerking met lenM in juni 2012 een Winterweerprogramma opgesteld en aan de Kamer toegezonden (Kamerstuk 29 984, nr 306). De overdracht van de reisinformatie van ProRail naar NS is in november 2012 geëffectueerd.
- In oktober 2012 is een eerste uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) aan de Kamer gezonden (Kamerstuk 29 984, nr. 313). Tegelijkertijd hebben NS en ProRail geconcludeerd dat de samenwerking tussen hen beide beter kan. Het gezamenlijke onderzoek van NS en ProRail hierover is aan de Kamer gezonden (Kamerstuk 29 984, nr 333). Dit onderzoek en de visie, ambitie en doelen van de Spooragenda vormen de basis voor een algehele fundamentele Verbeteraanpak van NS en ProRail, waarbij de hele spoorketen van infrastructuur, dienstregeling en planning van materieel en personeel geoptimaliseerd wordt.

#### *Modernisering en harmonisering van de regelgeving voor lokaal spoor*

- De Wet lokaal spoor is in 2012 ingediend bij de Tweede Kamer.

#### *Aanleg en beheer en instandhouding en Beheer conform Spoorwegwet*

- Met de beheerconcessie heeft ProRail tot 1 januari 2015 de zorg gekregen voor een doelmatig en doeltreffend beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor een toelichting op de uitgaven aan en

## Beleidsartikelen

bestedingen door ProRail alsmede de daarmee gerealiseerde prestaties wordt verwezen naar artikel 13 in de verantwoording over het Infrastructuurfonds.

### *Herstelplan Spoor, tweede fase*

- Een aantal projecten uit het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (onderdeel van de tweede fase herstelplan) loopt nog door na 2012. Het resterende budget hiervoor is, in lijn met aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor, bij de begroting 2013 overgeheveld van artikel 13.02 beheer, onderhoud en vervanging naar artikel 13.03 aanlegprojecten realisatie. De rapportage over deze projecten loopt voortaan via de reguliere MIRT-systematiek.

### *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 en worden daaronder ook verantwoord (artikel 13 IF).

## Vervoer

*Toezicht op de naleving van de concessieovereenkomst met High Speed Alliance (HSA) over het vervoer op de HSL-Zuid en de vervoerconcessie met NS voor het hoofdrailnet (HRN).*

- Zowel met HSA als met NS zijn op basis van hun verantwoordingsrapportages regelmatig voortgangsoverleggen en kwartaaloverleggen gehouden. HSA heeft in 2012 de dienstregeling over de HSL-Zuid verder uitgebreid. Gelet op het feit dat HSA nog niet over alle V250-treinen beschikt en zich nog trein-baan-integratie issues (onder andere communicatie, ERTMS) voordoet, wordt nog niet volledig conform de concessie gehandhaafd op zaken als punctualiteit en uitval.

### *Actieplan Groei op het Spoor<sup>22</sup>*

- Het Actieplan Groei op het Spoor was voorzien eind 2012 afgerond te worden. Een aantal maatregelen kent een doorloop in 2013. De aanleg van PenR-parkeerplaatsen heeft in 2012 al het beoogde aantal aan te leggen plekken van 10.000 behaald, maar zal worden voortgezet, omdat de beschikbare financiële middelen nog niet zijn uitgeput. Dit komt door de grote bereidheid vanuit de decentrale overheden en de NS om financieel bij te dragen.

### *Decentralisatie contractsectordiensten*

- In 2012 is de decentralisatie van Zwolle-Enschede in gang gezet en zijn nadere afspraken met de decentrale overheid gemaakt. Eind 2012 heeft de Tweede Kamer het besluit genomen dat uitsluitend twee Limburgse stoptrein lijnen (Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen) gedecentraliseerd mogen worden.

<sup>22</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2010/03/18/het-nieuwe-actieplan-groei-op-het-spoor-een-voortuitblik-op-de-komende-twee-jaar.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/richtlijnen/2010/03/18/het-nieuwe-actieplan-groei-op-het-spoor-een-voortuitblik-op-de-komende-twee-jaar.html)

## *Beleidsartikelen*

### *Betrouwbaar en veilig*

#### *Verbetering van de punctualiteit en capaciteit op negen gedecentraliseerde spoorlijnen*

- Op de lijn Arnhem-Winterswijk zijn in 2012 de perronverlengingen en de snelwissel bij Didam opgeleverd. Voor het traject Zutphen-Winterswijk zijn de planstudie- én de realisatiebeschikking «verhogen vertreksnelheid Zutphen» verleend. Voor het traject Arnhem-Doetinchem is in 2012 de realisatiebeschikking «Dubbelspoor Wehl» verleend.
- Snel via het programma «Ruimte voor de fiets»<sup>23</sup> zijn in 2012 ruim 30.000 fietsparkeerplaatsen bij stations aangepakt. Er zijn 23.000 nieuwe plaatsen opgeleverd, 4.000 vervangende plaatsen, en ongeveer 3.200 plaatsen zijn van een benuttingssysteem voorzien. De verwachting voor 2012 was circa 20.000 fietsparkeervoorzieningen bij stations, waarvan 15.000 capaciteitsuitbreiding zijn en 5.000 plekken vervanging met als doel kwaliteitsverbetering.

#### *Beter Benutten*

- Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)<sup>24</sup> is het spoorprogramma waarin Beter Benutten<sup>25</sup> van het spoor een belangrijk onderdeel is. Voor nadere info over PHS verwijst ik naar de verantwoording over het Infrastructuurfonds 2012.

#### *Logistieke efficiëntie spoorvervoer*

- Zie onder Optimalisering internationale spoorcorridors.

#### *Implementatie in de nationale regelgeving van Technische Specificaties voor de Interoperabiliteit (TSI's)*

- De regeling voor de indienststelling van Spoorvoertuigen is volledig geactualiseerd en aangepast aan de vigerende Europese, technische specificaties. Publicatie van de nieuwe regeling verscheen 1 april 2012. Daar zijn de nationale eisen voor ERTMS boordapparatuur per 1 november 2012 aan toegevoegd.

#### *Bijdragen aan nieuwe EU-regelgeving door deelname aan werkgroepen van het spoorwegagentschap.*

- Er is aan de Europese Commissie advies uitgebracht over nagenoeg alle geïntegreerde versies conventioneel spoor en hogesnelheidsvervoer van de TSI's. Op het gebied van veiligheid is er advies uitgebracht over het single safety certificate (onderdeel 4e spoorpakket), zijn er voorstellen gedaan voor aanpassing van de bijlagen van de machinistenrichtlijn, is voorgesteld af te zien van het gebruik van smart cards voor de machinistenvergunning en is er gewerkt aan een herziening van de CSM-Risico-analyse (Common Safety Methods)<sup>26</sup> Nederland is in 2012 vicevoorzitter van het Bestuur geworden en heeft belangrijke bijdragen geleverd aan de totstandkoming van een meerjaren strategie van het Spoorweg Agentschap ERA. Medio 2012 zijn de onderhandelingen over de herziening van het 1<sup>e</sup> spoorpakket afgerond. De publicatie heeft in december 2012 plaats gevonden (EU RI 2012/34).

<sup>23</sup> [www.rijksverheid.nl/onderwerpen/fiets/meer-fietsenstallingen-bij-stations](http://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/fiets/meer-fietsenstallingen-bij-stations)

<sup>24</sup> [www.rijksverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor/spoorboekloos-reizen](http://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor/spoorboekloos-reizen)

<sup>25</sup> [www.rijksverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/26/beter-benutten-slim-en-vlot-van-deur-tot-deur.html](http://www.rijksverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/26/beter-benutten-slim-en-vlot-van-deur-tot-deur.html)

<sup>26</sup> [www.rijksverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201034715-derde-kadernota-railveiligheid.html](http://www.rijksverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/06/28/201034715-derde-kadernota-railveiligheid.html)

## Beleidsartikelen

### *Optimalisering internationale spoorcorridors*

- In 2012 zijn op ministerieel niveau afspraken tot stand gekomen voor de corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon voor het capaciteitsverdelingsproces en de oprichting van de «one-stop-shop» voor deze corridors. Beide corridors krijgen één loket waar doorlopende internationale goederenpaden kunnen worden aangevraagd. De bovengenoemde corridors hebben gewerkt aan de uitwerking van de spoorgoederencorridor-verordening. Onder meer wordt per corridor een implementatieplan uitgewerkt. Voor de corridors Rotterdam-Genua, Rotterdam-Lyon en Rotterdam-Polen/Litouwen is een marktstudie in gang gezet.

### *Exploitatie van de Betuweroute na september 2013*

- In 2012 hebben de aandeelhouders van Keyrail, zijnde ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam, in afstemming met lenM gewerkt aan een voorstel voor de nieuwe opdracht aan Keyrail. Dat voorstel is in november aangeboden aan de staatssecretaris en positioneert Keyrail als enig loket voor het spoorgoederenvervoer in Nederland.

### *Opwaardering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) van de Betuweroute naar versie 2.3.0d, die interoperabel is met het Europese net en de toekomstige ERTMS-locomotieven.*

- De software van de ERTMS in de infrastructuur van de A-15 van de Betuweroute is succesvol geüpgrade per 31 juni 2012. De ERTMS van de Betuweroute is nu ook geschikt om de locomotieven, die in te toekomst uitgerust worden met nieuwe software te ontvangen.

### *Gebruik en imago van het goederenvervoer*

- Om het spoorgoederenvervoer aantrekkelijk te houden gold voor 2012 een korting op de gebruiksvergoeding (ingroeieregeling). Daarnaast is een subsidieregeling gepubliceerd waarop partijen konden inschrijven om bundelingsvoorstellen te doen. Er is een groot aantal aanvragen ingediend. De beoordeling hiervan loopt.

### *Duurzaam personen- en goederenvervoer*

#### *Wijziging van de Wet Geluidhinder.*

- De wijziging van de Wet milieubeheer waarin deze wijzigingen zijn geïncorporeerd, is op 1 juli 2012 in werking getreden.

### *Uitvoeren van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)<sup>27</sup> voor spoorwegen in de periode 2007 t/m 2018*

- In 2012 zijn de knelpunten Breukelen en Lievelede opgelost. Daarnaast is het eerste cluster kleine faunavoorzieningen aanbesteed en gegund.

### *Meerjarenprogramma geluidsanering spoor*

- ProRail is in 2012 gestart met de uitvoering van het Meerjarenprogramma geluidsanering spoor (MJPG spoor<sup>28</sup>).

### *Innovatieprogramma Geluid (IPG, Innovatie programma Geluid (fluister-trein), Life Cycle Costs (LCC) LL-blokken*

- In 2012 is de uitvoering voortgezet van het in 2007 afgeronde Innovatieprogramma Geluid (IPG, (fluistertrein)) waaronder:

<sup>27</sup> [http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/397\\_tcm322-306845.pdf](http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/397_tcm322-306845.pdf)

<sup>28</sup> [http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/552\\_tcm322-306897.pdf](http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/Images/552_tcm322-306897.pdf)

## Beleidsartikelen

- Nieuwe maatregelen voor geluidsreductie als aantrekkelijk alternatief voor geluidsschermen.
- In 2012 lag de focus voornamelijk op de internationale lobby, werkzaamheden in verscheidene werkgroepen van het International Union of Railways (UIC) alsmede de verwerking van de resultaten van het project EuropeTrain.  
Het vervolg van het uitvoeringsprogramma geluid emplacements is opgenomen in het Beheerplan van ProRail en wordt naar aanleiding van adviezen van de commissie Kuiken vanaf 2013 opgenomen in het MIRT in plaats van in het Beheerplan.

## Meetbare gegevens

Spoorveiligheid								
Nr.	Risicodragers	Omschrijving indicator	Streefwaarde	NRV 2010	NRV 2011	MWA 2011	NRV 2012	MWA 2012
1.1	Reiziger	Aantal FWSI*[1] bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigertreinkilometers	Permanente verbetering	6,16	3,43	3,04		
1.2	Reiziger	Aantal FWSI bij reizigers per jaar / jaarlijks aantal mld reizigerkilometers	Permanente verbetering	0,05	0,03	0,02		
2	Personeel	Aantal FWSI bij personeel per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering; Structureel top 4 in EU	4,52	1,27	1,15		
3.1	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	114,5	106,92	85,79		
3.2	Overweggebruiker	Aantal FWSI bij overweggebruikers / [(Aantal treinkilometers per jaar * aantal spoorwegovergangen) / lijnkilometers]	Permanente verbetering	123,7	117,02	94,79		
4	Anderen	Aantal FWSI bij anderen per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	0,21	2,38	8,72		
5	Onbevoegden	Aantal FWSI bij onbevoegden per jaar / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	7,2	4,09	4,22		
6	Maatschappij (derden)	Aantal FWSI per jaar in totaal / jaarlijks aantal mld treinkilometers	Permanente verbetering	133	120,9	98,85		

– FWSI = Fatalities and Weighted Serious Injuries = aantal doden + 0,1\*aantal zwaargewonden

### Toelichting:

De cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend. Deze worden later apart aan de Tweede Kamer toegezonden.

*[Onderstaande indicator vervangt met ingang van 2012 de indicator Beschikbaarheid hoofdspoorweginfrastructuur uit voormalig art 34.03, zie Begroting 2013, art. 16]*



## Beleidsartikelen

Indicator: Geleverde treinpaden							
	2007	2008	2009	2010	2011	Grens- waarde 2012	Realisatie 2012
Beschikbaarheid infrastructuur Geleverde treinpaden	99,40%	99,62%	99,51%	99,55% 97,80%	99,39% 98,70%	98%	98,1%

Bron: ProRail, 2012

### Toelichting:

Vanaf 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de minister van lenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het Beheerplan<sup>29</sup> van ProRail. De minister van lenM moet instemmen met onderdelen van het Beheerplan, waaronder de prestaties, en bespreekt het Beheerplan met de Tweede Kamer. De voor 2012 overeengekomen prestatie is gerealiseerd.

Indicator: Punctualiteit Hoofdrailnet (HRN)									
	Basis- waarde 2003	2007	2008	2009	2010	Grens- waarde Vervoerplan 2011	Realisatie 2011	Grens- waarde Vervoerplan 2012	Realisatie 2012
Indicator: 3 minuten punctua- liteit HRN <sup>1</sup>						is voor 2011 niet meer bepaald			
	83,1%	87,0%	86,8%	86,6%	86,5%		89,6%		88,5%
Indicator: 5 minuten punctua- liteit HRN			93%	92,8%	92,5%	93,0%	94,7%	93%	94,2%
Reizigerspunctualiteit						90%	91,5%	90%	91,5%
Klantoordeel op tijd rijden (% dat een 7 of hoger geeft)						52%	51%	53,0%	48,9%

<sup>1</sup> De 3-minuten-punctualiteit wordt nog wel gemeten, maar niet meer voorzien van een grenswaarde om NS op af te rekenen.

Bron: Nederlandse Spoorwegen

### Toelichting:

NS heeft de prestatie-afspraken m.b.t. de feitelijke punctualiteit gehaald. Het klantoordeel is echter achtergebleven bij de betreffende prestatie-afpraak. Conform de handhavingssystematiek uit de Vervoerconcessie heeft lenM hiervoor een voorlopige boete opgelegd. NS krijgt de gelegenheid om in 2013 alsnog de afgesproken waarde te realiseren. Als dit niet lukt, moet NS de boete daadwerkelijk betalen.

<sup>29</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/09/beheerplan-2012.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/09/beheerplan-2012.html)



## Beleidsartikelen

Indicator Leefomgeving spoorwegen									
	Basis- waarde peildatum	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Realisatie 2012	Streef- waarde peildatum 2
Geluidknelpunten langs spoorwegen Bron: ProRail	12.500 woningen	7.500 woningen	8.900 woningen	7.200 woningen					0 (in 2020)
Aantal opgeloste MJPO-knelpunten Bron: RWS/DVS	0 in 2004	0	0	0	3	2	2	2 <sup>2</sup>	79 (in 2018)

<sup>1</sup> Tot 2008 verschaft ProRail jaarlijks cijfers over de aantallen woningen die binnen de zones 70 dB of hoger lagen. Omdat er nog geen programma liep om deze knelpunten structureel aan te pakken werden daarna deze gegevens niet langer opgenomen. Rapportage zou pas plaatsvinden zodra het MJPG in werking zou treden. De wijziging van de Wet milieubeheer is per 1 juli 2012 in werking getreden (SWUNG 2) (Staatsblad, 2012, nr. 267) en het MJPG is op die datum formeel van start gegaan. Vanaf 2013 zal de indicator een goed beeld geven van de inspanningen om de geluidsoverlast terug te dringen en kan deze weer worden opgenomen.

<sup>2</sup> De knelpunten Breukelen en Lielvelde zijn opgelost

### Toelichting:

Indicator: Aantal treinbewegingen per week op A 15-tracé van Betuwelijn							
	2009	2010	2011	Streef- waarde 2012	Realisatie 2012	Streef- waarde 2013	
Aantal treinbewegingen	220	400	450	600	480	800	

Bron: KeyRail

### Toelichting

De realisatie ten opzichte van de streefwaarde is als gevolg van de stagnerende economie niet gehaald.

Kengetal Sociale veiligheid NS	2007	2008	2009	2010	2011	Realisatie 2012
Klantoordeel veiligheid reizigers <sup>1</sup> , in %	76	78	78	78	79,1	78,3
Reizigers die slachtoffer/ooggetuige zijn geweest van tenminste één incident	28	26	24	28	25	2
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid overdag in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	91	<sup>3</sup>	91	<sup>3</sup>	<sup>4</sup>	<sup>4</sup>
Percentage NSR-medewerkers dat haar/zijn gevoel van veiligheid 's avonds in de werkomgeving met een 7 of hoger beoordeelt	63	<sup>3</sup>	60	<sup>3</sup>	<sup>4</sup>	<sup>4</sup>
Percentage NSR-medewerkers dat één of meerdere incidenten heeft meegemaakt	19	20	20	20	20	21

<sup>1</sup> In het Vervoerplan van de 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ten tijde van het ter perse gaan van dit jaarverslag is realisatie 2012 nog niet beschikbaar. Komt medio mei 2013.

<sup>4</sup> 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. IenM zal deze percentages daarom in het vervolg niet meer in deze tabel opnemen.

Bron: Nederlandse Spoorwegen, 2013

Artikelonderdeel

#### 04.02 Openbaar vervoer

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

*Kennisdeling ten aanzien van maatregelen met decentrale overheden (KpVV).*

- Het kennisplatform Verkeer en Vervoer<sup>30</sup> (KpVV) heeft ook in 2012 uitvoering gegeven aan kennisdeling met decentrale overheden. In 2012 is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid van het ministerie van IenM en decentrale overheden vastgesteld in het Bestuurlijk Koepel-overleg. De Beleidsimpuls is onder regie van het ministerie tot stand gekomen. De resultaten van de monitoring en toetsing door de SWOV zijn gebruikt bij de uitwerking van de Beleidsimpuls en de keuze voor maatregelen. Het KpVV helpt de decentrale overheden met kennis en best-practices om de verkeersveiligheid te verbeteren.

*Algemene strategie- en beleidsontwikkeling/Uitvoeren beleidskader Sociale Veiligheid OV (SVOV)*

- Voor het stads- en streekvervoer zijn de decentrale OV-autoriteiten primair verantwoordelijk. Er is verder uitvoering gegeven aan het vervolg Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV. Er is tussen stads- en streekvervoerders, OV-autoriteiten en vakbonden een convenant sociale veiligheid ondertekend in juli 2012. De Taskforce Veiliger OV is op 9 juli 2012 opgeheven nu vrijwel alle zestien maatregelen zijn geïmplementeerd. Enkele initiatieven van de taskforce lopen nog langer door, zoals de pilot verbeterd toezicht waarbij toezichthouders flexibel en concessiegrensoverschrijdend zijn ingezet.

*Algemene strategie en beleidsvorming*

- Eind 2012 zijn de concessies voor de Waddenveren nog niet definitief.

*Experiment verlaging minimumleeftijd buschauffeurs*

- Het experiment is in het derde jaar. Voor de monitoring is een tweede tussenrapportage opgesteld.

*Betrouwbaar en veilig*

- De Tweede Kamer is in oktober 2012 geïnformeerd over het voornemen om ILT te mandateren als handhavingsinstantie voor de Europese verordening voor passagiersrechten, die in 2013 in werking treedt. Het besluit van de minister van Justitie over de aansprakelijkheid is in procedure gebracht.

*Borging van de publieke belangen in het taxivervoer*

- De nieuwe Taxiwet is van kracht. In 2012 heeft Amsterdam zijn gemeentelijke verordening gepubliceerd, die met ingang van mei 2013 van kracht zal worden. Ook Den Haag heeft zijn verordening gepubliceerd. IenM heeft bijstand verleend bij de totstandkoming van deze verordeningen. IenM heeft regelmatig overleg gevoerd met Koninklijk Nederlands Vervoer Taxi (KNV Taxi).

*Gemakkelijk en comfortabel in gebruik*

*OV-chipkaart*

- In november 2011 is de nationale strippenkaart afgeschaft. Sinds die datum wordt de OV-chip overal in Nederland in het OV gebruikt. Ook

<sup>30</sup> [www.kpVV.nl/](http://www.kpVV.nl/)

## Beleidsartikelen

bij de NS kan de OV-Chip gebruikt worden. Er is nog geen definitieve datum vastgesteld wanneer het papieren treinkaartje wordt afgeschaft en de poortjes op de stations worden gesloten. In 2012 is gewerkt aan een oplossing voor het «dubbelopstaptarief» en «enkelvoudig in- en uitchecken».

### Project Nationale Data OV-gegevens (NDOV<sup>31</sup>)

- De beschikbaarheid van de ov-data wordt door IenM gefaciliteerd. De actuele ov-data zullen naar verwachting begin 2013 beschikbaar komen.

## Meetbare gegevens

Kengetallen Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer <sup>1</sup>							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Streefwaarde
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer							
– Reizigers <sup>2</sup>	7,8	7,9	7,9	7,9	7,9		7,5
– Personeel <sup>3</sup>	nb	6,3	nb	6,5	nb		
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %							
– Reizigers <sup>4</sup>	23	23	24	23	21		
– Personeel <sup>5</sup>	nb	69	nb	64	nb		

<sup>1</sup> Alle gegevens in de tabel hebben betrekking op het stads- en streekvervoer.

<sup>2</sup> Bron: KpVV – Klantenbarometer 2011

<sup>3</sup> Bron: KpVV – Reizigersmonitor, 2010

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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> De cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend

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

Bron: OV Klantenbarometer 2012, KpVV

[www.crow.nl/KpVV/Resultaten-onderzoek-OV-Klantenbarometer-2006-2012](http://www.crow.nl/KpVV/Resultaten-onderzoek-OV-Klantenbarometer-2006-2012)

### Toelichting

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

<sup>31</sup> [www.rijkswaterstaat.nl/actueel/nieuws\\_en\\_persberichten/2009/juli\\_2009/huizinga\\_en\\_eurlings\\_actuele\\_reisinformatie\\_altijd\\_beschikbaar\\_vanaf\\_2015.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/actueel/nieuws_en_persberichten/2009/juli_2009/huizinga_en_eurlings_actuele_reisinformatie_altijd_beschikbaar_vanaf_2015.aspx)

## Beleidsartikelen

Indicator Aanbestedingsgraad regionaal OV									
	Basis- waarde 2002	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Streef- waarde
Aanbestedingsgraad regionaal Openbaar Vervoer (excl. G3) G3-steden (A'dam, R'dam, Den Haag)	5%	56%	72%	92%	92%	92%	100%	100%	100%
									n.v.t.

Op 2 oktober 2012 heeft de Eerste Kamer ingestemd met de initiatiefwet «Aanbestedingsvrijheid OV grote steden». De wet treedt op 1 januari 2013 in werking en biedt de stadsregio's die de grote steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht omvatten, de keuze tussen openbare aanbesteding of inbesteding (aan een eigen vervoerbedrijf).  
Op 14 maart 2012 heeft de stadsregio Rotterdam de concessie voor het busvervoer gegund aan RET met 9 december 2012 als ingangsdatum. Het stadsgewest Haaglanden heeft op 23 mei 2012 de concessie voor het stedelijke busvervoer gegund aan HTMBuzz met als ingangsdatum 9 december 2012.

Kengetal Overzicht reizigerskilometers regionaal OV (x 1 miljard)					
	2007	2008	2009	2010	2011 <sup>1</sup>
Stadsregio's	3,6	3,6	3,7	3,9	4,1
Provincies	2,9	2,8	2,8	2,8	2,9
Totaal	6,5	6,4	6,5	6,7	7,0

<sup>1</sup> Cijfer 2011 nog gebaseerd op een raming

Bron: WROOV (Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen)

### *Toelichting*

Alle cijfers zijn gebaseerd op modelmatige berekeningen. Pas na volledige invoering van de ov-chipkaart kunnen echte realisaties worden geteld. De dip in de reizigerskilometers in 2008 heeft te maken met de acties en staking in het streekvervoer.

Het totaal aantal reizigerskilometers vertoont vanaf 2010 een positieve ontwikkeling. De groei is mede een gevolg van de invoering van de ov-chipkaart: minder zwartrijden in de metro en mogelijk ook minder «grijs» rijden (minder strippen afstempelen dan vereist).

## Beleidsartikelen

Kengetallen taxi			
Output	Verwachte ontwikkeling	Landelijke ontwikkeling relatief	4 grote steden
1. Waardering consument <sup>1</sup> (gebruikers)	Verbetering	Constant hoog:	iets lager dan het landelijk gemiddelde
		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 2012: niet gemeten	2005: niet gemeten 2006: 7,2 2007: 7,1 2008: 7,4 2009: 7,2 2010: 7,2 2011: 7,1 2012: niet gemeten
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,% 2012: niet gemeten	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% 2012: niet gemeten

<sup>1</sup> Waardering consument:

– Vier grote steden: Mysteryshopper Onderzoek 2011; TNS Consult.

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

<sup>2</sup> Prijsontwikkeling: Taxitarieven 2011: De ontwikkeling van de taxitarieven in de Nederlandse taximarkt in de periode 2007–2011; TNS Consult.

### Toelichting

Jaarlijks heeft onderzoek plaatsgevonden naar zowel de waardering van de consument als de prijsontwikkeling van het taxivervoer. In 2012 hebben deze onderzoeken niet plaatsgevonden. De onderzoeken uit voorgaande jaren geven aan dat de verschillen van jaar op jaar betrekkelijk gering zijn.

### Extracomptabele verwijzingen

#### Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € mln)

Art. Omschrijving	realisatie 2012
Art 13 Spoorwegen	2.185
Art 13 AKI-plan en veiligheidsknelpunten	6
Art 13.03 Ontsnippering	7
Art 13.03 Geluid sanering spoorwegen	0
Art 17.02 Betuweroute (realisatie)	9
Art 17.03 Hogesnelheidslijn	16
Art 17.04 Anders Betalen voor Mobiliteit	0

## Beleidsartikelen

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichting	BDU Verkeer en Vervoer	04.02	2010	2011	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.
2. Overig onderzoek					
	Spoorveiligheid	04.01	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/rail/publicaties/jaar_en_kwartaalrapporten/">www.ilent.nl/onderwerpen/transport/rail/publicaties/jaar_en_kwartaalrapporten/</a>
	OV-Klantenbarometer	04.02	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ov-klantenbarometer.info">www.ov-klantenbarometer.info</a>

### *Spoorveiligheid*

De conclusies naar aanleiding van het rapport «Railveiligheidsindicatoren 2011» zijn verwoord in de brief aan de Tweede Kamer van 9 juli 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 135). Op 17 december is het «nationale jaarverslag over de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor» ten behoeve van het Europese Spoorwegbureau (ERA<sup>32</sup>) aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk 29 893, nr. 139). Dit is een verplichting die volgt uit de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

### *OV-klantenbarometer*

De conclusies van de OV-klantenbarometer zijn de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

<sup>32</sup> [www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx](http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx)

## Artikel 5. Mainports en Logistiek

### Algemene beleidsdoelstelling

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

### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

#### Luchtvaart:

- De in 2011 opgetreden afvlakking van de groei van het luchtverkeer heeft zich in 2012 voortgezet, zodanig dat het daadwerkelijke niveau van de luchtverkeersdienstverlening ongeveer 4% is achtergebleven ten opzichte van het in het performance plan opgenomen niveau.
- Een goede luchtzijdige bereikbaarheid is cruciaal voor de netwerkqualiteit van Schiphol, de voorziene groei van Eindhoven en Lelystad en voor het voorzien in de militaire luchtruimbehoeften. Tevens geeft de Luchtruimvisie invulling aan de internationale afspraken volgend uit Single European Sky (SES) en Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- Internationaal ligt de veiligheid op een hoog niveau, maar de permanente verbetering lijkt de laatste jaren te stagneren. Deze trend is ook in Nederland herkenbaar. Ook uit het laatste advies van het adviescollege DEGAS (Dutch Expert Group Aviation Safety) over de ontwikkeling van veiligheid in het Nederlandse luchtvaartsysteem, komt dit beeld naar voren. DEGAS doet een aantal aanbevelingen ter verbetering van het luchtvaartsysteem. De eerste resultaten van een opgestarte studie naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol tussen 2011 en 2012 wijzen uit dat Schiphol ongeveer gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens in Noordwest-Europa.

#### Maritiem:

- In 2012 is gewerkt aan het volledig in lijn brengen van Nederlandse wetgeving met internationale maritieme verdragen. Dit is essentieel voor het onbelemmerd en veilig varen van schepen onder Nederlandse vlag in het buitenland. De positie van de Nederlandse vloot op de ranglijst van het Paris Memorandum of Understanding (MoU) is gedaald (van 18 naar 35). Dit komt door het toegenomen aantal aanhoudingen van schepen onder Nederlandse vlag bij inspecties in het gebied van het Paris MoU over Havenstaatcontrole. Een analyse naar de oorzaak daarvan is gestart.
- Samen met de andere betrokken departementen is gewerkt aan de verbetering van de beveiliging van de koopvaardijvloot onder Koninkrijksvlag tegen piraterij, met het behoud van het internationale «level playing field» als specifiek aandachtspunt.
- Als gevolg van de economische crisis is de toegevoegde waarde van het maritieme cluster afgenomen.
- Er is een begin gemaakt met de invoering van het zogenoemde «maritiem single window», dat vooral de efficiency van de kustvaart en haar positie binnen het vervoersysteem ten goede komt.
- De maritieme sector heeft via de Innovation Council van de Stichting Nederland Maritiem Land een aantal succesvolle voorstellen ontwikkeld voor innovatieprojecten in het kader van het Topgebied Water. Deze kunnen bijdragen aan de veiligheids- en duurzaamheidsprestatie van de sector en daarmee aan de versterking van het Nederlands maritieme cluster.

## Beleidsartikelen

- De duurzaamheidsprestatie van de zee- en binnenvaart is in 2012 verbeterd. Dit blijkt onder andere uit de verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de toegenomen afgifte van scheepsafval in zeehavens.

### Externe factoren

Samenwerking tussen overheden en met het bedrijfsleven is een essentiële succesfactor. Alleen op dergelijke wijze is het mogelijk op efficiënte wijze de expertise van de sector in te brengen, administratieve lasten te beperken en innovatieve oplossingen te ontwikkelen.

De economische crisis heeft een negatief effect gehad op maatregelen ter bevordering van de concurrentiekracht.

Het beleid draagt eraan bij dat de Nederlandse lucht-, zee- en binnenvaart voldoen aan de internationale eisen met betrekking tot veiligheid en duurzaamheid afkomstig van respectievelijk de International Civil Aviation Organisation (ICAO), de International Maritime Organisation (IMO), de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de Europese Unie (EU). Een hoog veiligheids- en duurzaamheidsniveau kan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse (lucht-) havens, luchtvaartmaatschappijen en rederijen positief beïnvloeden.

Voortgang in bepaalde internationale dossiers (bijvoorbeeld afspraken over EU CO<sub>2</sub>reductie door de zeevaart in de IMO) verliep soms traag vanwege grote belangentegenstellingen tussen deelnemende landen.

### Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)

05 Mainports en logistiek	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>39.744</b>	<b>29.304</b>	<b>30.780</b>	<b>- 1.476</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>65.069</b>	<b>42.566</b>	<b>52.901</b>	<b>- 10.335</b>	
<i>05.01 Luchtvaart</i>	<i>50.728</i>	<i>36.354</i>	<i>42.904</i>	<i>- 6.550</i>	
05.01.01 Opdrachten	47.672	31.797	40.050	- 8.253	1
– Opdrachten GIS	41.474	27.565	27.734	- 169	
– Overige opdrachten	6.198	4.232	12.316	- 8.084	
05.01.02 Subsidies	1.825	3.210	1.674	1.536	2
05.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten		48	0	48	
05.01.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	1.231	1.299	1.180	119	
<i>05.02 Maritiem</i>	<i>14.341</i>	<i>6.212</i>	<i>9.997</i>	<i>- 3.785</i>	
05.02.01 Opdrachten	4.634	778	2.459	- 1.681	3
05.02.02 Subsidies	4.880	2.705	3.757	- 1.052	
05.02.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	3.911	1.840	2.823	- 983	
05.02.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	916	889	0	889	
<i>05.09 Ontvangsten</i>	<i>34.885</i>	<i>49.112</i>	<i>43.524</i>	<i>5.588</i>	4

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) Bij de conversie van de begroting bij 1<sup>e</sup> suppletoire 2012 is een deel van de geluidsisolatie-uitgaven voor in totaal € 2,959 miljoen ten onrechte toebedeeld aan Overige opdrachten. Dit betekent dat dit bedrag in mindering gebracht moet worden op de stand van de vastgestelde begroting van € 12,316 miljoen om de bedragen zuiver te kunnen vergelijken, waarmee het beschikbare budget uitkomt op € 9,357 miljoen met een realisatie van € 4,232 miljoen.



## Beleidsartikelen

Het verschil tussen die twee bedragen is voor € 2,75 miljoen toe te schrijven aan vertraagde uitgaven voor de baandrempeel Maastricht, de uitvoering van het amendement van het lid Dijkgraaf (Kamerstukken II, 2011–2012, 33 000 A, nr. 9) en de Luchtruimvisie. Er is verder voor € 0,970 miljoen budget overgeheveld voor het project SMASH, een bijdrage voor de MER Eindhoven (Defensie) en een bijdrage aan de NMa (EZ) ten behoeve van de Vervoerkamer Wet Luchtvaart. Het verschil wordt verder nog veroorzaakt doordat er minder onderzoek is verricht en minder is uitgegeven voor juridische ondersteuning

Ad 2) De hogere uitgaven bij subsidies zijn toe te schrijven aan de subsidies die verstrekt zijn in het kader van het Bestuursconvenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol voor de subsidieregeling omploegen graanresten.

Ad 3) Het verschil wordt voor € 1 miljoen veroorzaakt door budgetoverboekingen (waaronder € 0,6 miljoen naar EZ/NMA vervoerkamer tbv loodsenwet) en voor € 0,6 miljoen doordat een aantal geplande kleinere onderzoeksopdrachten is vertraagd.

Ad 4) De hogere ontvangsten worden veroorzaakt door een afrekening in het kader van het Project Geluidsisolatie Schiphol (Progis).

Artikelonderdeel

### 05.01 Luchtvaart

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Externe veiligheid luchthavens*

- De actualisatie van de LIB-zones (Luchthavenindelingsbesluit) voor Schiphol: Het tweejarig experiment met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel is op 31 oktober 2012 geëindigd. Gedurende de uitvoering van het experiment zijn per kwartaal monitoringsrapportages uitgebracht. In het kader van de eindevaluatie is de Alderstafel gestart met de voorbereiding van een advies over de aanpassingen van de Wet Luchtvaart, het Luchthavenindelingsbesluit en in het Luchtverkeersbesluit Schiphol.
- Het treffen van voorbereiding voor de regionale luchthavens van nationale betekenis om in 2014 luchthavenbesluiten te kunnen nemen conform de vereisten van de Wet Luchtvaart.
- Het vaststellen van de omzettingsregeling in 2012 voor de luchthaven Eelde; voor de andere burgerluchthavens van nationale betekenis zijn de omzettingsregelingen in voorbereiding genomen.

#### *Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol*

- De aankoop en sloop van de laatste objecten uit de veiligheidssloopzone van het LIB2004.

#### *Verbetering veiligheid luchtvaart*

- Er is deelgenomen en inbreng geleverd bij Eurocontrol's Safety Regulation Commission, de Regulatory Support Task Force en de European Aviation Safety Agency (EASA) over het Europese Safety Plan en de ontwikkelingen van het Safety Management Systeem.
- Er is een bijdrage geleverd aan de voorbereiding van nieuwe regelgeving voor de veiligheid op en rond luchthavens, de vlieg- en rusttijden (Flight Time Limitation), de eisen aan de bemanning (Flight Crew Licensing), luchtverkeersmanagement en luchtverkeersleiders.

## *Beleidsartikelen*

- De implementatie van EU regelgeving ten aanzien van Piloten is ter hand genomen. Er is een voorstel voor wijziging van de luchtvaartwet naar de Tweede Kamer gestuurd. Tevens is de nationale regelgeving voor het veilig gebruik van de luchthavens in overeenstemming gebracht met de gewijzigde regelgeving van de International Civil Aviation Organisation (ICAO-regelgeving) en zijn de Nederlandse onderhouds- en operationele voorschriften vastgelegd voor luchtvaartuigen die niet onder Europese regelgeving vallen.
- De adviescommissie DEGAS (Dutch Expert Group Aviation Safety) heeft een evaluatie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de veiligheid in alle onderdelen van het Nederlandse luchtvaartstelsel in de periode 2005–2011 en heeft hierover in maart 2012 een advies uitgebracht: «Remmende Voorsprong». De aanbevelingen van DEGAS zijn uitgewerkt en opgenomen in het veiligheidsmanagementsysteem van de Nederlandse luchtvaart.
- De Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 wordt uitgevoerd.
- De versterking van Just Culture krijgt vorm door het zogenaamde Casusoverleg, waarbij sector, inspectie, luchtvaartbeleid en het Openbaar Ministerie door goed overleg en het uitwisselen van argumenten duidelijkheid verschaffen in het soms nog grijze gebied van het melden van voorvallen en incidenten en het streven naar een permanente verbetering.
- Het risico op vogelaanvaringen op en rond Schiphol is teruggedrongen: Op 16 april 2012 hebben alle betrokken overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen een Convenant ondertekend en afspraken gemaakt over een gezamenlijke uitvoering van maatregelen om het populatiebeheer te intensiveren en de Haarlemmermeer minder aantrekkelijk te maken als foeragegebied.

### *ICAO en EASA (HGIS)*

- Nederland heeft geparticipeerd in Europese werkgroepen (EASA) en in ICAO werkgroepen en heeft de permanente vertegenwoordiger bij ICAO ondersteund bij het opzetten van een mondiaal systeem voor het monitoren van afwijkende voorschriften.

### *Internationaal*

- Nederland heeft op het terrein van gevaarlijke goederen competentiegebaseerde trainingsmodules ontwikkeld die door ICAO zijn overgenomen in Annex 18. Nederland heeft eraan bijgedragen dat de verplichte (internationale) documentatie voor gevaarlijke goederen is vereenvoudigd, hetgeen een administratieve lastenverlichting voor de luchtvaartsector betekent.

### *Beveiliging luchtvaart*

- Eind 2012 is het EU-regelgevingstraject met betrekking tot de nieuwe maatregelen voor het meenemen van vloeistoffen (Liquids, Gels and Aerosols/LAGs) in de handbagage afgerond en in werking getreden. Verder is gewerkt aan een nadere uitwerking van de verdeling van bevoegdheden en wettelijke taken op het gebied van inflight security tussen de EU en EASA.
- De beveiligingsplannen van de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens die zijn voorgelegd door het ministerie van Veiligheid en Justitie zijn beoordeeld en goedgekeurd. Dankzij deze afronding beschikken we over een veiligere luchtvaart.
- Nederland heeft zorggedragen voor de beveiliging van de Luchtverkeersleidingsorganisaties, voor het luchtruim in Nederland en op de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius, Saba).

## *Beleidsartikelen*

Nederland heeft invulling gegeven aan de Europese regelgeving door het introduceren van het security management system bij de Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL). Dit systeem is ook goedgekeurd door de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit.

- De Europese Commissie heeft in 2012 een aanvang gemaakt met de Evaluatie van de European Programme for Critical Infrastructure Protection (EPCIP) richtlijn inzake (Europese) Vitale Infrastructuur. Deze evaluatie en vooral de gebruikte methode daartoe werd door de lidstaten, waaronder Nederland, kritisch ontvangen. Daardoor is in het uitbrengen van een gewijzigde EPCIP-richtlijn vertraging opgetreden.
- In 2012 is de kostenefficiëntie van de beveiligingsmaatregelen op Schiphol gemonitord (Kamerstukken II, 2010/11, 31 936, nr. 84) op basis van in 2011 door Schiphol uitgevoerde bedrijfsinterne audit. Met de introductie van het Smart and Unpredictable Riskbased Entry (SURE)-concept door het Ministerie van Veiligheid en Justitie in 2012 is voor Nederland een vorm van kostenbeheersing in het domein van de aviation security geïntroduceerd.

### *Ontwikkeling luchthavens*

- Naar aanleiding van het Aldersadvies: Met de vaststelling en publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieu-effectrapport is in 2012 een start gemaakt met de procedure voor de totstandkoming van het luchthavenbesluit en de vergunning voor het medegebruik door de burgerluchtvaart van de luchthaven Eindhoven.
- ProRail heeft een verkennend onderzoek verricht naar de verbetering van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (ov) van de luchthaven Eindhoven. Naar aanleiding van dit onderzoek is een MIRT-onderzoek naar de gebiedsontwikkeling rondom Eindhoven gestart. De afspraken over de landzijdige bereikbaarheid (weg/ov) van Eindhoven Airport worden daarin meegenomen.
- Luchtruimvisie Lelystad. De Lelystad luchthavenexploitant en luchthavenmaatschappijen zijn gestart met een nadere uitwerking van de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan het Kabinetsstandpunt om gefaseerd een ontwikkeling naar 45.000 vliegbewegingen te realiseren, hoe deze ontwikkeling luchtzijdig kan worden ingepast, en met het vergaren van inzicht in de juiste product-markt combinatie. Daarna volgt het definitieve Aldersadvies over Lelystad.
- In maart 2012 hebben partijen aan de Alderstafel vastgesteld dat voor de uitvoering van de afspraken uit het Aldersakkoord 2008 over het invoeren van CDA («continuous descend approach», glijvluchten) vluchten diverse opties zijn onderzocht, maar dat geen van die opties haalbaar is gebleken. Daarom is een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen opgesteld. De heer Alders heeft dit alternatieve pakket in december 2012 aan de staatssecretaris van IenM gestuurd. Bezien wordt onder andere de mogelijkheid om de experimenten met CDA's aan te passen. Onder andere overeengekomen:
  - CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de operatie zich hiertegen verzet (c.q. de capaciteit van de nachtprocedure op dat moment nog tekort schiet om het verkeersaanbod af te wikkelen). Het gaat hierbij om het toepassen van de bestaande, vanaf 23:00 uur gebruikte nachtprocedures.
  - De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag op de Aalsmeerbaan (36R) als secundaire baan.
  - Voor alle gebiedsgerichte projecten is in het Aldersconvenant Omgevingskwaliteit Schiphol een financiële bijdrage van in totaal € 20 miljoen toegezegd door de Stichting Leefomgeving Schiphol. Deze bijdrage is bedoeld voor projecten ter verbetering van de kwaliteit van

- de leefomgeving in de Schipholregio. In december 2012 is het eerste project «Haarlemmerliede-Station Halfweg» opgeleverd.
- Ook heeft de Stichting Leefomgeving Schiphol bij «schrijnende gevallen» een besluit genomen over de toekenning van de aanvraag.
    - Eind 2012 is de vierjaarlijkse evaluatie van de Aldersafspraken uit 2008 opgestart. Het tweejarig experiment met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) is op 31 oktober 2012 geëindigd. Gedurende de uitvoering van het experiment zijn per kwartaal monitoringsrapportages uitgebracht. De resultaten na het eerste jaar (zie tussentijdse evaluatie NNHS<sup>33</sup>) waren positief en in afwachting van het eindadvies van de Alderstafel aan het Kabinet zal volgens de regels van het nieuwe stelsel gevlogen blijven worden.
    - In het rijksprogramma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer<sup>34</sup> (SMASH) voor de Schipholregio is met inbreng van de luchtvaartsectoren en de regionale partijen gewerkt aan een verkenning voor de Schipholregio. Dit moet leiden tot prioritering van ruimteclaims rond Schiphol, het stimuleren van Schipholafhankelijke prioriteiten en het gericht verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol per weg en spoor.

### *Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens*

- Op 6 juli 2011 is de wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam The Hague Airport onherroepelijk geworden; de geluidsruimte is geactualiseerd. Gestart is met de voorbereiding van de omzettingsregeling. In 2012 hebben voorbereidingen hiertoe plaatsgehad. De Raad van State heeft uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen de beslissing op bezwaar inzake het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht. Met deze uitspraak is het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, zoals gewijzigd met de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011, onherroepelijk geworden.
- Voor de regionale luchthavens van nationale betekenis zijn voorbereidingen getroffen om in 2014 luchthavenbesluiten te kunnen nemen conform de vereisten van de Wet Luchtvaart. Voor de luchthaven Eelde is de omzettingsregeling in 2012 vastgesteld.
- Aanloop naar de luchthavenbesluiten van Eelde en Maastricht en een eventueel luchthavenbesluit Twente: Besluitvorming over eventuele nieuwe decentralisering is niet aan de orde voordat voldoende duidelijkheid bestaat over de oplossing van het vraagstuk van de nationale capaciteit.

### *Luchtruim*

- Nederland heeft de ratificatieprocedure ter zake van het FABEC-verdrag (Functional Airspace Block Europe Central) in oktober 2012 voltooid. Het FABEC-verdrag is nog niet in werking getreden, omdat de ratificatieprocedure in België nog loopt. Het Europa-brede prestatie-sturingssysteem is per 1 januari 2012 in werking getreden. Als gevolg van de vermindering van het luchtverkeer wordt het voor 2012 gestelde kostenefficiëntiedoel ook in de Nederlandse en route heffingen zone niet gehaald. De in FABEC verband overeengekomen capaciteitsdoelstelling wordt wel gehaald.
- De Luchtruimvisie en bijbehorende beleidsagenda zijn vastgesteld.

<sup>33</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/04/10/jaarverslag-alderstafel-schipol-met-tussentijdse-evaluatie-experiment-nnhs.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/04/10/jaarverslag-alderstafel-schipol-met-tussentijdse-evaluatie-experiment-nnhs.html)

<sup>34</sup> [http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/mirt\\_2012/noordwestnederland/prioritaire\\_gebiedsopgaven/](http://mirt2012.mirtprojectenboek.nl/mirt_2012/noordwestnederland/prioritaire_gebiedsopgaven/)

## *Beleidsartikelen*

- Het nominale Nederlandse en route tarief is licht gedaald, wat een verdere daling in reële termen (prijsspeil 2009) inhoudt. De Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) heeft haar tarieven voor terminal met 2% en voor en route met 1% verlaagd ten opzichte van 2011.
- De analyse en rapportage over de mogelijkheden om de gezamenlijke Airspace Flow Management Unit (AFMU) te optimaliseren is afgerond. De implementatie van de aanbevelingen is opgestart. Voorbereidingen zijn getroffen om in 2013 de eerste stappen te zetten in de verplaatsing van algemene militaire luchtverkeersleidingstaken naar de locatie van de LVNL op Schiphol Oost.

### *Marktordening en markttoegang*

- In het voortraject leidend tot de Raadsconclusies van 16 december 2012 over het externe EU beleid heeft Nederland een beleidsdocument opgesteld dat met de andere EU-lidstaten en de Commissie is gedeeld.
- In 2012 is een aantal bilaterale luchtvaartverdragen afgesloten. Dit betreft Zambia, Congo-Brazzaville, Colombia, Japan, Kaapverdië, Mexico, Uruguay, Angola, Tanzania, Macedonië, Irak, Argentinië (zogenaamde «Agreed Minutes») en Qatar (eveneens «Agreed Minutes»). Daarnaast zijn de bestaande relaties met andere landen onderhouden en bestendigd.
- De «Beleidsregel vergunningen voor geregeld en ongeregeld luchtvervoer» is opgesteld, met criteria voor de beoordeling van vergunningaanvragen voor het uitvoeren van luchtvervoer. Verder zijn routevergunningen verleend aan KLM (op Uruguay, Dominicaanse Republiek, Argentinië, Zimbabwe en Angola), aan Martinair (op Tanzania, Mexico, Uruguay, Japan, Zambia en Irak), aan Transavia (op Irak, Verenigde Arabische Emiraten en Kaapverdië) en aan TUI Arkefly (op Tanzania, Mexico, Dominicaanse Republiek en Malediven). Ook zijn vergunningen verstrekt voor charteroperaties op «leisure- bestemmingen».
- Over de voorstellen van de Europese Commissie inzake het zogenaamde luchthavenpakket (grondafhandeling, procedures bij invoering van geluidsrestricties en slots) zijn door de EU Transportraad zogenaamde «algemene oriëntaties» vastgesteld.
- In het najaar van 2012 is de jaarlijkse studie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit en de naleving van de staatsgaranties inzake netwerkontwikkeling. Gebleken is dat de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol tussen 2011 en 2012 ongeveer gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens en dat op Schiphol sprake was van een sterkere ontwikkeling dan op Parijs Charles de Gaulle. Om te kunnen vaststellen of Schiphol een concurrerend kostenniveau heeft, vindt er jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. De resultaten van de benchmark van 2012 laat zien dat Schiphol medio 2012 goedkoper is dan zeven andere Europese luchthavens.

### *Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

- In 2012 heeft de ondersteuning van Nederland Distributieland zich beperkt tot deelname van lenM aan de Raad van Toezicht. In 2012 is het ministerie van lenM gestopt met de jaarlijkse subsidiering van de activiteiten van Nederland Distributieland. Logistiek is één van de negen topsectoren. In de Topsector Logistiek werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid gezamenlijk aan de logistieke concurrentiekracht van Nederland onder regie van het Strategisch Platform Logistiek (SPL). Het ministerie van lenM vertegenwoordigt de overheid

## Beleidsartikelen

in het SPL. Voor wat betreft het kennis- en innovatiedeel van de Topsector Logistiek is in april het innovatiecontract tot stand gekomen waarin de inhoudelijke en financiële afspraken tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid zijn vastgelegd (Kamerstuk 32 637, nr. 32). De samenwerking van deze innovatiecontractpartners krijgt verder vorm in een Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI) dat in september 2012 is opgericht (Kamerstuk 32 637, nr. 48). Verder is onder leiding van het SPL in 2012 een stuurgroep Neutraal Logistiek Informatie Platform gestart voor een optimale beschikbaarheid en efficiënt (her)gebruik van informatie voor en door markt en overheid (open data platform).

- Tevens zijn diverse pilots met synchroonaal transport opgestart en is het internationale kernnet logistiek ontwikkeld en gepubliceerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ((SVIR)<sup>35</sup>, kamerstuk 32 660, nr. 50).
- Het technologisch topinstituut Dinalog, dat het Nationale Innovatie Programma Logistiek en Supply Chain Management uitvoert, heeft in 2012 diverse projecten gehonoreerd en opgestart op het gebied van Research and Development (R&D), valorisatie en Human Capital.

### *Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)*

- GIS-3 (Geluidsisolatie Schiphol fase 3) is in 2012 volledig afgerond.

### *Duurzame luchtvaart*

- Op grond van de resolutie van de 37ste International Civil Aviation Organization
- (ICAO) Assemblée in 2010 en mede onder druk van de inwerkingtreding van het EU emissions trading system (EU ETS) is in 2012 in ICAO een proces gestart om een mondiaal marktconform systeem te ontwikkelen voor reductie van CO<sub>2</sub>-emissies door de luchtvaart.
- Tengevolge van de inwerkingtreding van het EU ETS is in de eerste helft van 2012 veel tijd besteed aan de communicatie richting derde landen in verband met de handhaving van de richtlijn.
- Als onderdeel van het programma van het milieuc comité van ICAO Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) is een bijdrage geleverd aan de medio 2012 vastgestelde CO<sub>2</sub>-standaard voor vliegtuigen. Ook zijn voor verdere aanscherping van de geluidsnorm voor vliegtuigen de analyses afgerond.
- Ten aanzien van de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies is gerapporteerd in de State Action Plans.

## Meetbare gegevens

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Grens
TRG score	6,3	6,36	6,55	6,62	6,057	6,118	6,47	6,486	9,72

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (AAS) 2011

Het gebruiksjaar voor het berekenen van de TRG-score loopt van 1 november 2011 t/m 31 oktober 2012. Afgezet tegen de grenswaarde van 9,724 ton betekent dit dat op 31 oktober 2012 nog een TRG-ruimte van 3,234 ton beschikbaar was.

<sup>35</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/03/13/definitieve-structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/03/13/definitieve-structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html)

## Beleidsartikelen

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

	Tot en met 2009	Tot en met 2010	Streefwaarde 2011	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Streefwaarde 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 cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.

### 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	0,67
Ongevalsratio EASA operators	0,24	0,16	0,16	0,16	0,18	0,00	0,17

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

De cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.



## Beleidsartikelen

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

	Aantal ongevallen				Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011
Commerciële verkeersvluchten	3	0	1	1	0
Helikopters	1	3	1	3	2
Privé / zakenluchtvaart	6	9	8	8	7
Zweefvliegtuigen	8	4	9	4	3
Hete luchtballonnen	0	1	1	1	1
	Ernstige incidenten				Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011
Commerciële verkeersvluchten	18	7	8	13	0
Helikopters	1	2	1	0	1
Privé / zakenluchtvaart	7	7	6	4	4
Zweefvliegtuigen	4	2	2	2	4
Hete luchtballonnen	1	1	0	0	0
	Dodelijke slachtoffers				Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011
Commerciële verkeersvluchten	0	0	9	0	0
Helikopters	0	1	0	4	0
Privé / zakenluchtvaart	3	0	5	0	3
Zweefvliegtuigen	1	0	1	0	0
Hete luchtballonnen	0	0	0	0	0
	(Zwaar) gewonden				Realisatie
	2007	2008	2009	2010	2011
Commerciële verkeersvluchten	3	0	66	1	0
Helikopters	2	0	0	1	0
Privé / zakenluchtvaart	0	0	2	1	1
Zweefvliegtuigen	5	0	1	0	0
Hete luchtballonnen	1	0	1	2	1

Bron: *Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012*

De cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.

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

Luchthaven	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012
Amsterdam	258	246	253	263	271	266
Frankfurt	288	291	284	283	288	301
London Heathrow	181	177	171	165	174	176
Parijs Charles de Gaulle	260	273	272	271	268	256
Brussel	158	190	183	188	200	190

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

#### Toelichting

In de tabel zijn de bestemmingen opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan 2x per jaar worden aangevlogen. Het aantal bestemmingen vanaf Schiphol is in 2011 gedaald met ca. 3% gestegen en vergelijkbaar met die vanaf Parijs Charles de Gaulle en Brussel.



## Beleidsartikelen

### Kengetal: Aantal vliegbewegingen per luchthaven ( x 1000)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012
Amsterdam	405	423	436	428	391	386	420	423
Frankfurt	482	482	485	480	458	458	481	476
London Heathrow	472	471	476	473	460	449	476	471
Parijs Charles de Gaulle	514	533	544	551	518	492	507	491
Brussel	231	232	241	236	212	205	214	206

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2012

**Toelichting** Op alle luchthavens is in 2012 het aantal vliegtuigbewegingen gedaald met uitzondering van Schiphol. Schiphol laat een licht groei zien. Ook in 2011 was de groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol het hoogst.

### Kengetal: Aantal passagiers in miljoenen per luchthaven

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012
Amsterdam	44	46	48	47	44	45	50	51
Frankfurt	52	53	54	53	51	53	56	57
London Heathrow	68	67	68	67	66	66	69	70
Parijs Charles de Gaulle	54	57	60	61	58	58	61	61
Brussel	16	17	18	19	17	17	19	19

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2012

**Toelichting** In 2012 is het aantal passagiers op Schiphol slechts licht gestegen. Een beeld dat zich ook voordoet op de overige luchthavens.

### Kengetal: Vrachtonnage per luchthaven (x 1000 ton)

	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Waarde 2012
Amsterdam	1.450	1.527	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483
Frankfurt	1.864	2.031	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986
London Heathrow	1.306	1.306	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465
Parijs Charles de Gaulle	1.767	1.884	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), januari 2012

**Toelichting** Op alle luchthavens is in 2012 sprake van een duidelijke afname die ligt tussen 1,5 tot 7%. Schiphol zit met ca. 3% in de middenmoot.

### Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Gerealiseerd 2011	Gerealiseerd 2012	Streefwaarde 2020
Gerealiseerd aantal vliegtuigbewegingen t.o.v. plafond 510.000	390.000 76%	386.000 76%	420.000 82%	423.000 83%	510.000 100%

Bron streefwaarde: Luchtvaartnota, april 2009

Bron realisatie: Jaarcijfers Schipholgroep, januari 2013

Toelichting

In het convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkwa-  
liteit luchthaven Schiphol» (Kamerstukken II, 2008/09, 29 665, nr. 115)<sup>36</sup> is  
tussen Schiphol en het Rijk overeengekomen dat op het moment dat 95 %  
van het plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol gereali-  
seerd wordt de afspraken uit het convenant in werking treden. Het Rijk is  
verantwoordelijk voor het creëren van capaciteit op de luchthavens  
Eindhoven en Lelystad. De partijen aan de Alderstafel zijn in december  
2012 tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken over de  
invoering van CDA's niet integraal kunnen worden uitgevoerd. Daarom is  
besloten een alternatief pakket aan hinderbeperkende maatregelen op te  
stellen, waaronder een versnelde uitvoering van de selectiviteitsmaatre-  
gelen: zo is de intentie om al bij 90% in plaats van bij 95% van de 510.000  
vliegtuigbewegingen de (extra) regionale luchthavencapaciteit te kunnen  
inzetten ter ontlasting van Schiphol.

**Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad**

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd 2010	Gerealiseerd 2011	Gerealiseerd 2012	Streef- waarde 2015	Streef- waarde 2020
Luchthavencapaciteit Eindhoven	0	0	0	0	10 000	25 000
Luchthavencapaciteit Lelystad	0	0	0	0	25 000	45 000

*Bron streefwaarde: kabinetsstandpunten bij Aldersadviezen Lelystad en Eindhoven*

*Bron realisatie: Luchthavenverkeersbesluiten Lelystad en Eindhoven*

Toelichting

Op basis van het Aldersadvies Eindhoven heeft het kabinet in 2010  
besloten tot uitvoering van de afspraken over het accommoderen op  
Eindhoven van 25.000 van de extra vliegtuigbewegingen.  
In 2012 heeft de Alderstafel Lelystad haar advies uitgebracht. Het kabinet  
heeft besloten tot uitvoering van het advies waarbij de gecontroleerde  
ontwikkeling van Lelystad Airport in twee tranches centraal staat. Gestart  
wordt met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen. De  
tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen kan pas worden gebruikt  
na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de businesscase, de  
invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame  
landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van natuur.

<sup>36</sup> <https://zoek.officiëlebevestigingen.nl/kst-29665-115.html>

**Regelgeving regionale en kleine luchthavens**  
**Indicator: 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	
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, januari 2013*

**Toelichting**

Voor alle regionale luchthavens zijn in het verleden onder het regime van de (oude) Luchtvaartwet aanwijzingsbesluiten vastgesteld. In 2012 heeft de Raad van State in de beroepsprocedure ten aanzien van Groningen Airport Eelde beslist dat de baanverlenging is geoorloofd; daarmee is het aanwijzingsbesluit van Groningen Airport Eelde met een verlengde landingsbaan onherroepelijk geworden. In 2012 heeft de Raad van State uitspraak gedaan dat de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht niet-ontvankelijk cq ongegrond zijn. Met deze uitspraak is het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Maastricht, zoals gewijzigd met de beslissing op bezwaar van 27 oktober 2011, onherroepelijk geworden.

## Beleidsartikelen

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

Veld	Gereed	
	Luchthaven- besluit	Omzettings- besluit
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	2013
Lelystad	voor 2015	2014
Rotterdam	voor 2015	2013
Groningen-Eelde	voor 2015	2012

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013

#### Toelichting

Voor de burgerluchthavens van regionale betekenis zijn in de loop van 2012 de laatste omzettingsregelingen gerealiseerd. De luchthavenbesluiten of -regelingen voor deze luchthavens worden vervolgens door de provincies vastgesteld.

Voor de luchthavens van nationale betekenis worden met omzettingsbesluiten vooraleerst de bestaande aanwijzingsbesluiten van de burgerluchthavens omgezet naar de systematiek van de Wet Luchtvaart.

Voor de luchthaven Eelde is de omzettingsregeling in 2012 vastgesteld; voor de andere burgerluchthavens van nationale betekenis volgen de omzettingsregelingen in 2013 en 2014.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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	1,0	1,0
Gerealiseerd	3,1	1,8	1,2	1,2	1,3	1,4	1,6	1,9	1,2	2,8	1,1	0,63

Bron: Eurocontrol/CFMU, Performance Review Report 2013  
([www.eurocontrol.int/prc/public/standard\\_page/doc\\_prr.html](http://www.eurocontrol.int/prc/public/standard_page/doc_prr.html))

#### Toelichting

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning en human resource management en geeft een beeld van de efficiëntie van het luchthavenbestel.

**Indicator: Stand van zaken experimenten**

Omschrijving experiment	Start	Besluit obv evaluatie
Bochtstraal Hoofddorp/Nieuw Vennepe	2010	2011
Uitbreiden CDA's	2013	2014
Alternatief M17	2011	2012
Nieuw normen en handhavingstelsel	2010	2013
Overige routemaatregelen	vanaf eind 2011	

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

*Toelichting*

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 Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) bij advies heeft aangegeven dat het experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving.

De partijen aan de Alderstafel zijn in december 2012 tot de conclusie gekomen dat de oorspronkelijke afspraken over de invoering van Continuous Descent Approaches (CDA's) niet integraal kunnen worden uitgevoerd. Aanvullende afspraken zijn gemaakt, onder andere om te starten met CDA's vanaf 22.30 uur, tenzij de capaciteit dat niet toe laat. Over maatregel 17, die voorziet in het verlengen van de nachtprocedure tot 06.30 uur in de ochtend, is afgesproken deze te continueren zolang het verkeersvolume dit toelaat.

De eindevaluatie van het experiment met het nieuwe normen -en handhavingstelsel wordt in het voorjaar van 2013 verwacht. Daarna volgt de kabinetsreactie.

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

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
London Heathrow (LHR)	1		1
Parijs (CdG)	2		2
Frankfurt (FRA)	3		3
Gatwick	6		6
<b>Schiphol</b>	<b>7</b>	< LHR, FRA, CDG	<b>8</b>
Zürich	4		4
München	5		5
Brussel	8		9
Madrid	9		7

Bron: SEO, Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2012

*Toelichting*

De benchmark 2012 laat zien dat Schiphol medio 2012 goedkoper is dan zeven andere Europese luchthavens, waaronder de grootste concurrenten Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Aantal aangekochte en aan te kopen woningen in de geluidsliepzones Schiphol

	Tot en met 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Realisatie 2012	Streefwaarde 2012 ev	Totaal
>65 Ke	5	0	1	1	3	2	0	0	5	12
55 – 65 Ke	24	2	0	0	0	0	0	0	0	26
Totaal	29	2	1	1	3	2	0	0	5	38

Bron: Rijkswaterstaat, Voortgangsrapportage GIS nr. 16

#### Toelichting

De 16<sup>e</sup> voortgangsrapportage van het project Geluidsisolatie Schiphol is op 12 oktober 2012 aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2011/2012, 26 959, nr. 139<sup>37</sup>). De werkzaamheden voor fase 3 van het project zijn grotendeels afgerond.

### Kengetal: De grenswaarde voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in gram per ton Maximum take off gewicht (MTOW)

Stof								realisatie	grenswaarden	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	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

Bron: Luchthaven Schiphol.

De cijfers over 2012 zijn ten tijde van het opstellen van het jaarverslag nog niet bekend.

### Kengetal: Geluidbelasting rond Schiphol

Periode	TVG
Gedurende het gehele etmaal	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	54,44 dB(A)

Bron: Luchthavenverkeersbesluit 2004

#### Artikelonderdeel

### 05.02 Maritiem

#### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### Verbeteren veiligheid zeevaart

- Er is een start gemaakt met de implementatie van het herziene Internationale Maritieme Organisatie / Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers verdrag (IMO/STCW) over opleiding, certificering en wachtlopen) in de nationale wetgeving.
- In overleg met sociale partners is besloten een goedkeuringswet van het IMO-verdrag inzake opleiding, certificering en wachtlopen in de visserij, het zogenaamde STCW-F 1995, aan de Staten-Generaal voor te leggen.
- Nederland heeft een bijdrage geleverd aan de herziening van diverse EU-richtlijnen betreffende passagiersschepen (waaronder historische zeilschepen en personentenders voor de in aanbouw zijnde windpar-

<sup>37</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26959-139.html>

## *Beleidsartikelen*

- ken in de Noordzee), met name in het Committee on Safe Seas. De onderhandelingen hierover zijn nog niet afgerond.
- In Nederland zijn de knelpunten in huidige wet- en regelgeving met betrekking tot (de commerciële exploitatie van) schepen voor het vervoer van technici naar windmolenparken in de Noordzee onderzocht.
  - De veiligheidsrisico's voor de scheepvaart op de Noordzee zijn in samenwerking met de sector geanalyseerd.

### *Verbeteren veiligheid zeehavens*

- Met behulp van het innovatieplan 2010–2020 hebben de Rijkshavenmeesters en het loodswezen gewerkt aan diverse innovaties in de veiligheidsketen. Er is een nieuwe loodsgeldtariefstructuur ontwikkeld, waarmee een eind komt om de omstreden afbouw van de kruisfinanciering. Deze tariefstructuur wordt per 1 januari 2014 ingevoerd.

### *Verbeteren veiligheid binnenwateren*

- Op het gebied van veiligheid op de binnenwateren is een constructieve dialoog gestart met de binnenvaartsector over vergroting van het veiligheidsbewustzijn. De risico top 5 heeft nadrukkelijk aandacht gekregen bij de handhavingsactiviteiten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- In het kader van de terugdringing van regeldruk is op Nederlands initiatief in de Centrale Rijnvaartcommissie afgesproken om nieuwe regelgeving en beleid expliciet te toetsen op nut en noodzaak alsmede kosten en baten en administratieve lasten voor het bedrijfsleven.
- Op basis van het CEVNI-verdrag (Code européenne des voies de navigation intérieure – Europese Code voor de Binnenvaart) wordt voortvarend gewerkt aan de totstandkoming van een uniform verkeersreglement voor alle Nederlandse binnenwateren.
- Met de in internationaal verband lopende discussie rondom de invoering van River Information Services (RIS) wordt goede voortgang geboekt. Er wordt toegewerkt naar de verplichtstelling van zogenoemde inland Automatic Identification Systems (inland AIS) voor binnenschepen ter bevordering van de veiligheid op het water.

### *IMO (HGIS)*

- Nederland heeft deelgenomen aan vergaderingen van de IMO. 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 in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers uit de sector in de IMO actief ingezet om internationale regelgeving voor de zeevaart te beïnvloeden.

### *Beveiliging scheepvaart en zeehavens*

- In 2012 is de European Program for Critical Infrastructure Protection (EPCIP) road map opgesteld.
- Nationaal (interdepartementaal en Plaform Piraterij) en internationaal (EU, IMO, Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (ReCAAP)) is ingezet op piraterijbestrijding.
- De Focal Point functie in het kader van de Europese Verordening inzake beveiliging van zeeschepen en havens en de Richtlijn voor brede havenbeveiliging is ook in 2012 vervuld. Meer in het bijzonder is een uitgebreide EU security inspectie in Nederland voorbereid en gefaciliteerd.

## Beleidsartikelen

### *Vaarweginfrastructuur*

- In 2012 zijn de onderhoudsbudgetten structureel verhoogd en zijn de vaarwegen onderhouden conform de afspraken over efficiency en versobering.
- Via het Impulsprogramma beheer en onderhoud en het programma Nota Mobiliteit<sup>38</sup> (NoMo)/Achterstallig Onderhoud Vaarwegen is voortvarend gewerkt aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud.
- Voor meer specifieke informatie over onderhoud en aanleg wordt verwezen naar artikel 15 van het Infracfonds.
- Via de Quick Win regeling Binnenhavens is de ontwikkeling van binnenhavens door decentrale overheden ondersteund. In 2012 zijn er 3 projecten beschikt. Sinds 2009 zijn er nu 69 projecten beschikt voor een totaalbedrag van € 87 miljoen. In 2012 zijn er 9 projecten opgeleverd (waaronder de projecten in Bergen op Zoom, Veghel, Venlo, Leeuwarden, Groningen en Utrecht) waardoor het totaal aan opgeleverde projecten 27 is.
- Naast de lopende twee tranches is begin 2012 de 3<sup>e</sup> tranche voor quick winprojecten in binnenhavens van start gegaan. In september 2012 is voor 4 projecten een rijksbijdrage toegekend: in Venray (€ 4 miljoen), Oss (€ 4 miljoen), Tiel (€ 0,7 miljoen) en Bergen op Zoom (€ 1,3 miljoen).

### *Verbetering marktwerking*

- In 2012 zijn het ministerie van IenM samen met de ministeries van Financiën (douane) en Economische Zaken intensief betrokken geweest bij het stroomlijnen van het logistieke proces in de zeehavens, gebundeld in het programma Single Window Handel en Transport.
- Eind 2011 is een pakket voorstellen van de Europese Commissie verschenen, dat onder andere een voorstel voor een EU Richtlijn inzake de toekenning van concessies omvat. Overleg met de Nederlandse havensector heeft ertoe bijgedragen dat in de tekst van de Concessierichtlijn de uitgifte van haventerreinen expliciet van de richtlijn is uitgesloten. De Europese Ministerraad besluit hierover in het voorjaar van 2013.
- In 2012 heeft een consultatieronde en een conferentie met alle actoren uit de havenwereld plaatsgevonden ten behoeve van het in 2013 uit te brengen Havenpakket, dat de Europese Commissie heeft aangekondigd in het vigerende Witboek Transport.
- In verband met het beëindigen van de Nationale Havenraad (NHR) per 1 januari 2012 zijn publieke taken van de NHR belegd binnen het departement. De havenmonitor 2010, het jaarlijkse onderzoek naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, is in 2012 uitgevoerd.

### *Instandhouden en verbeteren infracapaciteit*

- Het Project Mainport Rotterdam (PMR) ligt op koers. In juli 2012 is de zeewering rond Maasvlakte 2 gesloten. In november is Maasvlakte 2 bereikbaar geworden voor schepen. De aanlegfase van de natuurcompensatie is afgerond en de natuurlijke ontwikkeling ervan wordt gemonitord. In mei 2012 heeft de opening plaatsgevonden van een deel van de Schiezone (50 ha van extra 750 ha recreatie- en natuurgebied). Door de uitspraken van de Raad van State eind juni en half juli 2012 is er voor het Buitenland van Rhooon planologische duidelijkheid ontstaan. Eind december 2012 heeft de Raad van State een tussenuit-

<sup>38</sup> [www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/30/nota-mobiliteit.html](http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2004/09/30/nota-mobiliteit.html)



## *Beleidsartikelen*

spraak gedaan inzake de beroepsprocedures rondom het bestemmingsplan Vlinderstrik.

- Voor de verruiming van de vaargeul van de Eemshaven naar de Noordzee wordt een milieueffectrapportage en een ontwerp tracébesluit opgesteld.
- De 1<sup>e</sup> fase van de planstudie Zeetoeegang IJmond is met een technisch en financieel haalbaar voorkeursbesluit juni 2012 afgerond. Fase twee van de planstudie, de planuitwerking, is direct na het voorkeursbesluit opgestart. Er wordt ingezet op mogelijke innovatieve financiering door middel van projectobligaties.
- Op 19 maart 2012 zijn Nederland en Vlaanderen tot een akkoord gekomen over de bouw van een nieuwe zeesluit bij Terneuzen. Vervolgens is een Nederlands-Vlaams projectteam ingesteld en is de planuitwerkingsfase gestart. Tevens wordt gewerkt aan een verdrag om de samenwerking te formaliseren.

### *Logistieke efficiëntie zee- en kustvaart*

- De subsidiëring van de Stichting Nederland Maritiem Land (NML) heeft plaatsgevonden.
- De kennismakingsstages aan boord van koopvaardij- en baggerschepen ter bevordering van de aanwas in het nautische onderwijs zijn ondersteund en uitgevoerd.
- De implementatie van het International Labour Organisation (ILO) Maritiem Arbeidsverdrag Maritime Labour Convention ((MLC) 2006) is afgerond. Na de aanpassing van de Wet zeevarenden is ook de lagere regelgeving aangepast. Er is een start gemaakt met de MLC certificering.
- Er is vooruitgang geboekt bij de voorbereiding van wetsvoorstellen ter goedkeuring en invoering van het Nairobi Internationaal Verdrag inzake het opruimen van wrakken. De EU en enkele van de EU lidstaten, waaronder Nederland, zijn partij geworden bij het 2002 Verdrag van Athene inzake zeevervoer van passagiers en hun bagage.
- Het pilot project Shore Support (verhogen efficiency bemanningen) heeft een structureel vervolg gekregen en de beperking tot maximaal 25 reders is opgeheven.

### *Logistieke efficiëntie binnenvaart*

- Het Transitiecomité Binnenvaart heeft in 2012 verder gewerkt aan onder andere de integratie van de bestaande binnenvaartorganisaties tot één ketenbrede organisatie.
- Ook is verder gewerkt aan uitvoering van de aanbevelingen uit het rapport van de binnenvaartambassadeur. Onder andere is een studie afgerond naar markttransparantie, is door de sector gewerkt aan voorstellen voor vergroening van de binnenvaart en is voortgang geboekt ten aanzien van ketenoptimalisatie in de containerbinnenvaart.
- IenM heeft samen met de sector de praktijkexamens schipper en matroos geïntroduceerd, waardoor zij-instromers sneller aan de vereiste kwalificaties kunnen komen.

### *Duurzame zeevaart*

- Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen is gewijzigd op grond van het nieuwe hoofdstuk 4 van Bijlage VI van het International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)-verdrag, inzake CO<sub>2</sub> reductie. De door Nederland gesteunde wens dat er bij voorkeur in IMO maatregelen worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen (in het bijzonder CO<sub>2</sub>) te verminderen, is door de

## *Beleidsartikelen*

Europese Commissie aanvaard. Nederland heeft actief bijgedragen aan de discussie in IMO en het voorbereidende overleg in Brussel.

- Er zijn afspraken met de Noordzeelanden gemaakt over uniforme implementatie en handhaving van het Ballastwaterverdrag in het Noordzeegebied.
- De laatste twee van zes internationale richtlijnen behorend bij het Hong Kong Sloopverdrag zijn afgerond, te weten de «Guidelines for survey and certification» en de «Guidelines for inspection of ships».
- In IMO is met succes geijverd voor een verbod op het uitvoeren van productieprocessen op zee, zodat de problemen (zoals de Probo Koala) bij de bron worden aangepakt.

### *Duurzame zeehavens*

- Van de 9 projecten, die in het kader van het subsidieprogramma Zeehaven Innovatieproject voor Duurzame Zeehavens een subsidiebeschikking hebben ontvangen, lopen er nog 7 door in 2013. Ten behoeve van de aankomende herziening van de Europese richtlijn havenontvangstvoorzieningen is richting Europese Commissie en tijdens bilaterale overleggen aangegeven dat Nederland voorstander is van aanscherping van deze richtlijn en van meer geharmoniseerde handavings- en financieringssytemen.
- Mede door subsidie van het ministerie van IenM heeft Stena Line een walstroominstallatie voor zeeschepen in gebruik genomen aan de kade van de terminal in Hoek van Holland.

### *Duurzame binnenvaart*

- Eind 2012 is op basis van een internationale vrijstelling het eerste (Nederlandse) binnenvaartschip op LNG gaan varen.
- In 2012 is zowel nationaal als internationaal extra aandacht besteed aan de handhaving van deel B (verzameling, afgifte en inname van ladinggebonden afval) van het Scheepsafvalstoffenverdrag. Voor de inzameling van onder andere huisvuil, klein gevaarlijk afval (KGA) en overig afval zijn internationale afspraken omtrent de inzameling en financiering afgerond. Per 1 januari 2012 is het lozingsverbod in werking getreden voor het huishoudelijk afvalwater voor hotel- en passagiersschepen uitgerust voor meer dan 50 personen.

## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

<b>Kengetal: Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)</b>								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde 2012
Zeer ernstige scheepvaartongevallen	1	1	0	0	1	1	0	
Ernstige scheepvaartongevallen	4	2	6	3	7	9		
<b>Totaal</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	Een jaarlijkse vermindering

Bron: SOS database RWS-DVS, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

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

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012

<b>Indicator: Aantal significante ongevallen<sup>1</sup> met schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag) en aantal doden en gewonden</b>								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Streef- waarde 2015
Aantal significante scheepsongevallen	96	123	150	127	121	164	159	115

<sup>1</sup> Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruikt gemaakt van het begrip «significant scheepsongeval». Hieronder worden ongevallen verstaan met grote (im)materiële of milieuschade.

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

[Onderstaand kengetal afkomstig uit voormalig artikel 33.02] – BINNENVAART

<b>Kengetal: Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)</b>								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Aantal doden	7	3	4	4	4	4	8	
Aantal gewonden	49	54	30	51	56	45	63	

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Veiligheidsniveau bij sluisen en bruggen

	2008	2009	2010	2011
Aantal significante scheepsongevallen bij bruggen	4	8	14	19
Aantal significante scheepsongevallen bij sluisen	14	7	18	9

Bron: Rijkswaterstaat, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### Kengetal: Naleving door Nederlandse reders

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Percentages aanhoudingen/inspecties	2,75%	2,90%	1,76%	1,99%	1,24%	1,06%	1,83%
Positie Nederlandse vloot op internationale ranglijst	7	16	8	12	9	5	4

Bron: Jaarverslagen Paris Memorandum of Understanding; 2011

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### 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: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### Indicator: Gehercertificeerde beveiligingsplannen voor schepen & havenfaciliteiten

	Basis- waarde 2004	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2014
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen schepen	700	0	700	0	175	700
Aantal gehercertificeerde beveiligingsplannen havenfaciliteiten	350	10	350 <sup>1</sup>	0	75	350

<sup>1</sup> cumulatief

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

## Beleidsartikelen

### Indicator: Passeertijd sluisen<sup>1</sup>

	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Streef- waarde 2011	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Streef- waarde 2012
Hoofdtransportas	63%	75%	68%	85%	67%	68%	85%
Hoofdvaarweg	84%	85%	81%	70%	79%	78%	75%
Overige vaarweg	92%	90%	88%	70%	92%	93%	70%

<sup>1</sup> De «passeertijd sluisen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. Elk type vaartuig correspondeert met een te realiseren percentage passages. Dit normpercentage biedt inzicht in het percentage schepen dat is gepasseerd binnen de normtijd.

Bron: RWS/DVS, 2012

De gerealiseerde passeertijden op de Hoofdtransportassen (HTA) voldoen in 2012 niet aan de streefwaarden (68% i.p.v. 85%). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door capaciteitsproblemen op de Zeeuwse achterlandverbindingen. Voor de sluisen op die corridor lopen dan ook MIRT-studies, gericht op het verbeteren van de toekomstige capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overall gezien wel ruim voldoende.

### Kengetal: Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 2003–2010 (in € miljard, lopende prijzen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Directe toegevoegde waarde zeehavengebieden	18,2	19,8	22,4	23,1	24,9	26,5	20,5	21,8
In % van het BBP	3,8%	4,0%	4,4%	4,3%	4,4%	4,5%	3,6%	3,7%
Indirecte toegevoegde waarde	9,6	9,8	10,6	11,7	13,0	13,8	11,9	13,3
In % van het BBP	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,3%	2,3%	2,1%	2,3%
Totale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde	27,8	29,6	33,0	34,8	37,9	40,4	32,4	35,1
In % van het BBP	5,8%	6,0%	6,4%	6,4%	6,6%	6,8%	5,7%	6,0%
Bruto binnenlands product (BBP)	476,9	491,2	513,4	540,2	571,8	594,5	571,1	588,4

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), Havenmonitor 2010, Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens, Rotterdam, mei 2012  
De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### Kengetal: Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavengebieden van 2003–2010 (in aantallen werkzame personen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Directe werkgelegenheid zeehavengebieden	162.709	158.559	161.236	164.429	169.115	171.492	164.377	162.023
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	2,0%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%
Indirecte werkgelegenheid	104.164	103.926	105.913	111.949	122.199	117.839	109.209	105.908
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,3%	1,3%	1,2%
Totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid	266.873	262.485	267.149	276.378	291.314	289.331	273.586	267.931
In % van totale Nederlandse werkgelegenheid	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,4%	3,3%	3,2%	3,1%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	8.283.000	8.211.000	8.251.000	8.392.000	8.606.000	8.733.000	8.669.000	8.644.000

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 2008, Rotterdam, mei 2012  
De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Private investeringen in Nederlandse zeehavens

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nederlandse zeehavens	2.096.000	2.285.968	2.203.792	2.967.344	3.025.369	4.233.867	3.598.252
Nederland totaal	x	x	6.609.163	8.562.016	9.277.817	13.104.903	11.131.249
Percentage			33%	35%	33%	32%	32%

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2009, Rotterdam, mei 2012

(x = niet beschikbaar)

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### Kengetal: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen 2003–2010

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Totaal aantal bedrijfsvestigingen	3.157	3.148	3.127	3.136	3.106	3.095	3.036	2.974

Bron: Erasmus universiteit Rotterdam (RHV BV), Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens 2010, Rotterdam, mei 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totaal Nederlandse Zeehavens	45,5	45,9	44,4	44,9	44,9	44,2	44,5	45,0	46,9	47,8	47,2	47,9
Mainport Rotterdam	35,0	35,6	34,5	34,6	34,9	33,8	34,2	34,4	36,0	37,0	36,3	37,0
Overige Nederlandse Zeehavens	10,5	10,3	9,9	10,3	10,0	10,4	10,4	10,6	10,9	10,8	10,9	10,9

Bron: 2001–2010 Nationale Havenraad, 2011–2012 Ministerie Infrastructuur en Milieu

### Kengetal: Directe toegevoegde waarde zeevaart en maritieme cluster (in € miljard)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Zeevaart	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,8	0,7	0,6
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	10,5	10,2	10,1

<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 2006–2011 uit PRC Maritieme monitor 2012.

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

## Beleidsartikelen

### Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag<sup>1</sup>

	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	6.886
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>7.687</b>

<sup>1</sup> schepen > 100 GT en pontons > 1.000 GT

Bron: *Inspectie Leefomgeving en Transport, 2012*

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

### Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer<sup>1</sup>

	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>

<sup>1</sup> schepen > 100 GT en pontons > 1.000 GT

Bron: *cijfers tot 2006 Ecorys (december 2008) en cijfers van 2006–2009 Policy Research Corporation (april 2010), cijfers 2010–2011 Inspectie Leefomgeving en Transport (maart 2012). Alle op basis van Lloyd's Register Fairplay.*

De cijfers vanaf 2006 zijn berekend op basis van een herijkte methodologie die transparant en eenvoudig te actualiseren is door het meer direct aansluiten bij publiek beschikbare data.

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

## Beleidsartikelen

Kengetal: Ontwikkeling van werkgelegenheid Nederlandse zeevaartsector (in werkzame personen)										
	1997	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Directe werkgelegenheid in Nederland	6.100	6.470	6.140	6.090	6.060	6.070	5.930	5.880	5.850	
– waarvan Nederlandse zeevarenden	4.536	5.179	4.554	4.300	4.230	4.190	4.040	3.990	3.960	
Indirecte werkgelegenheid in Nederland	5.200	5.500	5.470	5.070	5.050	5.420	5.120	5.080	5.050	
Totaal Nederlandse werkgelegenheid	11.300	11.970	11.610	11.160	11.110	11.490	11.050	10.207	10.900	
Totaal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen	Niet bekend	18.230	20.500	20.500	21.050	21.560	23.620	25.430	26.800	

Bron: PRC Maritieme monitor 2012, Policy Research Corporation,, januari 2013

De cijfers van 2008 en 2009 zijn herzien en wijken daardoor af van de cijfers in de Begroting 2012.

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

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	0,70	0,80	0,80	0,70	0,60	0,70

Bron: cijfers tot 2006 uit Ecorys, Beleidsmonitor 2008 en cijfers vanaf 2006–2011 uit PRC, Maritieme Monitor, 2012

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.



## Beleidsartikelen

Kengetal: Uitstoot luchtverontreinigende stoffen											
								realisatie		prognose	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2015	2020
<b>NO<sub>x</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>											
Binnenvaart	27,1	25,1	24,2	23,6	24,1	23,8	21,4	23,0	24,4	22,5	21,7
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	17,3	17,8	18,0	19,1	19,4	24,3	22,1	23,0	22,9	20,2	21,1
<b>PM10-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>											
Binnenvaart	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	1,1	1,1	1,1	1,2	1,1	1,3	1,3	1,0	0,9	2	2
<b>VOS-emissies goederenvervoer (x miljoen 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	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
<b>SO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>											
Binnenvaart	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,1	1,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	10,0	10,2	10,0	10,6	9,8	9,9	8,9	6,2	4,7	0,8	1,0
<b>CO<sub>2</sub>-emissies goederenvervoer (x miljoen kg)</b>											
Binnenvaart	1.870	1.730	1.670	1.630	1.660	1.650	1.500	1.650	1.790	1.785	1.877
Zeevaart (NL grondgebied) <sup>1</sup>	936	969	983	1.041	1.067	1.515	1.394	1.423	1.464	1.389	1.558

<sup>1</sup> De cijfers over 2008 en latere jaren zijn met een andere, nauwkeurigere methode berekend dan de daaraan voorafgaande jaren. Bij deze methode is ook de invloed van de vaarsnelheid meegenomen en is voor het eerst rekening gehouden met het gebruik van meerdere voorstuwingsmotoren; Om die redenen 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.

Bron cijfers 2003 t/m 2011: emissies door mobiele bronnen, CBS StatLine ([www.statline.cbs.nl/statweb](http://www.statline.cbs.nl/statweb))

Bron prognoses 2015 en 2020: PBL/ECN, 18 mei 2010

De gegevens over 2012 waren nog niet bekend toen dit jaarverslag bij Sdu Uitgevers werd aangeleverd.

Kengetal: Afgifte olie- en vethoudend afval door de binnenvaart												
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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	22
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	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	0,53

Bron: Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), 2012

Bron: De Nederlandse zeehavens, maart 2013

### Extracomptabele verwijzingen

#### Overzicht uitgaven op het Infrastructuurfonds (x € mln)

Art. 15 Hoofdvaarwegennet	823
Art 16.01.02 PMR realisatie	438
Art 18.03.01 Intermodaal Vervoer realisatie	2

**Tabel 5.1: Voorlopige realisaties afdrachtverminderingen over 2012 (stand februari 2013 in € miljoen)**

Afdrachtvermindering	Raming 2012 (MN 2013)	Voorlopige realisatie 2012
Zeevaart	104	106

Bovenstaande tabel laat de voorlopige realisatie van de afdrachtvermindering zeevaart 2012 zien. De realisatie is gebaseerd op geaggregeerde informatie vanuit loonaangiften en komen van het ministerie van Financiën. Overige realisaties zijn nog niet bekend en worden daarom niet in het jaarverslag opgenomen. Deze gegevens volgen bij Miljoenennota/begroting 2014.

**Overzicht afgeronde onderzoeken**

Titel	Onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid 1a. Beleidsdoorlichting	Mainport Schiphol en regionale luchthavens	05.01	2012	2017	De behandeling van de Luchtvaartnota in Tweede en Eerste kamer heeft eind 2011 plaatsgevonden. Gezien de langere-termijndoelstellingen van capaciteit (bijv. Eindhoven en Lelystad) valt een brede beleidsdoorlichting niet te voorzien voor 2017. Op deelgebieden vinden tussentijdse evaluaties plaats. Zo worden de resultaten van de evaluatie van het Nieuwe Handhavings- en Normen Stelsel Schiphol en de evaluatie van de Alderstafel Schiphol in de loop van 2013 verwacht.
	Duurzame luchtvaart	05.01	2011	2017	Duurzame luchtvaart is onderdeel van het brede luchtvaartbeleid. De finale behandeling van de Luchtvaartnota in Tweede en Eerste kamer heeft eind 2011 plaatsgevonden. Gezien de langere-termijndoelstellingen met betrekking tot duurzaamheid, ook gelet op de internationale context, wordt een integrale beleidsdoorlichting van het duurzaamheidsbeleid van het luchtvaartbeleid rond 2017 voorzien.
	GIS	05.01	2010	2012	De isolatiewerkzaamheden in het kader van Geluidsisolatie Schiphol fase 3 zijn verlopen volgens planning. De laatste woning is in 2011 geïsoleerd. GIS-3 is in 2012 volledig afgerond. De beleidsdoorlichting zal in 2013 worden afgerond.
	Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland	05.01	2011	2012	Kamerstukken II, 2012/13, 31 936, nr. 117
	Beveiliging tegen moedwillige verstoring	05.01	2012	2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-117.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-117.html</a> In de beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 is het veiligheidsbeleid, inclusief het security-beleid waar de minister van IenM verantwoordelijk voor is, nader uitgewerkt. Evaluatie van het veiligheidsbeleid zal in 2016/2017 plaatsvinden.

## Beleidsartikelen

Titel	Onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
2. Overig onderzoek	Mainport Rotterdam en overige zeehavens	05.02	2009	2011	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32253/kst-32861-2.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32253/kst-32861-2.html</a>
	Veiligheid scheepvaart en binnenvaart	05.02	2012	2012	Bevorderen eigen verantwoordelijkheid van binnenvaartsector voor veiligheid, 16 november 2011; auteur: TwijnstraGudde. Daarmee is de toegevoegde waarde voor de doorlichting die in de begroting 2013 gepland staat, vervallen.
	Netwerk vaarwegen	05.02	2012	2012	Een separate doorlichting is geschrapt. Wordt meegenomen in de doorlichting van het kernnetwerk van de topsector Logistiek.
	Duurzame scheepvaart	05.02	2011	2012	De doorlichting is vervallen, omdat de Algemene Rekenkamer in 2011 een doorlichting heeft verricht.
	Beveiliging tegen moedwillige verstoring	05.02	2012	2012	Onderzoek pas na de hercertificering van de security.
	Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol	05.01	2005	2012	In het najaar van 2012 is de jaarlijkse studie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit en de naleving van de staatsgaranties inzake netwerkontwikkeling. Gebleken is dat de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol tussen 2011 en 2012 ongeveer gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens en dat op Schiphol sprake was van een sterkere ontwikkeling dan op Parijs Charles de Gaulle. De verwachting is dat het definitieve rapport van de volledige studie voorjaar 2013 wordt opgeleverd.

### *Mainport Rotterdam en overige zeehavens*

Uit de beleidsdoorlichting door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid<sup>39</sup> (KIM) blijkt dat de Nota Zeehavens overeenkomstig de afspraken is uitgevoerd. Op hoofdlijnen hebben de acties tot het gewenste resultaat geleid (Kamerstuk 32 861, nr. 2).

De beleidsdoorlichting geeft waardevolle informatie over het gevoerde zeehavenbeleid. De minister stelt in haar beleidsreactie met tevredenheid vast dat gebleken is dat de gestelde ambities zijn gehaald. De inzet van overheidsinstrumentarium is vooral van belang voor de lange termijnontwikkeling en de robuustheid van de positie van een haven. Met het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, maar ook met de vele investeringen in achterlandverbindingen, zowel voor wegen, spoor als binnenvaart en de wettelijke regeling van het loodsensdossier is daarvoor een goede basis gelegd. Dat wordt gecontinueerd, bijvoorbeeld met de inzet bij het Kanaal Gent-Terneuzen, de zeesluis bij IJmuiden en de ontwikkelingen rond de Eemsgeul. Nederland heeft als handels- en transportland bij uitstek economisch belang bij goed functionerende zeehavenvoorzieningen. Alleen al om die reden dient het aspect van continuïteit en kwaliteit betrokken te worden bij een eventuele toekomstige verzelfstandiging van een havenbedrijf. Uit alle rapporten die de afgelopen jaren over de (Nederlandse) zeehavens zijn verschenen blijkt dat de maritieme toegang en de achterlandverbindingen de achilleshiel voor de havens zijn. Dat geldt evenzeer voor Nederlandse als voor buitenlandse havens. Daarom blijft investering in infrastructuur en de betere benutting daarvan van het grootste belang. Bij toekomstig beleid zal steeds goed worden bezien

<sup>39</sup> [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/kennisinstituut-voor-mobiliteitsbeleid)

## *Beleidsartikelen*

welke beleidsinstrumenten het beste beantwoorden aan de beleidsdoelstellingen. Er is blijvende aandacht hoe zeehavenbeheerders op schaalvergroting bij (buitenlandse) ondernemingen en mondiale economische ontwikkelingen anticiperen.

### *Veiligheid binnenvaart*

De beleidsconclusie voor de veiligheid in de binnenvaart bevestigt het bestaande beeld dat de veiligheidscultuur in een aantal deelsectoren te wensen overlaat en moet worden verhoogd. Een toenemende onveiligheid kan belemmerend werken voor de grote logistieke opgaven waar de binnenvaart de komende jaren voor staat. Een verbetering van het veiligheidsbewustzijn en de veiligheidscultuur is daarom noodzakelijk. Over de wijze waarop dit het beste kan gebeuren vindt overleg plaats tussen overheid en binnenvaartsector, waarbij de sector primair zelf verantwoordelijk is voor verbetermaatregelen.

### *Monitor staatsgarantie aan staat in verband met fusie Air France/KLM inzake netwerkqualiteit Schiphol*

In het najaar van 2012 is de jaarlijkse studie uitgevoerd naar de ontwikkeling van de netwerkqualiteit en de naleving van de staatsgaranties inzake netwerkontwikkeling. Gebleken is dat de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol tussen 2011 en 2012 ongeveer gelijke tred heeft gehouden met die van concurrerende luchthavens en dat op Schiphol sprake was van een sterkere ontwikkeling dan op Parijs Charles de Gaulle. De verwachting is dat het definitieve rapport van de volledige studie voorjaar 2013 wordt opgeleverd.

### *Veiligheidsonderzoek luchtvaart Nederland*

De Dutch Expertgroup on Aviation Safety (DEGAS), een tijdelijk adviescollege ingesteld op basis van de Kaderwet adviescolleges, heeft in 2011 opdracht van de minister ienM het vier-jarlijks veiligheidsonderzoek naar de Nederlandse burgerluchtvaart laten uitvoeren door het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium). Samen met het rapport van het NLR «De veiligheid van de burgerluchtvaart in Nederland anno 2011» heeft DEGAS haar laatste advies «Remmende Voorsprong» op 23 oktober 2012 (Kamerstuk 31 936 nr. 117), aangeboden aan de Tweede Kamer. DEGAS geeft aan dat de Nederlandse luchtvaart veilig is, maar wijst wel op het gevaar van de «remmende voorsprong».

De Staatssecretaris heeft de Tweede Kamer laten weten zich te willen inzetten om die voorsprong niet «remmend» te laten zijn. De Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd.

### *Bescherming tegen moedwillige verstoring*

In lijn met het in 2011 uitgevoerde onderzoek naar de kostenefficiency van de beveiligingsmaatregelen op Schiphol (Kamerstuk 31 936, nr. 84) is door Schiphol in 2012 terzake een bedrijfsinterne audit uitgevoerd.

De resultaten gaven geen aanleiding tot een heroverweging van het gevoerde beleid.

## *Beleidsartikelen*

### *Duurzame luchtvaart*

Bij brief van 14 januari 2011 (Kamerstuk 31 936, nr 47) heeft de staatssecretaris van IenM een beleidsdoorlichting aangekondigd op het moment dat het GIS-3 project is afgerond. Eind 2012 is de derde fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS-3) afgerond. In de periode van 2006–2012 zijn onder GIS-3 1.114 objecten geïsoleerd. De aangekondigde beleidsdoorlichting zal in 2013 worden afgerond

## Artikel 6. Klimaat, Lucht en Geluid

Algemene beleidsdoelstelling

Bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door klimaatverandering als gevolg van menselijk handelen tegen te gaan, door de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder te voorkomen of te beperken. Tevens wordt het bereiken van een duurzame leefomgeving ook internationaal op de agenda gezet en vorm gegeven.

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2012 is verdere vooruitgang geboekt bij het oplossen van de klimaatproblematiek, het verbeteren van de luchtkwaliteit en bij het beperken en voorkomen van geluidsoverlast.

Op basis van de in 2011 uitgebrachte Klimaatbrief 2050 (Kamerstukken II 2011/2012, 32 813, nr. 3) is in 2012 gestart met het ontwikkelen van beleidsopties en het in kaart brengen en wegnemen van belemmeringen voor klimaatmaatregelen door bedrijven. De Lokale Klimaatagenda 2011 – 2014 is in 2012 opgeschaald; inmiddels zijn 135 partijen aangesloten, zijn initiatieven succesvol doorontwikkeld en is met het Klimaatverbond een Green Deal gesloten gericht op intensivering van de regionale aanpak. Het systeem voor handel in CO<sub>2</sub>-emissierechten is in 2012 versterkt door inwerkingtreding van de implementatieregels op grond van de richtlijn emissiehandel en in de registerverordening zijn maatregelen opgenomen om fraude en misbruik van het handelssysteem tegen te gaan. Het nationaal toewijzingsbesluit van emissierechten voor de periode 2013–2020 is op 2 juli 2012 vastgesteld (Stcrt. 2012, 13404) en aan de Europese Commissie genotificeerd. De veilingen van emissierechten voor CO<sub>2</sub> zijn succesvol verlopen; de verkoopprijs kwam overeen met de prijs op de secundaire markt. Nederland heeft met het oog op de klimaatwinst in EU verband de voorstellen voor uitfasering van HFK's onder het Montreal Protocol gesteund. In 2012 hebben 108 landen de Bali-declaratie ondertekend, die steun inhoudt voor de aanpak van HFK's (fluorkoolwaterstoffen, zeer sterke broeikasgassen die als alternatief voor ozonlaagafbrekende stoffen worden gebruikt).

De toepassing van hernieuwbare energie in het vervoer heeft in 2012 een impuls gekregen door de opt-in voor zowel binnenvaart en luchtvaart in het Besluit hernieuwbare energie vervoer (Stb. 2012, nr. 608) te regelen. Zodoende kan de hernieuwbare energie die zowel in de binnenvaart als de luchtvaart wordt gebruikt meetellen voor de verplichting hernieuwbare energie.

In samenwerking met de Nederlandse Emissieautoriteit en de Belastingdienst zijn in 2012 de uitgangspunten voor een geautomatiseerd biobrandstoffenregister uitgewerkt. In oktober 2012 is de Green Deal Rapportage Duurzaamheid Vaste Biomassa met vertegenwoordigers uit verschillende sectoren overeengekomen. In deze Green Deal is afgesproken om het aandeel duurzame biomassa voor energie te laten toenemen en op termijn alleen aantoonbaar duurzame biomassa in te zetten.

Op 4 mei 2012 zijn de onderhandelingen over de herziening van het Gothenburg Protocol (VN-ECE) met succes afgerond en zijn in het kader van verbetering van de luchtkwaliteit, nieuwe emissiereductiedoelstellingen voor 2020 afgesproken voor SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, VOS en fijnstof (PM<sub>2,5</sub>). In 2012 is een stimuleringsregeling gepubliceerd om de aanschaf te stimuleren van schone, nieuwe vrachtwagens en bussen die aan de

## *Beleidsartikelen*

Euro-VI norm voldoen. Daarnaast is ook een stimuleringsregeling voor aanschaf van schone nieuwe taxi's en bestelwagens gepubliceerd.

In 2012 zijn mede door inzet van Nederland weer Europese referentiedocumenten van beste beschikbare technieken (BREF's) vastgesteld. Deze documenten stimuleren innovatie in de industrie zodat milieudoelen binnen bereik blijven en meer ruimte ontstaat voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Het sectorplafond voor de uitstoot van fijn stof naar de lucht voor 2010 is behaald. De implementatie van de Richtlijn industriële emissies is in 2012 afgerond. Deze richtlijn versimpelt zeven richtlijnen met milieueisen voor de industrie tot één vereenvoudigde richtlijn. De richtlijn geeft milieueisen voor grote en complexe installaties, zoals energiecentrales, afvalverbrandingsinstallaties en installaties die (veel) organische oplosmiddelen gebruiken. De richtlijn is cruciaal voor het verduurzamen van de industrie. Mede door deze richtlijn blijft de uitstoot van stoffen, die schadelijk zijn voor de gezondheid en de natuur, de komende jaren afnemen.

Met de invoering van Swung-1 is op 1 juli 2012 een geheel nieuw beoordelingssysteem geïntroduceerd voor rijkswegen en spoorwegen. Er zijn in dat kader zogenaamde geluidproductieplafonds geïntroduceerd waardoor de rijkswegen en de spoorwegen een strikte geluidgrens krijgen. De wijziging van de Wet milieubeheer is in 2012 in werking getreden. Op basis hiervan kon de integrale saneringsoperatie bij rijksinfrastructuur van start gaan.

### Externe factoren

In 2012 is veelvuldig gebruik gemaakt van de verschillende overlegstructuren, zowel binnen Nederland als binnen de EU en op mondiaal niveau zijn scherpe en adequate afspraken gemaakt op gebied van klimaat, lucht en geluid. Op nationaal niveau zijn prestaties afgerond of een stap verder gebracht door draagvlak te creëren bij lokale overheden, bij bedrijfsleven en in de samenleving.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
06 Klimaat, lucht en geluid	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>191.712</b>	<b>49.032</b>	<b>113.152</b>	<b>- 64.120</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>244.205</b>	<b>195.515</b>	<b>245.463</b>	<b>- 49.948</b>	
<i>06.01 Klimaat</i>	<i>16.716</i>	<i>15.169</i>	<i>19.954</i>	<i>- 4.785</i>	
06.01.01 Opdrachten	5.812	1.590	7.176	- 5.586	2
06.01.02 Subsidies	2.789	5.926	4.963	963	
06.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	8.115	7.653	7.815	- 162	
– Bijdrage aan Nea	8.115	7.653	7.815	- 162	
<i>06.02 Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder</i>	<i>89.014</i>	<i>58.562</i>	<i>78.481</i>	<i>- 19.919</i>	
06.02.01 Opdrachten	7.861	6.607	7.769	- 1.162	
06.02.02 Subsidies	16.047	1.954	13.019	- 11.065	3
06.02.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	63.227	48.411	56.193	- 7.782	
– NSL	46.447	28.600	37.080	- 8.480	4
– Wegverkeerlawaaai	16.780	19.533	19.113	420	
– Overige bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden		278	0	278	
06.02.07 Bekostiging	1.879	1.590	1.500	90	
<i>06.03 Internationaal beleid, coordinatie en samenwerking</i>	<i>138.475</i>	<i>121.784</i>	<i>147.028</i>	<i>- 25.244</i>	
06.03.01 Opdrachten	133.221	118.653	140.876	- 22.223	
– Uitvoering CDM	47.345	48.952	99.664	- 50.712	5
– RIVM	60.014	30.385	27.202	3.183	6
– AgNL	22.197	37.816	10.045	27.771	7
– Overige opdrachten	3.665	1.500	3.965	- 2.465	8
06.03.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	5.254	3.131	6.152	- 3.021	9
06.09 Ontvangsten	4.070	26.243	0	26.243	10

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) het verschil wordt met name veroorzaakt door verlagingen van in voorgaande jaren vastgelegde verplichtingen aan de uitvoeringsorganisaties in het kader van het Clean Development Mechanism;

Ad 2) Het verschil tussen de vastgestelde begroting en de realisatie wordt grotendeels verklaard door de overboeking naar 06.03.01 – Opdracht RIVM;

Ad 3) Betreft de afboekingen die bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting hebben plaatsgevonden als gevolg van de vertraagde introductie van de subsidie-regelingen voor voertuigen met schone motoren (Euro-6 en Euro-VI);

Ad 4) Het oorspronkelijk voor het NSL beschikbare kasbudget 2012 zoals overgekomen uit het opgeheven FES-fonds bleek niet in dit tempo nodig.

Ad 5) Het verschil betreft de bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting toegelichte afboeking van het budget van € 50 miljoen. Op basis van de meest recente verwachtingen van het Planbureau voor de Leefomgeving (Balans van de Leefomgeving 2012, september 2012) zal Nederland zijn verplichtingen uit het Kyoto Protocol met de reeds aangekochte buitenlandse emissierechten kunnen nakomen, waardoor het budget met het genoemde bedrag kon worden verminderd en kon terugvloeiden naar de HGIS middelen van Buitenlandse Zaken;



Ad 6 en 7) Het verschil wordt verklaard door de systematiek van de opdracht aan het RIVM en het AgentschapNL. De uitgaven worden op dit artikel verantwoord omdat de opdrachtverlening aan deze uitvoeringsorganisaties centraal wordt gecoördineerd. Doel hiervan is het verbeteren van het overzicht op de totale opdracht, kwaliteitsverbetering van het gehele opdrachtproces en het terugdringen van de administratieve lasten. Als onderdeel hiervan zijn de benodigde budgetten vanuit diverse artikelen naar dit artikelonderdeel overgeheveld;

Ad 8) Het verschil wordt met name veroorzaakt door lagere uitgaven bij Interreg (€ 1,2 miljoen). Belangrijkste oorzaak is dat rekening werd gehouden met een terugvordering door de Europese Commissie op de programma's. Deze discussie is in 2012 nog niet afgerond, zodat ook nog geen (eventuele) terugbetaling heeft plaatsgevonden. Daarnaast is sprake van diverse kleine verlagingen en overboekingen naar andere ministeries.

Ad 9) het verschil wordt met name veroorzaakt door budgettaire overhevelingen naar andere departementen, zoals een overboeking naar OC&W ten behoeve van het Polair Onderzoeksprogramma (€ 0,3 miljoen), een overboeking naar EZ in verband met bijdrage aan de Wereldtentoonstelling (€ 0,9 miljoen), overboekingen naar BuZa voor het controlecentrum Galileo (€ 0,3 miljoen) en het terugvloeien van middelen uit de Homogene Groep Internationale Samenwerking in verband met lagere bijdragen aan internationale organisaties (€ 0,8 miljoen).

Ad 10) Dit betreft de ontvangsten in het kader van de ETS («Emission Trade System»)-veilingopbrengsten. De verwachte reeks is bij 1e suppletoire begroting bijgesteld, met een geraamde opbrengst in 2012 van € 16 miljoen in plaats van € 0. Door een wijziging in de Eurostat-regels (waarbij feitelijke ontvangsten voorlopen op de geraamde opbrengsten) is uiteindelijk meer binnengekomen dan op de begroting was geraamd.

Artikelonderdeel

### **06.01 Klimaat**

Klimaatverandering als gevolg van menselijk handelen tegen gaan. Door uitstoot van CO<sub>2</sub> en overige broeikasgassen stijgt de temperatuur op aarde. Hierdoor verandert het klimaat en stijgt de zeespiegel. Nederland heeft internationale afspraken gemaakt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Beperking van CO<sub>2</sub>- uitstoot biedt bovendien economische kansen, waaronder lagere energiekosten

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Klimaatbeleid (CO<sub>2</sub> en overige broeikasgassen)*

- In 2012 is op basis van onderzoek naar emissies uit koelinstallaties en WKK-gasmotoren, in beeld gebracht welke beleidsstappen genomen kunnen worden om emissies verder terug te dringen. Verder is een Europees traject gestart om via een opt-in lachgasemissies bij de productie van caprolactam (nylonindustrie) onder de ETS te brengen. Voor wat betreft emissies in de landbouwsector, heeft het ROB (Regeling Overige Broeikasgassen)-programma zich vooral gericht op kennisoverdracht in samenwerking met de sector en kennisontwikkeling. Samen met de Unie van Waterschappen is nader onderzoek uitgevoerd naar emissies van lachgas en methaan bij rioolwaterzuiveringsinstallaties. Voor wat betreft F-gassen is in 2012 een voorstel van

## *Beleidsartikelen*

de Europese Commissie gepubliceerd om de F-gassenverordening aan te scherpen.

- Vervolg op de eind 2011 uitgebrachte routekaart klimaat 2050. IenM heeft hiermee voorbereidende stappen voor de nieuwe roadmap gezet.
- De eindevaluaties van de klimaatakkoorden (VNG, Rijk-IPO over periode 2008–2011 en Monitor 2012 Unie van Waterschappen) zijn op 19 november 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2012/2013, 33 014, nr. 4)

### *Emissiehandel*

- De implementatieregels voor de herziene richtlijn emissiehandel zijn deels per 1 juli 2012 en deels per 1 januari 2013 inwerking getreden (Stb. 2012, 195 en 227; Stcrt. 2012, 25395).
- In de registerverordening zijn maatregelen opgenomen om fraude of misbruik van het ETS verder tegen te gaan. De NEa heeft in Nederland de vereiste maatregelen doorgevoerd.
- Ten behoeve van een gelijk speelveld draagt IenM in het International Carbon Action Partnership bij aan het overdragen van expertise aan landen die willen beginnen aan emissiehandel.
- De Nederlandse veilingen van emissierechten hebben plaatsgevonden.

### *Bescherming van de ozonlaag*

- In Europees verband bijdragen aan (aanscherping van de) internationale afspraken over de bescherming van de ozonlaag in samenhang met het tegengaan van klimaatverandering. In 2012 zette IenM onder andere in op afspraken hetgeen resulteerde in:
  1. In EU verband is ingezet om alleen uitzonderingen te verlenen voor quota die voldoende goed zijn onderbouwd.
  2. Het terugbrengen van het gebruik van methylbromide voor quarantaine toepassingen en voorafgaand aan vervoer (onder andere gassen van containers);
  3. In 2012 hebben 108 landen de Bali-declaratie ondertekend, die steun inhoudt vóór de aanpak van HFK's (fluorkoolwaterstoffen, zeer sterke broeikasgassen die als alternatief voor ozonlaagafbrekende stoffen worden gebruikt).
  4. Met steun van andere landen, waaronder de Verenigde Staten en Canada zijn pilotprojecten voor vernietiging van CFK's gestart, waarin mogelijkheden voor cofinanciering en een revolverend fonds worden onderzocht.

### *Hernieuwbare energie in het vervoer (nationaal, Europees en mondiaal)*

In samenwerking met de NEa en de Belastingdienst zijn in 2012 de uitgangspunten voor een geautomatiseerd biobrandstoffenregister uitgewerkt. In de brief van 3 december 2012 (Kamerstukken II, 2012/2013, 32 813 nr. 22) is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd

### *Tegengaan van luchtverontreiniging*

- De implementatie van de Richtlijn industriële emissies is afgerond. Deze richtlijn versimpelt zeven richtlijnen met milieueisen voor de industrie tot één vereenvoudigde richtlijn. In Nederland konden hierdoor vier AMvB's en zes ministeriële regelingen worden ingetrokken en de regelgeving voor de industrie kon worden gehalveerd.
- Met de gebruikers (provincies, gemeenten en bedrijfsleven) is overeenstemming bereikt over vereenvoudiging van de Nederlandse emissierichtlijn lucht. Dit hulpmiddel voor het stellen van vergunningvoorschriften over luchtmissies door de industrie wordt verwerkt tot eenvoudige algemene milieuregels voor bedrijven.

## Beleidsartikelen

- In 2012 zijn mede door inzet van Nederland weer Europese referentie-documenten van beste beschikbare technieken (BREF's) vastgesteld. Deze documenten stimuleren innovatie in de industrie zodat milieudoelen binnen bereik blijven en meer ruimte ontstaat voor economische en ruimtelijke ontwikkeling.
- De MIA/VAMIL regeling is aangepast voor zonnepanelen. De MIA/VAMIL is in 2012 geëvalueerd.
- Het sectorplafond voor de uitstoot van fijn stof naar de lucht voor 2010 is behaald en de doelstellingen voor 2015 en 2020 liggen binnen bereik.

## Meetbare gegevens

Tabel «sectorplafond fijnstof»

	Realisatie 2008	Doelstelling 2010	Realisatie 2011	Doelstelling 2015	Doelstelling 2020
PM <sub>10</sub> emissie industrie (incl. op- en overslag) in Kton	10,8	10	8*	10,5	10

Bron: Fijn stof en BBT: Achtergrondrapportage Actieplan Fijn Stof en Industrie (juni 2008); Actieplan Fijn stof en Industrie (juni 2008), VROM Definitief cijfer alsmede voorlopig cijfer 2012 wordt in de loop van 2013 gepubliceerd ([www.emissieregistratie.nl/erpubliek/erpub/nec.nl.aspx](http://www.emissieregistratie.nl/erpubliek/erpub/nec.nl.aspx)). Het beleid richt zich nu op het behalen van de plafonds 2015 en 2020. De maatregelen hiertoe worden beschreven in de jaarlijks uit te brengen monitoringsrapportage NSL.

Tabel «Ontwikkeling doelstelling hernieuwbare energie»

Jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	→	2020
%	2	3,25	3,75	4	4,25/4,3	4,5	5	5,5	→	10

Bron: NEa, Naleving jaarverplichting 2011 hernieuwbare energie vervoer en verplichting brandstoffen luchtverontreiniging, Den Haag, 6 juni 2012. Toelichting op tabel: Het aandeel hernieuwbare energie in het totale energieverbruik is gestegen van 4,0% in 2010 naar 4,3% in 2011. De naleving van de jaarverplichting is voor 40% gebeurd met dubbelgetelde biobrandstoffen. Op energiebasis is in 2011 ruim 21,2 PJ biobrandstof ingezet. Daarvan bestond 12,7 PJ uit enkeltellende biobrandstoffen en 8,5 PJ uit dubbeltellende biobrandstoffen. De dubbeltellende biobrandstoffen mogen administratief dubbel worden meegerekend om te voldoen aan de doelstelling.

Tabel «niet ETS CO<sub>2</sub> – eq Raming Mton voor 2020

CO <sub>2</sub> industrie en energie	CO <sub>2</sub> verkeer en vervoer	CO <sub>2</sub> Gebouwde omgeving	CO <sub>2</sub> Land- en tuinbouw	Overige broeikasgassen Landbouw	Resterende overige broeikasgassen
EZ 10,7	lenM 35,0 plus effect 130 km/h en wijziging fiscaliteit	BZK 22,5	EZ 5,75	EZ 16	lenM 8,8
Nieuwe raming 8,5	Nieuwe raming 33,8	Nieuwe raming 25,1	Nieuwe raming 6,6	Nieuwe raming 15,8	Nieuwe raming 9,7

Bron: Actualisatie van de Referentie Raming ECN/PBL, 2012

In deze tabel zijn de sectorale doelstellingen en de raming weergegeven. De raming geeft aan in welke mate het doelbereik in zicht is. De doelstelling voor de totale niet-ETS in 2020 is 105 Mton CO<sub>2</sub>-eq. Inclusief het extra beleid van huidige kabinet zijn de verwachte emissies in 2020 minder dan 100 Mton. Hiermee ligt Nederland goed op koers voor de 2020 doelstelling. Op dit moment is het beeld dat overschrijdingen met name veroorzaakt zijn door een betere monitoring en nieuwe aannames over autonome ontwikkelingen, zoals de economie en de demografie. Van beleidsveroorzaakte tegenvallers is niet of nauwelijks sprake.

Artikelonderdeel

## 06.02 Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder

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

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

### *Luchtkwaliteit*

- De jaarlijkse rapportage over luchtkwaliteit is op 27 september 2012 naar de Europese Commissie verzonden. Een technische aanvulling over blootstelling is op 7 november 2012 verzonden.
- De derde monitoringsrapportage is op 20 december 2012 naar de Tweede Kamer verzonden (zie Kamerstukken II, 2012/2013, 30 175, nr. 154)

### *Emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen*

- De definitieve emissiecijfers voor 2010 van de NEC-stoffen zijn op 31 december 2012 door het RIVM aan de EU geleverd.
- Op 4 mei 2012 zijn de onderhandelingen over de herziening van het Gothenburg Protocol (VN-ECE) met succes afgerond en zijn nieuwe emissiereductiedoelstellingen voor 2020 afgesproken voor SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, VOS en fijnstof (PM<sup>2,5</sup>).

### *Vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door het verkeer*

- Het brandstofverbruikboekje is rond de jaarwisseling 2011/2012 gepubliceerd<sup>40</sup>.
- Het gewijzigde Besluit etikettering energiegebruik personenauto's van EZ en de Regeling relatieve zuinigheid personenauto's zijn met ingang van 1 januari 2013 in werking getreden.
- In het voorjaar van 2012 heeft de Europese Commissie een consultatie gehouden naar marktgerichte maatregelen voor de zeescheepvaart. In oktober 2012 heeft de EC bekend gemaakt begin 2013 vooralsnog alleen een voorstel te doen voor monitoring, rapportage en verificatie van de emissies van broeikasgassen door de zeescheepvaart. IenM blijft zich inzetten op het komen tot Europese afspraken. Tegelijkertijd is en blijft de inzet gericht op het komen tot mondiale klimaatafspraken.

### *Vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende emissies door het verkeer*

- Op 6 juni 2012 is een wijziging van de Subsidieregeling emissieverminderende voorzieningen voor voertuigen (Stcrt. 2012, 11072) in werking getreden. Hiermee wordt de aanschaf (sinds 1 maart 2012) van nieuwe zware Euro VI-vrachtauto's en bussen gestimuleerd, met als doel in 2012 ruim 1.500 toegelaten voertuigen in Nederland. Door het zeer beperkt beschikbare aanbod en de vanwege de crisis teruglopende vraag is dit resultaat niet gehaald. De regeling loopt tot 31 december 2013, de datum dat de Euro VI voertuigen verplicht worden.
- In 2012 is een start gemaakt met de uitvoering van de 3 door IenM gefinancierde prijswinnende milieuverbeterplannen waarmee de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof door binnenvaartschepen kan worden verminderd.
- Tijdens de bedrijfsautoRAI heeft de Staatssecretaris een aankondiging gedaan dat de retrofit dual vrachtauto's officieel worden toegelaten op

<sup>40</sup> [www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/Over%20RDW/Brochures%20en%20folders/Brandstofverbruiksboekje%202012.pdf](http://www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/Over%20RDW/Brochures%20en%20folders/Brandstofverbruiksboekje%202012.pdf)

## Beleidsartikelen

de weg. Sindsdien is door TNO gewerkt aan het opzetten en testen van een beoordelingsmethode die zowel lage kosten en administratieve lasten kent als een redelijke mate van zekerheid geeft dat de retrofit van dual fuel niet tot een slechtere milieuprestatie leidt.

- Publicatie van de aangescherpte kwaliteitseisen aan retrofit bij LPG-installaties. Na overleg met de branche wordt eind 2012/begin 2013 een uitvoeringstoets gedaan door de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

### Beperken van geluidhinder

- De wijziging van de Wm (introduktie geluidproductieplafonds) is in werking getreden. Op basis hiervan is de integrale saneringsoperatie bij rijksinfrastructuur van start gegaan.
- De Wet beperkingengebied buitenlandse luchthaven is per 1 januari 2013 in werking getreden. De geluidsbelasting rond de NAVO vliegbasis Geilenkirchen wordt jaarlijks gemonitord door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR).
- Actualisatie luchthaveninrichtingenbesluit (LIB) eind 2012. Het luchthavenindelingsbesluit (LIB) legt ruimtelijke beperkingengebieden vast in verband met geluidhinder en met een veilig gebruik van de luchthaven. Er is om redenen van voortgang vooralsnog voor gekozen om een splitsing te maken in de actualisatie van het LIB. Het LIB dat te maken heeft met de inrichting van de luchthaven is inhoudelijk vrijwel afgerond. Het tempo van het overige deel van het LIB wordt bepaald door de discussies aan de Alderstafel Schiphol over het aantal af te handelen vliegtuigbewegingen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid.

## Meetbare gegevens

Tabel emissies 1990, 2000 en 2009 doelstellingen en prognose 2012 en 2015 (kton/jr)

	1990	2000	2009	2010	2010	2012	2011 <sup>1</sup>	2015
				Gothenburg Protocol	NEC-Richtlijn	Raming PBL <sup>2</sup>	realisatie	Raming PBL
SO <sub>2</sub>	192	73	38	50	50	41	33	41
NO <sub>x</sub>	563	394	279	266	260	259	260	237
NH <sub>3</sub>	356	162	125	128	128	121	122	117
VOS	464	232	154	191	185	152	145	150

<sup>1</sup> De voorlopige realisatiecijfers voor 2011 zijn afkomstig van de Emissieregistratie. De definitieve cijfers over 2011 worden in februari 2013 gepubliceerd. De voorlopige emissiecijfers voor 2012 komen in juli 2013 beschikbaar, de definitieve emissiecijfers voor 2012 worden op 31 december 2013 aan de EU geleverd en in februari 2014 gepubliceerd.

<sup>2</sup> Raming PBL van mei 2011 (publicatienummer 5002530020) is de meest recente raming met betrekking tot vermelde stoffen.

Bron: Nederlandse rapportage aan Conventie inzake luchtverontreiniging over grote afstand (CLRTAP), 15 februari 2011. <http://cdr.eionet.europa.eu/nl/eu/colqt3lza> Eén kiloton (Kton) is één miljoen kilogram.

## Beleidsartikelen

**Tabel Emissies luchtverontreinigende stoffen en CO<sub>2</sub>**

Indicator	Basiswaarde 1990	Peiljaar 2009	Peiljaar 2010	Streefwaarde 2012 <sup>1</sup>
NO <sub>x</sub>	327,0 Kton	170 Kton	164 Kton	158,0 Kton
SO <sub>2</sub>	18 Kton	3 Kton	1,2 Kton	4,0 Kton
PM <sub>10</sub>	20 kton	10 kton	7,5 kton	–
NH <sub>3</sub>	1 Kton	3 Kton	2,5 Kton	3,0 Kton
NMVOS	181 Kton	45 Kton	37 Kton	55,0 Kton
CO <sub>2</sub>	30 Mton	38 Mton	37,9 Mton	38,7 Mton
Gemiddelde CO <sub>2</sub> - emissie nieuwe personenauto's	170 g/km (2005)	135 g/km	136 g/km	120 g/km (2015) 95 g/km (2020)

<sup>1</sup> De streefwaarde 2012 is gelijk aan de in het kader van de NEC-richtlijn vastgestelde emissieplafonds voor 2010. In 2012 zijn in het kader van het Gothenburg-Protocol nationale emissieplafonds voor 2020 vastgesteld. Binnen EU-verband worden deze plafonds in 2013 vastgelegd. Nederland zal deze emissieplafonds versleutelen naar emissieplafonds voor sectoren.

Bron: Gegevens peiljaar 2010 uit lenM begroting 2013

**Tabel (deel) Emissie NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOS, CO<sub>2</sub> in verkeer en vervoer**

	Waarde 1990	Waarde 1995	Waarde 2000	Waarde 2005	Waarde 2006	Waarde 2007	Waarde 2008	Waarde 2009	Waarde 2010	Waarde 2011	Basis- waarde peildatum
Emissie NO <sub>x</sub>											268 kton
Bron: (A) Emissie SO <sub>2</sub>	327	272	243	206	197	193	185	171	164	162	2000
Bron: (A) Emissie VOS (NM)	19	18	9	6	6	5	3	3	1,2	0,4	2000
Bron: (A) Emissie CO <sub>2</sub> in verkeer en vervoer	181	120	80	56	51	49	47	45	37	32,4	2000
	30,5	33,5	36,8	38,9	39,7	39	39,8	38,1	38	38	36,6 Mton

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Beoordeling: In 2010 is de streefwaarde voor NO<sub>x</sub> van 158 kton niet gehaald. Dit is in belangrijke mate het gevolg van tegenvallende NO<sub>x</sub>-uitstoot van Euro-V vrachtwagens en bussen. Hierover is de Tweede Kamer eerder geïnformeerd. Volgens prognoses van het PBL zal de NO<sub>x</sub>-uitstoot van het verkeer de komende jaren verder dalen.

**Tabel Tegengaan geluidhinder (sanering verkeerslawaaï)**

aantal woningen	t.g.v. rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	rijkswegen (incl. betreffend deel A-lijst)	spoorwegen (incl. Raillijst)	A-lijst	Overig	
Totaal	111.250	73.030	77.355	332.800	594.475
uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40.000	8.500	–	40.000	88.500
uitgevoerd 1990 t/m 31-12-2009	57.500	13.150	46.050	34.902	151.602
uitgevoerd 2010	414	2.514	3.215	220	6.363
Uitgevoerd 2011	674	1.592	3.220	957	6.443
Uitvoering gepland 2012	–	740	3.031	830	4.601
Realisatie 2012	–	549	3.301	1.125	4.705
Gepland restant per 31-12-2012	12.662	46.765	21.839	255.596	336.862
Gepland restant per 31-12-2020					

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï, 15 januari 2013

Realisatie A-lijst is een aanname gebaseerd op beschikbare middelen en gemiddelde kosten per woning. Realisatie spoorwegen betreft sanering die nog onder oude regelgeving wordt afgemaakt.

Verschillen tussen planning en realisatie houden verband met versnelling c.q. vertraging bij de uitvoering van projecten.

Artikelonderdeel

### 06.03 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Vergroting strategische en internationale oriëntatie*

- De bewindslieden van IenM hebben de volgende bilaterale bezoeken en economische missies geleid. Daarbij is per land gekozen voor thema's die het beste aansloten bij de kennisbehoefte en economische kansen: Azerbeidzjan (transport, havens, logistiek, luchthavens), Brazilië (luchtvaart, afval, biofuels), Polen (transport en infrastructuur), Zuid-Korea (water management, EXPO) en Thailand (watermanagement). De Staatssecretaris heeft uit China de minister voor Water en uit Singapore de minister Milieu en Water ontvangen. De Minister ontving de Vietnamese vicepremier en uit Bolivia de president.

#### *Versterkte inzet op natuurlijke hulpbronnen en biodiversiteit*

De inzet wordt vooral geleverd in EU-kaders, onder het Vlaggenschip Resource Efficiënt (RE) Europa. De belangrijkste prestaties in 2012 zijn:

- Ten aanzien van het dossier Duurzame Productie en Consumptie (SCP) is in 2012 een position paper uitgebracht; daarnaast is mede op Nederlands aandrigen een European Resource Efficiency Platform (EREP) opgericht, met vertegenwoordigers uit politiek, wetenschap en bedrijfsleven. In 2012 hebben in Nederland voorbereidende gesprekken met het bedrijfsleven plaatsgevonden om een actieve bijdrage te leveren aan EREP.
- In OESO-kader is in 2012 met een voortrekkersrol voor Nederland de Environmental Outlook to 2050 The Consequences of Inaction uitgebracht met een sterke focus op natuurlijke hulpbronnen. De Outlook verschaft beleidsmakers praktische handreikingen<sup>41</sup>.
- Belangrijk speerpunt in 2012 was de Ministersconferentie 20 jaar na de United Nations Conference on Environment and Development UNCED (Rio +20), met als hoofdagendapunten vergroening van de economie en internationaal bestuur. Op het gebied van het verduurzamen van handelsketens en de financiering van ecologische innovaties zijn tijdens Rio+20 geen grote doorbraken bereikt. Wel is afgesproken dat er via een intergouvernementeel proces opties worden geïdentificeerd voor een effectieve financieringsstrategie voor de mobilisering en het effectief gebruik van middelen voor duurzame ontwikkeling.
- In het kader van Rio+20 is verder een aantal publiekprivate partnerschappen afgesloten: Dutch Cycling Embassy, SkyNRG, From Waste to Energy en de Delta Alliance International. In het kader van het MoU met Brazilië zijn afspraken gemaakt over samenwerking op het vlak van duurzaamheidscriteria voor de productie en consumptie van biobrandstoffen en vaste biomassa.
- In 2012 is een bijdrage gegeven aan de implementatie van het Green Development Initiative, gericht op het faciliteren van private financiering van duurzaam landgebruik, behoud en duurzaam gebruik van biodiversiteit.
- Ten slotte heeft Nederland een actieve bijdrage geleverd aan internationale beleidsafspraken in het kader van het Biodiversiteitsverdrag (CoP11) en aan het UNEP-International Resources Panel en het World Resources Forum.

<sup>41</sup> [www.naturvarldsverket.se/upload/09\\_eu\\_och\\_internationellt/3-Internationellt/OECD/outlook-2050-oecd.pdf](http://www.naturvarldsverket.se/upload/09_eu_och_internationellt/3-Internationellt/OECD/outlook-2050-oecd.pdf)



## *Beleidsartikelen*

### *Verbetering proces richting Europa*

- Voor alle belangrijke internationale onderwerpen wordt gewerkt met dossierteams die de inbreng van Nederland in de EU of internationale conventies en verdragen voorbereiden. Aan deze dossierteams nemen naast het Rijk ook waar gewenst andere overheden deel. In dossierteams worden, vaak op basis van zogenaamde «impact assessments», nieuwe initiatieven getoetst op aspecten als doelbereik, lastendruk en territoriale impact.
- In 2012 zijn medewerkers van IenM op strategische plekken bij internationale organisaties gedetacheerd

### *Verbetering naleving en handhaving van internationale regels*

- Veel milieuproblemen hebben per definitie een grensoverschrijdend karakter. Om die reden zijn er internationale afspraken gemaakt op het gebied van overbrengen van afvalstoffen (EVOA), productbesluiten (Ecodesign), risicovolle stoffen en opsporing. De naleving en handhaving zijn bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belegd.

### *Beperken klimaatverandering door mondiale post-Kyoto afspraken*

- Er is in december 2012 een akkoord bereikt over een tweede, achtjarige verplichtingenperiode onder het Kyoto Protocol.
- Er is overeenstemming bereikt over het tijdschema om te komen tot een nieuw mondiaal klimaatarrangement in 2015, dat alle landen moet binden.
- Nederland heeft zich internationaal ingezet voor het uitwerken van nieuwe, meer sectorbrede marktmechanismen onder het klimaatverdrag en een verantwoorde ontwikkeling van een raamwerk voor diverse soorten marktmechanismen, met inachtneming van milieu-integriteit van emissiekredieten.
- Internationaal maakt Nederland zich sterk voor een groter betrokkenheid van het bedrijfsleven bij het klimaatbeleid. Er is in 2012, onder andere tijdens vier door Nederland geïnitieerde bijeenkomsten, een actieve dialoog gevoerd met het internationale bedrijfsleven. Uitkomsten daarvan zijn meegenomen in de inzet van Nederland in de klimaatonderhandelingen.
- Nederland heeft een actieve rol gespeeld in de Cartagena-dialoog – een groep van circa 40 ontwikkelde en ontwikkelingslanden.
- Nederland heeft met een (gedeelde) zetel in het bestuur van het Green Climate Fund een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van nieuwe internationale innovatieve financieringsarrangementen die de benodigde klimaatinvesteringsstroom stimuleren en versterken.

### *Clean Development Mechanism*

- In de begroting 2012 was opgenomen dat voor ca. 8,0 Mton aan emissiereducties geleverd zouden worden. Op 31 december 2012 is ca. 5,2 Mton daadwerkelijk geleverd. Het verschil van 2,8 Mton is wel gerealiseerd, maar was op 31 december 2012 nog niet overgeboekt vanuit het CDM-register in Bonn naar het Nederlandse register.

### *Interreg*

- De belangrijkste prestaties zijn een hoge deelname van Nederlandse partners aan ingediende projectvoorstellen binnen de INTERREG-programma's en het European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON) en daarnaast een hoge score van goedgekeurde projecten waarin Nederlandse partners deelnemen. Ultimo 2012 zijn 209 projecten met Nederlandse deelname in de



## Beleidsartikelen

transnationale en interregionale programma's in uitvoering (en 14 in het ESPON-programma).

### Strategie en Bestuur

- Er is een indicator opgesteld die op het gebied van ecologische duurzaamheid de ontwikkelingen op de belangrijkste uitdagingen in beeld brengt.
- In 2012 zijn twee Maatschappelijke Kosten/Baten Analyses naar de Tweede Kamer gezonden:
- Kosteneffectiviteit klimaatbeleid op weg naar 2050 waarin de kosten en baten van CO<sub>2</sub>-emissiereductie maatregelen zijn bekeken (Kamerstukken II, 2011/2012, 32 813, nr. 19)
- Stimulering sanering asbestdaken waarin op basis van een eveneens bijgevoegde «Inventarisatie asbestcement dak- en gevelbekleding in Nederland» de maatschappelijke kosten en baten van het saneren van asbesthoudende (golfplaten) daken en -gevelpanelen nader zijn bekeken. (Kamerstukken II, 2011/2012, 25 834, nr. 76).
- Het Wetsvoorstel private vergroening is niet, zoals gepland in 2012, afgerond in verband met vertraging van het wetgevingsproces.
- In 2012 is een strategische kennis- en innovatieagenda voor zowel milieu als – breder – voor het hele beleidsterrein van lenM vastgesteld. Daarmee is focus gebracht in de vraagsturing vanuit het beleid in de richting van kennisinstellingen, zoals PBL, TNO, RIVM. Tegelijk is in de praktijk van de vraagsturing de interactie met de kennisinstellingen verstevigd, zodat de middelen voor kennis effectiever worden ingezet voor de beleidsontwikkeling.
- Het Ketenakkoord Fosfaatkringloop is in uitvoering genomen door de aangesloten bedrijven, kennisinstellingen, NGO's en overheden. lenM heeft het proces gericht op het creëren van een Europese markt voor gerecycled fosfaat, gefaciliteerd en daarmee de fosfaatkringloop gesloten. Het aantal partijen dat zich heeft aangesloten is van 20 naar 34 partijen gegaan.

### Meetbare gegevens

Actualisatie indicatoren Interreg (zie begroting 2012 – 57.52)								
Prestatie-indicator	Basis waarde 2006	Gereali- seerd 2007	Gereali- seerd 2008	Gereali- seerd 2009	Gereali- seerd 2010	Gereali- seerd 2011	Gereali- seerd 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	209	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

Eind 2011 waren de programmagelden voor Interreg al voor het grootste deel toegezegd, waardoor de toename van goedgekeurde projecten in 2012 relatief lager is dan in eerdere jaren. Het aantal van 209 projecten met Nederlandse deelname ligt desalniettemin boven de streefwaarde (155 voor 2012) 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.

Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichting	Tegengaan klimaatverandering	06.01	2011/2012	2012	zie toelichting
	Actualisatie referentieraming	06.02		2012	zie toelichting
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
2. Overig onderzoek	Monitor NSL	06.02	2012	2012	zie toelichting
	Verbeteren luchtkwaliteit	06.02	2012	2012	zie toelichting

Tegengaan klimaatverandering: actualisatie referentieraming

De beleidsrapportage is op 22 augustus 2012 uitgebracht door PBL in het PBL rapport «referentieraming energie en emissies, actualisatie 2012»<sup>42</sup>.

*Beleidsconclusie:*

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

Verbeteren luchtkwaliteit, NEC plafonds:

PBL rapport van 3 juli 2012 kosten en baten van strengere emissieplafonds voor luchtverontreinigde stoffen. Nationale evaluatie voor de herziening van het Gothenburg Protocol<sup>43</sup>. Op 4 mei 2012 zijn door de Europese Commissie de nieuwe NEC plafonds voor na 2020 vastgesteld.

*Beleidsconclusie:*

De nieuwe plafonds voor 2020 die nu zijn vastgesteld zijn met bestaand beleid haalbaar. De analyse laat zien dat de gezondheidsbaten van een aangescherpt Europees emissiebeleid beduidend hoger zijn dan de kosten. Nederlanders leven langer en gezonder door extra emissiereducties. Daarnaast neemt de schade aan de Nederlandse biodiversiteit af door een daling van de depositie van vermistende en verzurende stoffen op natuurgebieden. Er zijn voldoende maatregelen voorhanden om in 2020 aan de verdergaande varianten voor emissiereductie te kunnen voldoen, met uitzondering van niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOS).

Monitoring NSL/verbeteren luchtkwaliteit:

Een lange looptijd van een beleidsonderwerp, zoals het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) is een rede om niet tussentijds te evalueren maar achteraf. Bij het NSL is de afspraak met de Tweede

<sup>42</sup> [www.pbl.nl/publicaties/2012/referentieraming-energie-en-emissies-actualisatie-2012](http://www.pbl.nl/publicaties/2012/referentieraming-energie-en-emissies-actualisatie-2012)

<sup>43</sup> [www.pbl.nl/publicaties/2012/kosten-en-baten-van-strengere-emissieplafonds-voor-luchtverontreinigende-stoffen](http://www.pbl.nl/publicaties/2012/kosten-en-baten-van-strengere-emissieplafonds-voor-luchtverontreinigende-stoffen)

### *Beleidsartikelen*

Kamer om jaarlijks een monitoringsrapportage naar de Kamer te zenden. In 2017 zal een eindevaluatie beleidseffecten NSL in relatie tot de ingezette Rijksmiddelen (meer dan € 300 miljoen) naar de Kamer worden gezonden.

De derde monitoringsrapportage is op 20 december 2012 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2012/2013, 30 175, nr. 154).

### *Beleidsconclusie*

In het grootste deel van Nederland is de luchtkwaliteit de laatste jaren sterk verbeterd. De gemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM10) waaraan de bevolking wordt blootgesteld, zal van 2011 tot 2015 verder dalen. Maar maatregelen blijven nodig om ook de laatste knelpunten, in grote steden en rond intensieve veehouderijen, op te lossen. De Europese NO<sub>2</sub>-normen waaraan Nederland in 2015 moet voldoen, worden nog op een zeer klein aantal plaatsen overschreden. De stikstofdioxidevervuiling is nog te hoog langs minder dan een halve kilometer van de 5.050 kilometer rijkswegen, en langs ongeveer elf kilometer van de 131.085 kilometers overige (provinciale, gemeentelijke en waterschaps-)wegen.

De luchtvervuiling door het wegverkeer zal de komende jaren verder afnemen doordat nieuwe auto's steeds schoner worden. De overheid stimuleert deze ontwikkeling door diverse stimuleringsregelingen. Zo worden sinds juni dit jaar trucks en bussen gesubsidieerd die reeds aan de nieuwe Euro VI norm voldoen; hun NO<sub>2</sub>-emissie is 90 procent lager dan die van oudere vrachtwagens. En sinds 1 oktober jongstleden zet de overheid een premie op taxi's en bestelwagens die van de nieuwste, schoonste technieken zijn voorzien. In het regeerakkoord is voorts afgesproken dat het gebruik van sterk vervuilende oude auto's wordt ontmoedigd door een einde te maken aan de belastingvrijstelling voor deze oldtimers van 25 jaar en ouder.

## Artikel 7. Duurzaamheid

### Algemene beleidsdoelstelling

Het tegengaan van de afwenteling van de effecten van de Nederlandse productie en consumptie op andere leefgebieden en op toekomstige generaties. Dit gebeurt onder andere door het vermogen van bodem en water om ecosysteemdiensten te leveren zoveel mogelijk te behouden en de milieudruk in de hele levenscyclus van grondstoffen en producten te minimaliseren.

### Doelbereiking en maatschappelijke effecten

In 2012 is voortgang geboekt met het verduurzamen van de samenleving en het creëren van een groene economie langs de lijnen die in de Duurzaamheidsagenda (Kamerstukken II, 2011/12, 33 041, nr. 1) zijn neergezet. Zo sloot het Kabinet twintig Green Deals met bedrijven, maatschappelijke organisaties en medeoverheden, onder andere voor de verduurzaming van zwembaden, biomassa en papierproductie (Kamerstukken II, 2011/12, 33 043 nr. 1). Om de grondstoffenvoorzieningszekerheid beter te borgen en de milieudruk van winning, productie, gebruik en afdanking van grondstoffen te reduceren is actief ingezet op het sluiten van ketens en het versterken van grondstoffenrotondes op het gebied van onder andere textiel, fosfaat, elektronische apparatuur en beton. Voor het creëren van een gelijk speelveld voor duurzame producten en diensten zijn onder anderen de (afval)regels voor nuttige toepassing van organische reststromen aangepast, zodat deze efficiënter kunnen worden ingezet voor hergebruik. Bovendien heeft Nederland zich ingezet voor Europees geharmoniseerde duurzaamheidseisen voor vaste biomassa, waarover een voorstel van de Europese Commissie wordt verwacht. Verder zijn initiatieven genomen om de transparantie en vergelijkbaarheid van duurzaamheidsprestaties te vergroten, zoals de website<sup>44</sup> over het meten van duurzaamheid en een wegwijzer in keurmerken voor consumenten op de website van Milieu Centraal<sup>45</sup>.

Een andere mijlpaal waarmee de overgang naar een circulaire economie wordt bevorderd is de in 2012 afgesloten nieuwe, 10-jarige raamovereenkomst verpakkingen, waarin de basis is gelegd voor het sluiten van de kringloop van verpakkingsmaterialen. Tevens is in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van de Crisis- en herstelwet ruimte gecreëerd voor het experimenteren met duurzaam stortbeheer. De voorbereidingen zijn getroffen voor een Green Deal waarin de voorwaarden voor de experimenteerruimte worden vastgelegd en het bedrijfsleven zich verbindt aan een langjarige investering.

Ook in de kabinetsreactie op de uitkomsten van de task force biodiversiteit is een lijn neergezet die de basis vormt voor een transitie naar een groene economie, die moet leiden tot No net Loss, dat wil zeggen per saldo geen verder verlies aan biodiversiteit in 2020. Met de Triple-O aanpak<sup>46</sup> – die staat voor Ontdekken, Overeenkomen, Ontwikkelen – is een concrete handreiking gedaan om in gebiedsinrichting en gebiedsbeheer de baten van het natuurlijk kapitaal te kunnen benutten. Methodes als de Triple-O aanpak en het Biodiversiteitactieplan<sup>47</sup> uit 2012 maken het mogelijk om als initiatiefnemers in een gebied de handen ineen te slaan voor kwaliteitsverbetering van de omgeving.

<sup>44</sup> [www.metenvanduurzaamheid.nl](http://www.metenvanduurzaamheid.nl)

<sup>45</sup> [www.milieucentraal.nl](http://www.milieucentraal.nl)

<sup>46</sup> [www.rwsleefomgeving.nl/downloads/t/triple-aanpak](http://www.rwsleefomgeving.nl/downloads/t/triple-aanpak)

<sup>47</sup> [www.biodiversiteitsactieplan.nl](http://www.biodiversiteitsactieplan.nl)

## Beleidsartikelen

### Externe factoren

Voor het verduurzamen van onze maatschappij heeft de (rijks)overheid zelf niet primair het heft in handen. Haar rol is het stimuleren en faciliteren van de partijen in de samenleving (zoals bedrijven en consumenten) die hun gedrag duurzamer kunnen maken. Het beleid wordt daarom in nauwe samenwerking met deze partijen vormgegeven.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
07 Duurzaamheid		Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>25.928</b>	<b>5.188</b>	<b>23.146</b>	<b>- 17.958</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>143.998</b>	<b>98.342</b>	<b>110.953</b>	<b>- 12.611</b>	
<i>07.01 Afval en duurzaamheidagenda</i>	<i>129.824</i>	<i>92.070</i>	<i>101.115</i>	<i>- 9.045</i>	
07.01.01 Opdrachten	13.966	2.219	10.912	- 8.693	2
– Uitvoering AgNL	12.988	380	8.827	- 8.447	
– Overige opdrachten	978	1.839	2.085	- 246	
07.01.02 Subsidies	115.858	89.851	90.203	- 352	
– Afvalfonds	115.858	89.851	89.408	443	
– Overige subsidies		0	795	- 795	
<i>07.02 Preventie en milieugebruiksruimte</i>	<i>5.939</i>	<i>3.088</i>	<i>3.575</i>	<i>- 487</i>	
07.02.01 Opdrachten	5.939	3.088	3.575	- 487	
<i>07.03 Ecosystemen en landbouw</i>	<i>8.235</i>	<i>3.184</i>	<i>6.263</i>	<i>- 3.079</i>	
07.03.01 Opdrachten	3.711	756	2.822	- 2.066	3
07.03.02 Subsidies	1.417	2.378	1.078	1.300	4
07.03.04 Bijdrage aan internationale organisaties en medeoverheden	3.107	50	2.363	- 2.313	5
<i>07.09 Ontvangsten</i>	<i>450</i>	<i>815</i>	<i>0</i>	<i>815</i>	<i>6</i>

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

### Toelichting

Ad 1) De opdrachtverlening aan AgNL is overgaan naar ILT en RWS/Leefomgeving. Bij AgNL werd de verplichting een jaar voor uitvoering van de opdracht vastgelegd, bij ILT en RWS/Leefomgeving gebeurt dat in het uitvoeringsjaar. Het betreft dus een verschil dat veroorzaakt wordt door het hanteren van een andere systematiek.

Ad 2) Het verschil wordt met name verklaard door de overheveling van middelen bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting naar artikel 6 ten behoeve van de centraal gecoördineerde opdracht aan AgentschapNL (AgNL).

Ad 3) Het verschil wordt met name verklaard door de verlaging van het kasbudget bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting ten bedrage van € 2,2 miljoen. Middelen zijn overgeheveld naar artikel 6 ten behoeve van de centraal gecoördineerde opdracht aan AgNL en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

Ad 4) De overschrijding heeft plaatsgevonden door het alsnog betalen en afronden van in eerdere jaren toegezegde subsidies, bijvoorbeeld in het kader van de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM).

Ad 5) De onderuitputting is het gevolg van het niet doorgaan van de betaling aan het Ministerie van Economische Zaken (EZ) in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG).

Ad 6) Ontvangst betreffende scheepsafvalstoffen binnenvaart.

Artikelonderdeel

### 07.01 Afval en duurzaamheidsagenda

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Uitvoering van de interdepartementale duurzaamheidsagenda*

- Onder coördinatie van de staatssecretaris van IenM is voortgang geboekt met de ruim 50 acties die onder de «Agenda duurzaamheid – een groene groeistrategie voor Nederland» hangen. Daarnaast heeft het kabinet green deals gesloten met het bedrijfsleven en zijn vorderingen gemaakt met het creëren van een gelijk speelveld voor duurzame producten en diensten.
- Nederland heeft via actieve deelname aan verschillende trajecten bij de Europese Commissie aangedrongen op een verbreding van de Richtlijn Ecodesign naar alle relevante milieugevolgen en in beginsel alle producten. Eind 2012 heeft de Europese Commissie de besluitvorming opgeschoven naar 2014<sup>48</sup>.
- Er maakten in 2012 bijna 500 metaalbedrijven gebruik van de in 2011 gelanceerde Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO-monitor, waarmee het niveau van duurzaam ondernemen transparant kan worden gemaakt). Het programma MKB Doe Mee is in 2012 voortgezet met 100 Midden- en Kleinbedrijf (MKB)-ondernemingen in de sectoren bouw en logistiek, die gebruik maakten van het adviestraject van Syntens. Negen op de tien ondernemers hebben de adviezen op het gebied van duurzame innovatie opgevolgd<sup>49</sup>.
- In 2012 is het advies van het bedrijfsleven over duurzaam inkopen verder geïmplementeerd, zijn grootschalige initiatieven ter bevordering van innovatie gestimuleerd en is de rol van overheidsinkopers versterkt (Kamerstukken II, 2011/12, 30 196, nr. 184).

#### *Uitvoering van de afvalagenda (brief «Meer waarde uit afval»)*

- Ter voorbereiding op het nationale afvalpreventieplan, dat op grond van de Kaderrichtlijn Afval eind 2013 gereed moet zijn, zijn de afvalpreventieactiviteiten in Nederland en de effecten ervan geïnventariseerd (zie ook het voortgangsbericht over de afvalbrief (Kamerstukken II, 2011/12, 30 872, nr. 112). Op basis daarvan bekijken betrokkenen welke afvalstoffen prioriteit moeten krijgen bij de uitwerking van preventiemaatregelen in het plan.
- Het herziene Besluit beheer verpakkingen, papier en karton is in december 2012 in de Ministerraad vastgesteld en op 24 januari 2013 gepubliceerd (Staatsblad 2013, nr. 24).
- In 2012 zijn de projecten uit de eerste ronde van de zeven prioritaire materiaalketens uit het Landelijk Afvalbeheerplan 2 (LAP2) afgerond. Voor de prioriteiten textiel, papier/karton, voedsel(verspilling), aluminium en bouw- en sloopafval zijn en worden projecten opgeschaald, waar mogelijk via afspraken met de sector in een green deal. Voorbeelden van geslaagde projecten zijn het printerloos kantoor, terugwinning van aluminium uit afvalverbrandingsinstallatie (AVI) bodemas, verduurzaming van de betonketen, ondernemers die van elkaar leren in duurzaamheidskringen, de textiel actiemaand in mei 2012 en een regionale «foodbattle» voor het terugdringen van voedselverspilling in huishoudens. De afspraken betreffen veelal een deel van de betreffende materiaalstroom en daarmee voor dat deel de

<sup>48</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0765:FIN:NL:PDF>

<sup>49</sup> <http://issuu.com/syntens/docs/mkb-doe-mee-uitgave2-juni-2012>

beoogde orde grootte 20% milieuwinst in die stroom. Voor de ketens grof huishoudelijk afval en PVC is te weinig of te langzaam milieuwinst mogelijk gebleken voor zinvolle opschaling.

- In 2012 zijn zogeheten grondstofrotondes gestimuleerd voor textiel, fosfaat en elektr(on)ische apparaten. Met de kunststofronde is in januari 2013 gestart, omdat is gewacht op het afsluiten van het nieuwe verpakkingenakkoord. De uitvoering van het ketenakkoord fosfaat-kringloop is voortvarend verlopen. Er zijn regionale verwerkingsroutes en concrete businesscases ontwikkeld om exporteerbare fosfaatproducten (zoals kunstmest) te produceren uit teruggewonnen fosfaat bij waterzuivering, uit mest en uit de voedingsmiddelenindustrie. Investerings in installaties voor terugwinning en verwerking van fosfaat zijn versneld. De grondstofronde textiel heeft onder andere geresulteerd in een plan van aanpak om textielinzameling te optimaliseren.
- In diverse trajecten zijn en worden knelpunten in regelgeving aangepakt. Het gaat onder meer om verlichting van de afvalregels voor nuttige toepassing van organische reststromen en het opstellen van einde-afval-criteria voor puingranulaat ter bevordering van recycling. Door het invoegen van de agrarische activiteiten in het Activiteitenbesluit milieubeheer (Stb. 2012, nr. 441) is een vermindering van de administratieve lasten gerealiseerd van € 42,7 miljoen (zie bijlage bij Kamerstukken II, 2011/12, 29 515, nr. 338). Ook zijn oplossingen voor eventuele knelpunten in regelgeving onderdeel van diverse green deals (Kamerstukken II, 2011/12, 33 043, nr. 1).
- In samenwerking met de sector is een voorstel voor einde-afval-criteria voor puingranulaat opgesteld dat op draagvlak kan rekenen bij de stakeholders (zie ook voortgangsbericht afvalbrief).
- Eind 2012 is het traject tot wijziging van de Wet milieubeheer gestart, dat zal resulteren in een juridische basis om een landelijke regeling voor de einde-afval-criteria te creëren. Dit type criteria leidt tot een hogere kwaliteit van secundaire grondstoffen en geeft een positieve impuls voor de recycling.
- De RoHS-richtlijn (Restriction on Hazardous Substances, 2011/65/EG) is geïmplementeerd in de Regeling gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur. De regeling bevat bepalingen voor het gebruik van gevaarlijke stoffen als lood, kwik en cadmium in apparatuur en is op 2 januari 2013 in werking getreden (Staatscourant 2012 nr. 23695).

Meetbare gegevens

#### **Actualisatie Grafiek Ontwikkeling afvalaanbod en -toepassing**

De indicator «Ontwikkeling afvalaanbod en -toepassing» kent tussen-doelen voor 2015 en 2021 (afkomstig uit LAP2). Deze betreffen het totale afvalaanbod en het aandeel dat nuttig wordt toegepast respectievelijk verbrand of gestort. De meest recente monitoringgegevens van AgentschapNL (van mei 2012 over het jaar 2010, bevestigen het beeld van de afgelopen jaren: de totale hoeveelheid afval lijkt af te nemen en meer dan 90% van het Nederlandse afval wordt nuttig toegepast. Actuele gegevens (over 2011) komen in mei 2013 beschikbaar (zie eveneens Overzicht afgeronde onderzoeken).

Artikelonderdeel

#### **07.02 Preventie en milieugebruiksruimte**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Met een wijziging van de Regeling bodemkwaliteit op 1 januari 2012 is het bodemloket verankerd, dat in de loop van 2012 operationeel is



- geworden<sup>50</sup>. Het bodemfunctie- en bodemkwaliteitskaartensysteem is hierin ondergebracht, waarmee het systeem een volledig beeld geeft van de bodemkwaliteit in Nederland.
- Op 12 juli 2012 is bij wijziging van de Amvb behorende bij de Crisis- en herstelwet (derde tranche) een wijziging van het Stortbesluit doorgevoerd (Staatsblad 2012, nr. 350). Dit betreft de invoeging van de Experimentenparagraaf Duurzaam Stortbeheer. Inwerkingtreding van deze wijziging van het Stortbesluit is voorzien per apart Koninklijk Besluit eind 2013, afhankelijk van het moment van afsluiten van de green deal Duurzaam Stortbeheer.
  - Als toetsingskader voor het duurzaam gebruiken van de ondergrond is de zoekmachine BodemVizier online en werkend<sup>51</sup>
  - Het ontwerp van de Zwemwaterwet is nog niet gepubliceerd. In de loop van 2012 is besloten om de ontwikkeling van de nieuwe zwemwaterregelgeving op wetniveau te integreren in de in ontwikkeling zijnde Omgevingswet (zie ook de bijlage bij kamerstukken II, 2011/12, 33 118 nr. 3).
  - Aanpak en planning voor de Nota drinkwater zijn in de loop van 2012 gewijzigd; de nota wordt in 2013 in samenwerking met alle stakeholders (drinkwaterbedrijven, provincies, gemeenten en waterbeheerders) opgesteld en zal een integraal kader geven voor het nationale drinkwaterbeleid. Wel is in 2012 het nationaal kader ten behoeve van de tweede generatie stroomgebiedsbeheerplannen (Kaderrichtlijn water) opgesteld<sup>52</sup>.
  - De evaluatie van het Uitvoeringsprogramma Diffuse Bronnen Waterverontreiniging is afhankelijk van de voortgang op majeure dossiers, zoals het nutriënten- en gewasbeschermingsmiddelenvraagstuk. Deze thema's zijn zeer bepalend voor het beeld van wat het beleid voor diffuse bronnen heeft opgeleverd. Door vertraagde rapportages op deze terreinen zal de rapportage over het uitvoeringsprogramma op zijn vroegst medio 2013 gereed zijn.

#### Meetbare gegevens

Prestatie- en effectindicatoren voor de milieukwaliteit van bodem en water:

Het aandeel van alle gebieden dat op bodemkwaliteitskaarten is vastgelegd is 100% (AgentschapNL). De streefwaarde voor 2012 was 95%. Het percentage meetresultaten dat aan de wettelijke normen voor drinkwaterkwaliteit voldoet en de mate waarin drinkwaterbedrijven een goedgekeurd leveringsplan hebben zijn beide 100%. De streefwaarden voor 2012 waren respectievelijk 99,9% en 100% (deze normen hebben een wettelijke basis in de Drinkwaterwet; de cijfers over de mate van realisatie zijn afkomstig van AgentschapNL).

De streefwaarde voor de mate waarin drinkwaterbedrijven voldoen aan de wettelijke leveringszekerheidsnorm is 100% voor 2015. Sinds 2012 leveren drinkwaterbedrijven volgens een jaarlijkse cyclus gegevens aan over de kwaliteit van het geleverde drinkwater. Alle drinkwaterbedrijven hebben daarvoor een jaarrapportage ingediend; de analyse over deze gegevens is in april 2013 beschikbaar.

<sup>50</sup> [www.bodemloket.nl](http://www.bodemloket.nl)

<sup>51</sup> <http://vizier.bodemrichtlijn.nl>

<sup>52</sup> [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)



Het doel is dat in 2015 100% van de zwemlocaties voldoet aan de Zwemwaterrichtlijn. In 2011 voldeed 88,4% van de zwemlocaties gelegen in het zoete oppervlaktewater; van de zwemlocaties gelegen aan de kust voldeed 97,7%. (Deze indicator wordt vastgesteld op grond van de verplichte jaarlijkse rapportages van de waterbeheerders over de kwaliteit van het zwemwater).

Artikelonderdeel

### 07.03 Ecosystemen en landbouw

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Het interdepartementale beleidsprogramma biodiversiteit is afgerond en geëvalueerd. De Kamer is middels een brief van juli 2012 (Kamerstukken II, 2011/12, 26 407, nr. 63) over de resultaten van het programma alsmede de evaluatie geïnformeerd.
- In 2012 is een start gemaakt met een meerjarig monitoringprogramma dat uiteindelijk informatie moet opleveren over de maatschappelijke meerwaarde (kosten en baten) van functionele agrobiodiversiteit (FAB). De eerste meetresultaten uit de FAB-pilots zijn opgenomen in het handboek (Een gezonde bodem onder een duurzame samenleving, RIVM april 2012).
- De biociden in de categorie hoog risico hebben ofwel een toelating of zijn van de markt gehaald. In 2012 is gestart met de implementatie van de Verordening biociden; deze zal tijdig worden afgerond in 2013.
- In 2012 zijn nog geen reële emissiecijfers naar oppervlaktewater ingevoerd in de toelatingsbeoordeling, omdat de daarvoor benodigde onderzoeksgegevens nog niet beschikbaar waren. De gegevens komen waarschijnlijk in de loop van 2013 beschikbaar; in de aangekondigde Tweede nota duurzame gewasbescherming zal hierop worden ingegaan.
- In 2012 is het gedoogbeleid ingevuld voor stoppende bedrijven die vallen onder het actieplan ammoniak. Dit beleid is op 1 januari 2013 in werking getreden (Kamerstukken II, 2012/13, 33 037 nr. 39).
- Het aanvullen van het Besluit huisvesting veehouderij met emissienormen voor fijn stof is in 2012 voorbereid met een onderzoek ter onderbouwing van de normen. Inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit is voorzien in 2014 (Kamerstukken II, 2012/13, 30 175, nr. 130).
- In 2012 is uit overleg met producenten van stalemissiereducerende technieken gebleken dat zij mee willen werken aan certificering van hun technieken. Voor emissiereducerende technieken waarvoor certificering op initiatief van de producenten niet haalbaar is, wordt naar een vervangend beoordelingssysteem gezocht. In 2013 zal duidelijk worden voor welke technieken er certificaten komen en hoe de markttoegang voor overige technieken er uit ziet.
- Het aanscherpen van de emissienormen voor ammoniak in een wijziging van het Besluit huisvesting veehouderij is in 2012 gestart met een voorbereidend onderzoek ter onderbouwing van de normen. Inwerkingtreding van het wijzigingsbesluit is voorzien in 2014 (Kamerstukken II, 2011/12, 30 654, nr. 99).

Meetbare gegevens

#### Actualisatie indicatoren Duurzame landbouw

Indicatoren duurzame landbouw: De indicator voor ammoniak betreft de totale emissie van alle doelgroepen. De streefwaarde voor 2020 is 122 kton. Uit de Emissieregistratie blijkt voor zowel 2010 als 2011 een totale emissie 122 kton. De indicator voor meststoffen betreft het gemiddelde nitraatgehalte in het ondiepe grondwater van zandgronden. De streefwaarde voor de lange termijn is 50 mg/l. Uit het rapport «Landbouw-

## Beleidsartikelen

praktijk en waterkwaliteit in Nederland, RIVM, 2012»<sup>53</sup> blijkt een gehalte van 63 mg/l in 2010 en 51 mg/l in 2011. De indicator voor fijn stof betreft het aantal overschrijdingen van de normen voor fijn stof. Het doel is dat 0% van de veehouderijbedrijven de norm overschrijdt. Uit de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) blijkt dat in 2011 64 veehouderijen en in 2012 132 veehouderijen de fijn-stofnormen overschrijden (Kamerstukken II, 2012/13, 30 175, nr. 154).

Indicator gewasbeschermingsmiddelen: In de Evaluatie Nota duurzame gewasbescherming van februari 2012<sup>54</sup> concludeert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat om geen normoverschrijdingen te hebben, de milieubelasting van het oppervlaktewater door het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen met 95% moet afnemen ten opzichte van 1998. In de verantwoording over 2011 is reeds aangegeven dat telers de milieubelasting met ongeveer 85% hebben weten terug te dringen. De aangekondigde Tweede nota duurzame gewasbescherming zal nieuw beleid aankondigen op het gebied van de waterkwaliteit. Er zullen realistische en uitvoerbare ambities worden opgenomen met nieuwe indicatoren.

Indicator natuurlijke hulpbronnen: Het aandeel van het op de Nederlandse markt gebrachte hout dat duurzaam is geproduceerd, wordt gemeten in de monitor «Duurzaam geproduceerd hout op de Nederlandse markt», uitgevoerd door de Stichting Probos in opdracht van de Rijksoverheid.

Hierbij wordt uitgegaan van de duurzaamheidscriteria die de overheid hanteert in het inkoopbeleid. De Kabinetsambitie was dat vanaf 2011 minimaal 50% van het hout op de Nederlandse markt duurzaam is geproduceerd. De monitor 2011 laat zien dat dit aandeel in 2011 65,7% was.

### Overzicht afgeronde onderzoeken

	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichting	Verbeteren milieukwaliteit van bodem en water: onderdeel waterketen	07.02	2011	2012	zie toelichting
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
2. Overig onderzoek	monitoring LAP	07.01	2012	2012	zie toelichting

### Beleidsdoorlichting waterketen

De evaluatie van het Bestuursakkoord Waterketen (looptijd 2007–2011) is niet doorgegaan, omdat het akkoord overging in het Bestuursakkoord Water (BAW). De evaluatie van het BAW is voorzien voor eind 2013, hierin wordt ook de evaluatie van het waterketenbeleid meegenomen.

<sup>53</sup> 10 [http://www.rivm.nl/Bibliotheek/Wetenschappelijk/Rapporten/2012/september/Landbouwpraktijk\\_en\\_waterkwaliteit\\_in\\_Nederland\\_periode\\_1992\\_2010](http://www.rivm.nl/Bibliotheek/Wetenschappelijk/Rapporten/2012/september/Landbouwpraktijk_en_waterkwaliteit_in_Nederland_periode_1992_2010)

<sup>54</sup> <http://www.pbl.nl/publicaties/2012/evaluatie-van-de-nota-duurzame-gewasbescherming>

## *Beleidsartikelen*

### *Overig onderzoek monitoring LAP<sup>55</sup>*

Het Landelijk Afvalbeheerplan wordt jaarlijks gemonitord. De rapportage hierover geeft weer hoeveel afval is geproduceerd en verwerkt en daarmee hoe de beleidsdoelen voor preventie en nuttige toepassing worden gehaald. Uit de rapportage die in 2012 is opgesteld (Nederlands afval in cijfers 2006–2010 van februari 2013) blijkt, naast het algemene beeld van een daling van het totale afvalaanbod en een aandeel nuttige toepassing van meer dan 90%, dat de recycling van huishoudelijk afval op hetzelfde niveau blijft. Op basis daarvan is aan gemeenten en het afvalbedrijfsleven om advies gevraagd over de wijze waarop de recycling van huishoudelijk afval wel kan worden verhoogd.

---

<sup>55</sup> [www.LAP2.nl](http://www.LAP2.nl)

**Artikel 8. Externe veiligheid en risico's**

Algemene beleidsdoelstelling	Mens en milieu beschermen tegen maatschappelijk onaanvaardbaar geachte milieu- en gezondheidsrisico's.
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 het ministerie van 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)					
08 Externe veiligheid en risico's	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>80.383</b>	<b>24.444</b>	<b>47.919</b>	<b>- 23.475</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>100.771</b>	<b>33.199</b>	<b>52.781</b>	<b>- 19.582</b>	
<i>08.01 Veiligheid chemische stoffen</i>	<i>6.340</i>	<i>8.275</i>	<i>6.195</i>	<i>2.080</i>	
08.01.01 Opdrachten	5.867	7.788	5.695	2.093	
08.01.02 Subsidies		39	0	39	
08.01.04 Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	473	448	500	- 52	
<i>08.02 Veiligheid GGO's</i>	<i>1.756</i>	<i>2.163</i>	<i>2.421</i>	<i>- 258</i>	
08.02.01 Opdrachten	1.683	2.111	2.321	- 210	
08.02.04 Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	73	52	100	- 48	
<i>08.03 Externe veiligheid inrichtingen en transport</i>	<i>92.675</i>	<i>22.761</i>	<i>44.165</i>	<i>- 21.404</i>	
08.03.01 Opdrachten	15.462	14.390	13.246	1.144	
08.03.02 Subsidies	5.047	3.322	2.000	1.322	2
08.03.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	645	484	578	- 94	
08.03.04 Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	71.521	4.565	28.341	- 23.776	
- Bijdragen asbestsanering	46.488	1.535	18.611	- 17.076	3
- Bijdragen programma Externe Veiligheid	7.151	2.948	3.730	- 782	
- Overige bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	17.882	82	6.000	- 5.918	4
<i>08.09 Ontvangsten</i>	<i>127</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) De lagere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt doordat in 2012 de benodigde middelen voor de 3<sup>e</sup> fase sanering asbestwegen lager zijn uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd. De vrijvallende middelen zijn bij 2<sup>e</sup> suppletoire begroting 2012 ingezet voor de overboeking naar het Provincie- en het Gemeentefonds ten behoeve van een bijdrage (€ 25 miljoen) in de oprichting van de Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's).

## Beleidsartikelen

Ad 2). De hogere subsidie-uitgaven zijn grotendeels het gevolg van een groter beroep in 2012 op de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom (TNS).

Ad 3) In 2012 waren de benodigde middelen voor de 3<sup>e</sup> fase sanering asbestwegen lager dan oorspronkelijk geraamd. De vrijvallende middelen zijn ingezet voor de overboeking naar het Provincie- en het Gemeentefonds ten behoeve van de bijdrage in de oprichting van de RUD's.

Ad 4) In de oorspronkelijke ramingen is voor in totaal € 6 miljoen rekening gehouden met bijdragen in de saneringen van risicovolle situaties die voortvloeien uit het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb) alsmede het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi). In 2012 is hierop geen beroep gedaan. De vrijvallende middelen zijn ingezet voor de overboeking naar het Provincie- en het Gemeentefonds ten behoeve van de bijdrage in de oprichting van de RUD's.

### Artikelonderdeel

#### **08.01 Veilig gebruik van chemische stoffen**

### Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Op weg naar het bereiken van het einddoel voor chemische stoffen in 2020, zijn voor de periode 2010 – 2018 tussendoelen geformuleerd. In 2012 is de voorlichting aan bedrijven ter facilitering van de registratieverplichtingen gecontinueerd. Voorlichting via bijeenkomsten, georganiseerd in samenwerking met de Kamers van Koophandel, extra voorlichting en ondersteuning via de Nederlandse Helpdesk REACH (Registratie, Evaluatie en Autorisatie van Chemische stoffen), een mentorenprogramma ter ondersteuning van het MKB-bedrijfsleven en direct mailing aan bedrijven, zijn voorbeelden van deze activiteiten. Nederland heeft door participatie in Europese besluitvorming, bijvoorbeeld via overleg van bevoegde autoriteiten en via de verschillende Comités van het Europees Chemicaliën-Agentschap (ECHA) ingezet op efficiënte en effectieve uitvoering van de REACH-verordening. In juni 2012 zou de Europese Commissie een evaluatie van de eerste 5 jaar van uitvoering van de REACH-verordening hebben moeten uitbrengen – die is evenwel vertraagd. Dat betekent dat Nederlandse beleidsmatige en politieke inbreng in dat proces eveneens vertraagd is, ten opzichte van wat in de begroting voor 2012 werd verwacht. Wel heeft Nederland een eigen evaluatie over de uitvoering van REACH in Nederland laten uitvoeren die met beleidsconclusies aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerstuk 21 501-08, nr. 369). Deze tussentijdse voortgangsrapportage over de invoering van het nieuwe Europese stoffenbeleid heeft ook gediend als inbreng van Nederland voor de evaluatie van REACH door de Europese Commissie.
- In het kader van het mondiale stoffenbeleid heeft Nederland in 2012 door het leveren van technische inbreng en door financiële bijdragen aan de uitvoering geparticipeerd in de mondiale chemicaliënverdragen.
- In 2012 is veel aandacht uitgegaan naar het asbestbeleid. Dat heeft geresulteerd in twee Green Deals, één met Aedes en één met Land- en Tuinbouworganisatie (LTO), over het vervangen van asbestdaken door daken met zonnepanelen. Voor de agrarische sector is daar een convenant met de provincies op gevolgd, waarbij aan het Provincie-

fonds € 20 miljoen is overgemaakt. De Tweede Kamer is hierover bij brief van 7 september 2012 geïnformeerd (Kamerstuk 25 834 nr. 76). Met de ontwikkeling van het asbestvolgsysteem zijn in 2012 belangrijke stappen gezet. De derde fase van het project sanering asbestwegen is nagenoeg afgerond in 2012. Ook in 2012 is de regeling niet-beroepsgebonden asbestmesothelioomslachtoffers gefinancierd. Daar is voor circa € 2,8 miljoen een beroep op gedaan.

- Uitvoering van activiteiten in het kader van de vier speerpunten van de Nationale Aanpak Milieu & Gezondheid.
- Het Actieplan «Verbetering ventilatievoorzieningen nieuwbouwwoningen» is ondertekend met de ketenpartijen (Kamerstuk 32 757 nr. 43)
- In 2012 is de eerste versie van de Atlas Leefomgeving opgeleverd: burgers en professionals kunnen op basis van postcode op digitale wijze kaartgerelateerde informatie (in eerste instantie een beperkt aantal indicatoren) over de leefomgeving krijgen.<sup>56</sup>

Meetbare gegevens

Zoals met de Tweede Kamer is gedeeld (Kamerstuk 28 701, nr. 77), heeft het prioritair stoffenbeleid dat liep tot 2010 een vernieuwingsslag ondergaan. In het kader van deze vernieuwing wordt ook een nieuwe indicator ontwikkeld die eind 2013 gereed zal zijn en die uitdrukking moet geven aan de doorwerking van het Europese stoffenbeleid in de Nederlandse situatie. In navolging van de begrotingsverantwoording 2011 wordt ook voor 2012 niet meer gewerkt met de verouderde indicator voor prioritair stoffen, maar wordt in de tabel hieronder de Nederlandse inzet in Europese stoffendossiers in perspectief van de voorafgaande jaren kwantitatief weergegeven. In de tabel staat in de laatste kolom («beoordeeld») het aantal dossiers aangegeven waarop Nederland een inhoudelijke inbreng heeft geleverd. Uit de tabel blijkt dat daarbij zeer ernstige zorgstoffen en restricties altijd de nodige aandacht krijgen.

Werkveld	2008	2009	2010	2011	2012	Totaal	Beoordeeld
Beoordeelde dossiers	0	1	24	162	231	418	199
Stofevaluaties	4	0	8	14	16	42	42
Zeer ernstige stoffen	24	24	41	42	94	225	225
Restricties	0	0	9	11	12	32	32
Geharmoniseerde indeling/etikettering	1	8	22	49	122	129	123
Helpdesk REACH (behandelde vragen)				528	320		

Bron: RIVM

Toelichting:

Voor het jaar 2011 zijn verbeterde cijfers opgenomen ten opzichte van de Jaarverantwoording 2011

Artikelonderdeel

**08.02 Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Uitvoeren GGO-beleid en nationale regelgeving, waaronder het afhandelen (door het Bureau GGO) van vergunningaanvragen.
- Uitvoeren EU-regelgeving over GGO's. Nederland levert hierbij input in het Europese beoordelingsproces waarmee ongeveer 20 aanvragen per jaar om toelating van GGO's tot de markt op grond van verordening 1829/2003/EG worden afgehandeld.

<sup>56</sup> [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl)

## Beleidsartikelen

- Uitvoering van verplichtingen in het kader van het Biosafety Protocol zoals geïmplementeerd in verordening 1946/2003/EG. Ratificatie en implementatie van het supplementair protocol aansprakelijkheid en verhaal van GGO's.
- Nederlands standpunt ingebracht in de EU ten behoeve van de afronding van de fase van besluitvorming ten aanzien van nieuwe plantveredelingstechnieken in relatie tot genetische modificatie.
- Nederlands standpunt ingebracht in de EU ten behoeve van de afronding van de fase van besluitvorming ten aanzien van de nieuwe EU regels, die -afhankelijk van de uitkomst van de EU onderhandelingen – gaan gelden te aanzien van de sociaal-economische aspecten van GGO's en de mogelijkheid voor lidstaten om te kunnen besluiten over teelt van GGO's in eigen land onafhankelijk van de risicobeoordeling.

Meetbare gegevens

Het beleidsterrein veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen leent zich slecht voor beleidsindicatoren.

Artikelonderdeel

### **08.03 Externe veiligheid inrichtingen en transport**

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Verbeteren veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

- De Nederlandse regelgeving is volledig aangepast aan de wijzigingen van de technische Bijlagen van de internationale verdragen over transport van gevaarlijke stoffen over zee, binnenwateren, spoor en weg. Hiermee zijn de verplichtingen die Nederland heeft ten opzichte van de EU-Kaderrichtlijn 2008/68/EG tijdig en volledig nagekomen.
- Inwerking treden van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in de loop van 2012.
- Dit is niet gerealiseerd omdat de behandeling van het wetsvoorstel langer duurde dan voorzien.

#### *Beheersing van risico's die samenhangen met Externe Veiligheid*

- Afronden en complementeren van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) (onder andere aanwijzen mijnbouw, ontwikkelen rekenmethodiek mijnbouwinstallaties en aardgasinstallaties en LPG tankstations wegverkeer);
- Afronden van het Programma Buisleidingen; Inwerkingtreding van Besluit en Regeling externe veiligheid buisleidingen voor overige chemische stoffen. Mitigerende maatregelen voor saneren knel- en aandachtpunten in ontwikkeling. Structuurvisie Buisleidingen is op 29 oktober 2012 vastgesteld en aan de Kamers de Staten-Generaal aangeboden (Kamerstuk 33 473, nrs. 1/2);
- Het ontwerpbesluit externe veiligheid transportroutes is in procedure gebracht (voorhang en voorpublicatie in Staatscourant. 2012, 26187). De bijbehorende regeling is voorbereid. Beoogd moment van in werking treden is 1 januari 2014. Opstellen van beveiligingsmaatregelen binnen de sector buisleidingen, implementatie van het Convenant Olie en (petro)chemische industrie vitaal security<sup>57</sup>, respectievelijk het Security covenant kunstmest<sup>58</sup> en omzetten van EU-regelgeving over zelfgemaakte explosieven.

<sup>57</sup> (<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/convenanten/2008/05/27/olie-en-petrochemische-industrie-vitaal-security.html>),

<sup>58</sup> (<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2007/09/01/security-convenant-kunstmest.html>)

## Beleidsartikelen

- De vorming van een landsdekkend stelsel van regionale uitvoeringsdiensten (RUD's) in 2012 is in belangrijke mate gerealiseerd. Eind 2012 waren 17 van de in totaal 28 RUD's operationeel.

## Meetbare gegevens

**Tabel: invulling van het Register van risicogegevens**

Indicator	Basiswaarde	Streefwaarde
Actualiteit van vulling van het Register van risicogegevens	Actueel in 2010	Voor het Register van risicogegevens wordt elk jaar gestreefd naar een actuele vulling.
Beschikbaarheid van onderzoeksgegevens betreffende de categorale inrichtingen en buisleidingen	Geen volledig overzicht van risicovolle situaties	Voor aardgas en brandbare vloeistoffen leidingen zijn de knel- en aandachtspunten bekend. Voor overige chemicaliënleidingen is de 1 <sup>e</sup> inventarisatie gereed, maar vindt nog verder consequentieonderzoek plaats.
Aantal (opgeloste) knelpunten met betrekking tot externe veiligheid.	Het aantal knelpunten is eind 2008 vastgesteld. De urgente sanering van LPG-stations is in 2008 voltooid. Overige sanering vindt plaats in kader van uitvoering LPG-convenant. Voor gastransportleidingen is dit beeld in 2009 (gas) en 2010 (brandbare vloeistoffen) vastgesteld. Voor de overige transportleidingen voor gevaarlijke stoffen wordt dit beeld in 2011 vastgesteld. Voor basisnet vervoer gevaarlijke stoffen wordt dit beeld in 2009 (weg/water) en 2010 (spoor) vastgesteld.	Er voldoen nog 16 gevallen niet aan het basisveiligheidsniveau van BEVI; bij 11 daarvan loopt de formele procedure en in 5 gevallen vindt nog overleg plaats. Knelpunten mbt het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV) en het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen zijn bekend; de sanering loopt. Uitvoering LPG convenant zal in 2011 worden afgerond. PM Maatregelen uit het kabinetsstandpunt Ketenstudies zijn op een enkel onderdeel na uitgevoerd, en worden in 2012 afgerond. Voor buisleidingen zijn de knelpunten opgelost in 2014, respectievelijk 2017. Er zijn (maximaal) 43 knelpunten in het kader van Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, waarvan er 7 door het Rijk zijn aangekocht. In 2013 wordt in een beleidsbrief vastgelegd op welke wijze het oplossen van knelpunten in het kader van Basisnet wordt vormgegeven. Het zal gaan om een 'milde' sanering zodat het woonrecht van belanghebbende(n) gerespecteerd wordt. Hierdoor is het niet mogelijk om aan te geven in welk jaar deze knelpunten zijn opgelost. Het luchthavenindelingsbesluit Schiphol is uitgebreid met aanvullende ruimtelijke beperkingen gericht op de beheersing van het groepsrisico.

Bron: 8e Voortgangsrapportage inzake Externe Veiligheid, Kamerstukken II 2008/2009, 27 801, nr. 63



Overzicht afgeronde onderzoeken					
	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichting	Verantwoording toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (ggo's)	08.02	2012	2012	zie toelichting
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
2. Overig onderzoek	Tussentijdse evaluatie doelstellingen Europese vernieuwing stoffenbeleid (REACH)	08.01	2011	2012	zie toelichting

Toelichting:

*Verantwoording toepassing van GGO's*

Het evaluatie onderzoek GGO's is verstraagd als gevolg van de vertraging in de Europese behandeling van twee door Nederland ingebrachte onderwerpen (teelt GGO nationaal regelen en nieuwe technieken).

*Tussentijdse evaluatie doelstellingen Europese vernieuwing stoffenbeleid (REACH)*

De beleidsdoorlichting Veilig gebruik van Chemische Stoffen (Kamerstukken II, 2010/2011, 21 501-08, nr. 369) is vertrekpunt voor het bepalen van de Nederlandse inbreng voor de tussentijdse evaluatie van het met REACH vernieuwde Europese stoffenbeleid. Volgens de oorspronkelijke Europese planning zou die tussentijdse evaluatie van REACH in juni 2012 afgerond worden, maar inmiddels is deze verstraagd tot in 2013.

**Artikel 9. Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut**

Algemene beleidsdoelstelling	Het KNMI garandeert als onafhankelijke autoriteit aan Nederland de best beschikbare informatie op het gebied van meteorologie en seismologie als bijdrage aan de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland, inclusief de openbare lichamen Saba, Sint Eustatius en Bonaire.
Doelbereiking en maatschappelijke effecten	<p>Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) heeft</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• de nationale meet- en data-infrastructuur onderhouden (samen met Deltares is de eerste Nationaal Modellen en Data Centrum (NMDC)-opdracht als operationeel platform voor het runnen van het Delta-instrumentarium verkregen); het algemeen weerbericht voor de Nederlandse samenleving beschikbaar gesteld;</li><li>• beoordeeld of alarmering bij gevaarlijke of ontwrichtende weersituaties nodig was (één keer is in 2012 terecht een weeralarm en tien keer is terecht een code oranje voor extreem weer afgegeven);</li><li>• luchtvaartmeteorologische inlichtingen geleverd,</li><li>• klimaatwaarnemingen (voornamelijk bij het opzetten van een Global Framework for Climate Services (GFCS) door de World Meteorological Organization (WMO), klimaatverwachtingen en klimaatscenario's geleverd en heeft onderzoek verricht op deze gebieden.</li></ul> <p>Hierdoor</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• hebben individuele burgers, bedrijven en (overheids)organisaties tijdig kunnen reageren op de verwachte (gevaarlijke) weersomstandigheden;</li><li>• kon tijdig en gericht (beleidsmatig) worden ingespeeld op ontwikkelingen, zoals op het gebied van klimaatverandering en seismische activiteit (onafhankelijk deskundigheid geleverd bij de discussie in de Tweede Kamer over het mogelijk beperken van de aardbevingen in het Groninger gasveld door productievermindering);</li><li>• hadden hulpdiensten, burgers en bedrijven tijdens ontwrichtende situaties toegang tot specifieke berichten die tijdens die situaties van belang worden geacht bij het oplossen daarvan;</li><li>• en is er op Europees niveau intensief samengewerkt bij de uitvoering van het aardobservatiebeleid.</li></ul>
Externe factoren	De externe factoren zijn niet van invloed geweest op de doelbereiking

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)				
09 Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	Realisatie		Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil
	2011	2012	2012	2012
<b>Verplichtingen</b>	<b>45.186</b>	<b>42.689</b>	<b>41.032</b>	<b>1.657</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>44.638</b>	<b>42.928</b>	<b>41.950</b>	<b>978</b>
<i>09.01 Weer, klimaat en seismologie</i>	<i>35.268</i>	<i>31.199</i>	<i>29.607</i>	<i>1.592</i>
09.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	34.378	30.210	28.689	1.521
– Weer	19.616	16.110	15.170	940
– Klimaat	13.253	12.695	12.053	642
– Seismologie	1.509	1.405	1.466	– 61
09.01.04 Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	890	989	918	71
<i>09.02 Aardobservatie</i>	<i>9.370</i>	<i>11.729</i>	<i>12.343</i>	<i>– 614</i>
09.02.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	9.370	11.729	12.343	– 614
– Bijdrage aan KNMI	9.370	11.729	12.343	– 614
<i>09.09 Ontvangsten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Omdat sprake is van relatief kleine afwijkingen tussen begroting en realisatie worden de verschillen niet toegelicht.

Artikelonderdeel

### 09.01 Weer, klimaat en seismologie

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Weer*

- Het bijdragen aan de internationale waarnemingsinfrastructuur verloopt voorspoedig. Twee (per etmaal) uitgevoerde ballonoplatingen werden internationaal verspreid. In het kader van de bezuinigingen is besloten dit per 1 januari 2013 terug te brengen tot één ballonoplatings per etmaal.
- In het kader van de brede verspreiding en steeds meer toegankelijk maken van weergegevens, conform richtlijnen open data politiek, zijn operationele datastromen geïsoleerd van «vrije» datastromen om continuïteit te kunnen garanderen richting professionele gebruikers van deze data.
- Tijdens weegerelateerde calamiteiten versterkte een meteoroloog het operationele team van het Verkeerscentrum Nederland (VCNL) om ad hoc weerinformatie te kunnen aanleveren.
- Door de invoering van een vernieuwde weeralarmsystematiek in 2011 bestaat er de mogelijkheid om per provincie een waarschuwing voor extreem weer (code oranje) of een weeralarm (code rood) uit te geven.
- In 2011 zijn gesprekken gevoerd met het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (DCC-lenM) 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-lenM overgedragen. De scheiding tussen de meteorologische inschatting (uitgevoerd door het KNMI) en de inschatting van de impact (proces dat wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het DCC) blijkt goed te werken.
- De regionalisering van de waarschuwingen en het opknippen van het besluitvormingsproces heeft geleid tot een meer genuanceerde

## Beleidsartikelen

waarschuwingssystematiek. Uit evaluaties die worden uitgevoerd na iedere code oranje/rood blijkt dat vanuit het algemeen publiek en de media aanzienlijk minder commentaar wordt geuit op de uitgegeven waarschuwingen.

- Modelontwikkeling heeft geleid tot introductie van een nieuw weermodel dat beter in staat is intensiteit en karakteristiek van het potentieel gevaarlijke weer te beschrijven.
- Verstrekken van informatie omtrent vulkanisch as heeft niet gespeeld voor Nederland en omgeving. Informatie over vulkanisch as is wel geleverd aan luchtvaartmaatschappijen ten behoeve van veilige vluchttuitvoering buiten Europa.

### *Klimaat*

- Er is bijgedragen aan de internationale waarnemingsstructuur onder meer 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; Een nieuwe release van EC-Earth met een module voor dynamische vegetatie en atmosferische chemie is gereed gekomen.
- Met EC-Earth zijn decenniumverwachtingen voor het klimaat uitgevoerd op tijdschalen van seizoenen tot eeuwen.
- Er is voorbereidend onderzoek gedaan voor de KNMI-klimaatscenario's op het gebied van adaptatie en mitigatie van klimaatverandering die gepland zijn voor najaar 2013.
- De klimatologische meetreeksen op internet worden voortdurend aangevuld met recente data. Er is een archief van neerslagtekortgegevens (ruimtelijke verdeling) op internet geplaatst.
- Binnen EURO4M is een Climate Information Bulletin gemaakt om een breed publiek op de hoogte te brengen van de gemeten opwarming van Europa. Binnen EUCLIPSE zijn verschillende klimaatmodellen geëvalueerd voor diverse waarneemlocaties.
- Ten behoeve van de KNMI-klimaatscenario's die in 2013 gepland zijn te verschijnen, zijn randvoorwaarden die voldoen aan de standaard van het globale klimaatmodel EC-Earth geïntegreerd in het regionale klimaatmodel RACMO, om zo met qua resolutie aaneensluitende modellen op de schaal van Nederland te komen tot klimaatscenario's ter ondersteuning van het Nederlandse (klimaat)beleid.

### *Seismologie*

- Er is continue monitoring verricht van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland.
- Er is een nota ingediend bij het «Journal of Geophysical Research» over globale karakteristieken van hydro-akoestiek detecties en propagatie in het kader van het kernstopverdrag.
- Er is een artikel gepubliceerd over seismo-akoestische analyse van ontploffingen in de mijnbouw<sup>59</sup>.
- Er zijn verscheidene vragen op seismologisch gebied uit de maatschappij beantwoord, onder meer naar aanleiding van enkele lichte aardbevingen in het noorden en het zuiden van Nederland.

<sup>59</sup> <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1029/2011JD017014/abstract>

Meetbare gegevens

Weersverwachtingen							
Kengetal	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>							
– afwijking min. temperatuur (C)		– 0,2	– 0,28	– 0,24	– 0,17	>–0,50 en < 0,50	– 0,17
– afwijking max. temperatuur (C)		– 0,4	– 0,34	– 0,21	– 0,32	>–0,50 en < 0,50	– 0,37
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)		0,4	0,18	0,04	0,05	< 1,0	– 0,06
<i>Luchtvaartverwachtingen</i>							
– tijdigheid TAF <sup>1</sup> Schiphol (%)	98,7	99,5	99	99	99,7	> 99%	99,90%
<i>Maritieme verwachtingen</i>							
– tijdigheid marifoonbericht (%)		96,0	98,4	99,3	98,4	> 99%	98,60%

<sup>1</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

<sup>1</sup> Is absolute waarde. (noot zonder verwijsteken...)

Kengetal Aantal uitgegeven Weeralarmen	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Realisatie 2012
	5	1	3	4	0	1

Prestatiegegevens kwaliteit en kwantiteit kennis klimaatstelsel, weersysteem en seismologische data en kennis						
Indicator	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streefwaarde 2012	Realisatie 2012
Gereviewde publicaties	102	89	120	97	>80	103

Bron: KNMI

Artikelonderdeel

**09.02 Aardobservatie**

Doelbereiking

Vertaling van de oude structuur naar de nieuwe structuur:  
Het gehele operationele doel 37.02 Aardobservatie is overgezet naar het nieuwe operationele doel 09.02

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Waarnemingen van de EUMETSAT Meteosat satellieten.
- Waarnemingen van de EUMETSAT MetOp en van de NOAA satellieten.
- Oceanografische waarnemingen van de Jason-2 satelliet.

## Beleidsartikelen

### Meetbare gegevens

Indicator	Realisatie 2007	Realisatie 2008	Realisatie 2009	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Streef- waarde 2012	Realisatie 2012 <sup>1</sup>
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten	95	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

<sup>1</sup> januari t/m juni

Bron: EUMETSAT Central Operations Reports

De conclusie is dat de satellieten vrijwel altijd naar behoren functioneren en de gegevens vrijwel altijd tijdig beschikbaar zijn.

**Artikel 10. Handhaving en toezicht**

Algemene beleidsdoelstelling

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

Doelbereiking en maatschappelijke effecten

De inspectie heeft in 2012 steeds meer gestuurd op risicoselectie in haar optreden. Een belangrijk onderdeel hiervan is dat de goedpresterende ondertoezichtstaanden minder zijn onderworpen aan inspecties. Hiermee geeft de inspectie invulling aan het beginsel «vertrouwen, tenzij» om toezichtlast voor burgers en bedrijven te beperken. Dit vertrouwen krijgt vorm in een handhavingsconvenant met de ondertoezichtstaanden. In 2012 zijn er in totaal 25 convenanten afgesloten. Naast de handhavingsconvenanten is het toezicht voor een belangrijk deel verschoven van fysieke (object) inspecties naar het instrument audit.

De naleving van de verschillende domeinen in 2012 laat een gedifferentieerd beeld zien. Binnen de domeinen luchtvaart, rail- en wegvervoer en water, bodem en bouwen is de naleving over het algemeen goed.

De naleving bij binnenvaart en zeevaart kan nog verder verbeteren. Binnen het domein risicovolle producten en stoffen is het beeld gedifferentieerd. In het domein risicovolle bedrijven is in 2012 een omslag gemaakt naar een meer inspecterende taakinfilling, mede naar aanleiding van het incident in Fukushima.

Externe factoren

De inspectie Leefomgeving en Transport is op 1 januari 2012 ontstaan uit een fusie van de voormalige Inspectie Verkeer en Waterstaat en de voormalige Vrom-inspectie. Deze fusie was het gevolg van het samenvoegen van de departementen van Verkeer en Waterstaat en VROM. Door de samenvoeging van de twee inspecties is een grote efficiency gerealiseerd op het terrein van de ondersteuning, de staven, huisvesting en ICT. Er is in 2012 veel werk gestoken in het verbeteren en uniformeren van de processen.

Als gevolg van politieke besluitvorming eind 2011 om een deel van de taken op het gebied van ruimte, wonen en bouwen onder te brengen bij het ministerie van BZK, is de in de begroting 2012 gepresenteerde structuur reeds begin 2012 aangepast. De domeinen Water- en bodembeheer en Ruimte, wonen en bouwen zijn per 1-1-2012 samengevoegd tot het nieuwe domein Water, bodem en bouwen.

Ook in 2012 heeft de inspectie de samenwerking met andere toezichthouders versterkt. Het gaat daarbij onder andere om samenwerking met de inspectie SZW, de NVWA, Rijkswaterstaat en de douane.

## Beleidsartikelen

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
10 Inspectie Leefomgeving en Transport		Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
veiligheidsrisico's	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>113.368</b>	<b>153.565</b>	<b>145.251</b>	<b>8.314</b>	
<b>Uitgaven</b>	<b>115.379</b>	<b>153.565</b>	<b>145.251</b>	<b>8.314</b>	
10.01 ILT	115.379	153.565	145.251	8.314	
10.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	115.379	153.565	145.251	8.314	
– Risicovolle bedrijven	11.537	23.024	15.070	7.954	1
– Rail en wegvervoer	25.386	32.643	31.102	1.541	
– Scheepvaart	19.614	19.886	25.171	– 5.285	2
– Luchtvaart	19.614	18.356	25.972	– 7.616	3
– Risicovolle stoffen en producten	20.768	39.759	26.292	13.467	4
– Water en bodembeheer	8.076	19.897	9.940	9.957	5
– Ruimte, wonen, bouwen	10.384	0	11.704	– 11.704	6
10.09 Ontvangsten	2.714	0	882	– 882	7

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1 t/m ad 5. De verschillen tussen de realisatie en de vastgestelde begroting 2012 zijn met name het gevolg van de overdracht van taken, de ontvlechting van centrale budgetten voormalig Vrom. Een deel van de centrale budgetten voormalig Vrom is overgedragen aan het agentschap zodat deze integrale kosten kan vaststellen. Dit heeft een effect op de budgetten van alle domeinen van de ILT.

Ad 6) De domeinen Water- en bodembeheer en Ruimte, wonen en bouwen zijn per 1-1-2012 samengevoegd tot het nieuwe domein Water, bodem en bouwen. Het budget Ruimte, Wonen en Bouwen is overgeboekt naar het onderdeel Water en bodembeheer.

Ad 7) De ontvangsten worden ontvangen door het agentschap ILT. Hier tegenover staan lagere uitgaven aan het agentschap.

Artikelonderdeel

### 10.01 ILT

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

#### *Risicovolle bedrijven*

- Het incident in Fukushima leidt nog steeds tot tal van extra werkzaamheden, waaronder de stresstesten van nucleaire installaties. Ook is een start gemaakt met de audit die het Internationale Atoom Agentschap (IAEA) in 2014 gaat uitvoeren op het Nederlandse systeem van wetgeving, vergunningverlening en handhaving. Bij de externe veiligheid is aandacht besteed aan inzicht in de naleving, zo zijn er in het toezicht op buisleidingen 45 audits gedaan die inzicht hebben gegeven in risicomangementssystemen. Bij defensie zijn positieve ervaringen gedaan met een systeemgerichte wijze van inspecteren (audits). Bij de genetisch gemodificeerde organismen (GGO's) is specifiek aandacht geweest voor verbetering van het nalevingsniveau. Tot slot is er veel aandacht besteed aan de milieuverplichtingen in nationaal en Europees verband. Omgevingsvergunningen worden door de Provincies verleend. De inspectie heeft er in 2012 200 beoordeeld.



## *Beleidsartikelen*

### *Risicovolle stoffen en producten*

- De inspectie heeft in 2012 inspecties uitgevoerd in het kader van de EVOA (Europese verordening overbrenging afvalstoffen) en REACH (registratie en autorisatie van chemische stoffen). Daarnaast heeft de Inspectie ook toezicht gehouden op explosiegevaarlijke stoffen bij producenten, transporteurs en importeurs; dit in het kader van de Wet explosieven voor civiel gebruik en het Vuurwerkbesluit.

### *Rail- en wegvervoer*

- Rail. Het veiligheidsniveau van het spoorstelsel in Nederland was hoog (bron: Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid, Den Haag ILT 2012). In 2012 is gestart met de machinistenvergunning. Vanaf 2012 is de inspectie tevens belast met de afhandeling van passagiersrechten op het spoor.
- Taxi/bus. De inspectie heeft in 2012 een aantal handavingsconvenanten gesloten. Daarnaast is specifiek aandacht besteed aan de thema actie rolstoelvervoer. Evenals in eerdere jaren heeft de inspectie aandacht besteed aan illegaal betaald taxivervoer («snorders»). Op grond van de opnieuw geconstateerde goede naleving in het busvervoer heeft de Inspectie geen noodzaak gezien om het toezicht te verscherpen.
- Goederenvervoer. In 2012 is gestart met inspecties gericht op de manipulatie van de digitale tachograaf. Dit inspectieproces is intensiever en tijdrovender dan waar aanvankelijk van uit werd gegaan. Ook is de controle op overbelading geïntensiveerd. In de loop van 2012 is het aantal meetpunten voor overbelading van acht naar twintig meetpunten uitgebreid. In de toekomst zal hierdoor een grote hoeveelheid digitale inspecties mogelijk worden.

### *Binnenvaart*

- De inspectie heeft in 2012 ingezet op handhaving van de binnenvaartwet. De samenwerking met Rijkswaterstaat op dit terrein is verder geïntensiveerd. Richting de sector is in 2012 aandacht gegeven aan de nieuwe Binnenvaartwet, het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) en het scheepsafvalstoffenverdrag (SAV).

### *Luchtvaart*

- De inspectie heeft ook in 2012 een aantal veiligheids- en voorlichtingscampagnes uitgevoerd. Ook is het toezichtsprogramma aan de sector gepresenteerd. Wederom is veel aandacht besteed aan «denied boarding compensation»: passagiers kunnen een klacht over de afhandeling door de operator bij de inspectie indienen. De naleving in de luchtvaartsector is nog steeds hoog. De luchtwaardigheid van de Nederlandse luchtvaartuigen is over het algemeen goed. Bij de scores van de kwaliteitsrisico's van bedrijven is vooral het naleefgedrag van de luchtvaartoperationele bedrijven een aandachtspunt. De inspectie heeft in 2012 samengewerkt met de Militaire Luchtvaartautoriteiten (MLA) en de inspectie SZW.

### *Water, bodem, bouwen*

- Het Domein Water, bodem, bouwen is eind 2011 ontstaan uit de domeinen Water en Bodembeheer en Ruimte, Wonen, Bouwen. De inspectie heeft in 2012 binnen dit domein toezicht gehouden op Rijkswaterstaat, de waterveiligheid, het drinkwater, legionella, bodembeheer (kwalibo), CE markeringen bij bouwproducten en het ruimtelijke ordeningsbeleid bij de provincies.

## Beleidsartikelen

Indicatoren	Vergunningen		Inspecties		Audits		Convenanten		Ongevalseonderzoeken	
	Plan-ning	Realisatie	Plan-ning	Realisatie	Plan-ning	Realisatie	Plan-ning	Realisatie	Plan-ning	Realisatie
<b>Risicovolle bedrijven</b>	225	0	805	1.559	0	144	1	0	10	6
<b>Risicovolle stoffen/prod</b>	0	0	3.040	3.942	25	26	0	2	0	0
<b>Water, bodem en bouwen</b>	325	210	5.745	5.334	2	0	2	0	0	0
<b>Rail- en weg-vervoer</b>										
Rail	3.790	1.141	1.750	4.556	77	70	3	1	700	1.230
Taxi	0	0	4.600	4.190	40	6	5	5	0	0
Bus	0	0	1.450	1.133	80	12	12	14	0	0
Goederen-vervoer	0	0	19.750	13.482	140	41	20	23	0	0
Gevaarlijke stoffen			4.000	3.079						
<b>Scheepvaart</b>										
Binnenvaart	500	5.375	710	974	53	3	10	5	10	7
Koopvaardij	4.800	4.937	2.300	3.720	0	0	20	2	60	37
Visserij	850	834	225	216	0	0	0	0	0	0
Gevaarlijke stoffen			1.704	1.260						
<b>Luchtvaart</b>										
Luchtvaart	15.000	5.841	1.305	950	0	277	30	12	0	0
Gevaarlijke stoffen			1.940	1.980						

De geplande aantallen in bovenstaand overzicht zijn afkomstig uit het Meerjarenplan ILT 2012–2016 en kunnen incidenteel afwijken van de aantallen die in de begroting 2012 staan vermeld. Dit wordt veroorzaakt door de latere opstelling van het Meerjarenplan, het voortschrijdend inzicht in de gevolgen van gewijzigde taken en wijziging in het gehanteerde begrippenkader na de fusie.

Het aantal vergunningen is over de hele linie met zo'n 28% achtergebleven ten opzichte van de planning in de begroting. Naast het feit dat de productie van vergunningen vraagafhankelijk is, is een belangrijke oorzaak dat van de 15.000 vergunningen bij luchtvaart er vanaf 2012 9.500 vergunningen worden afgegeven door KIWA in plaats van door de inspectie. Het grote aantal vergunningen bij binnenvaart wordt veroorzaakt doordat de inspectie deze zelf nog heeft afgegeven omdat een deel van de klassenbureaus in de binnenvaart door technische problemen nog niet in staat bleek alle vergunningen af te geven.

Het aantal inspecties is op 3,6% na volledig gerealiseerd. Er zijn binnen en tussen de domeinen verschillen. De belangrijkste afwijking betreft de afwijking bij het aantal inspecties in het goederenvervoer. De controles op de manipulatie van de digitale tachograaf bleken meer tijd te kosten waardoor het aantal inspecties substantieel is achtergebleven. De belangrijkste categorie bij inspecties koopvaardij betreft de havenstaat inspecties (Port State Control). In 2012 waren 1.510 havenstaat inspecties gepland en er zijn 1.522 havenstaat inspecties uitgevoerd. Nederland voldoet daarmee aan de internationaal afgesproken aantallen inspecties.

Het aantal audits is in totaliteit ruim de helft hoger dan geraamd; bij rail- en wegvervoer zijn er minder audits gerealiseerd omdat dit op vrijwillige basis geschiedt en het bedrijf aan auditeringscriteria dient te voldoen. Bij luchtvaart heeft er een verschuiving van objectinspecties naar deze vorm van toezicht plaatsgevonden.

### *Beleidsartikelen*

Het aantal convenanten is nog wat achtergebleven ten opzichte van de raming.

Het aantal ongevalsonderzoeken is substantieel hoger omdat dit vanaf 2012 inclusief de incidentafhandeling is.

De onderzoeken binnenvaart zijn uitgesteld naar 2013 omdat inzet van inspecteurs is geleverd voor de overdracht van vergunningdossiers naar gemandateerde externe partijen. Daarnaast is ingezet op een snellere afwikkeling van de lopende vergunningaanvragen.

**5. NIET-BELEIDSARTIKELEN****Artikel 97. Algemeen departement**

Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds en de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) verantwoord, alsmede de lenM brede programma uitgaven.

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. Door middel van een beschikking BDU levert lenM een financiële bijdrage aan regionale en lokale overheden. De voeding van het Infrastructuurfonds loopt voor het grootste gedeelte via de lenM-begroting.

Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)					
97 Algemeen departement		Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2011	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>9.837.789</b>	<b>9.195.747</b>	<b>9.256.950</b>	<b>- 61.203</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>9.731.384</b>	<b>9.300.073</b>	<b>9.408.051</b>	<b>- 107.978</b>	
<i>97.01 lenM-brede programmamiddelen</i>	<i>21.569</i>	<i>23.222</i>	<i>24.648</i>	<i>- 1.426</i>	
97.01.01 Opdrachten	18.559	20.307	23.488	- 3.181	2
– STAB	3.209	5.400	5.424	- 24	
– Regeringsvliegtuig	6.206	7.405	6.461	944	
– Overige opdrachten	9.144	7.502	11.603	- 4.101	
97.01.02 Subsidies		1.800	0	1.800	3
– Stichting Advisering Bestuursrechtspraak Milieu en Ruimtelijke Ordening	0	1.800	0	1.800	
97.01.03 Bijdrage aan baten en lastendiensten	3.010	615	609	6	
97.01.04 Bijdragen aan internationale organisaties en medeoverheden	0	500	551	- 51	
97.02 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	7.682.831	7.163.030	7.376.313	- 213.283	
97.02.06 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	7.682.831	7.163.030	7.376.313	- 213.283	4
97.04 Bijdrage aan BDU	2.026.984	2.113.821	2.007.090	106.731	
97.04.04 Bijdrage aan BDU	2.026.984	2.113.821	2.007.090	106.731	5
97.09 Ontvangsten	6.454	2.580	2.771	- 191	

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) De beschikking voor de BDU wordt in het jaar voorafgaand aan het uitvoerings(kas)jaar in de begrotingsadministratie als betalingverplichting vastgelegd. De verplichtingen lopen daarmee een jaar vooruit op de kasuitgaven. Het verschil wordt hierdoor verklaard.

Ad 2 en 3). Betreft met name een verschuiving van € 1,8 miljoen van opdrachten (97.01.01) naar subsidies (97.01.02) in verband met de verantwoording als subsidie van de bijdrage aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak en € 1 miljoen lagere uitgaven op onderzoeken.

Ad 4) De belangrijkste mutaties hebben betrekking op:

- Omzetting DBFM A15 Maasvlakte Vaanplein;
- Afspraken met betrekking tot HSA;
- Overboekingen met BTW-compensatiefonds in kader van hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl;
- Naar PF: decentralisatie KRW-synergie projecten;

## Niet-beleidsartikelen

- Naar PF/GF: Regiospecifiek Pakket (RSP) projecten;
- Naar GF: derde tranche quick-wins binnenhavens;
- Naar GF: afspraak met betrekking tot bestuurlijke overeenkomst A4 Delft-Schiedam;
- Naar BDU: Programma Beter Benutten;
- Naar BDU: Quick-wins Rotterdam;
- Naar BDU: Actieplan groei op het spoor;
- Naar BDU: Quick-scan Gelderland;
- Loon- en prijsbijstelling 2012.

Ad 5) De meest relevante mutaties ten opzichte van de begroting hebben betrekking op:

- Onderdelen Actieplan groei op het spoor (P+R, spitsmijden), waarvan betaalbaarstelling via BDU verloopt;
- Programma Beter Benutten
- Quick-scan gedecentraliseerd spoor (Gelderland);
- Quick-wins Rotterdam;
- Toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2012.

Artikelonderdeel

### 97.01 IenM-brede programmamiddelen

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Het continue advies van de StAB (Stichting Advisering Bestuursrecht-spraak) op verzoek van de Raad van State voor 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.

Meetbare gegevens

Kengetal StAB

In onderstaande tabel wordt het verwachte aantal metingen 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 adviezen benodigd/ geraamd zijn.

	Realisatie 2010	Realisatie 2011	Begroting 2012	Realisatie 2012
	Classificatie	Classificatie	Classificatie	Classificatie
<i>Stand per 01-01</i>	11.141	11.737	3.557	3.557
<i>Instroom aanvragen</i>	43.085	28.004	39.760	29.542
<i>Aantal afgehandelde aanvragen/adviezen</i>	42.489	36.184	39.760	27.736
<i>Stand per 31-12</i>	11.737	3.557	3.557	5.363

Nieuwe regelgeving heeft ook in 2012 tot minder vergunningaansvragen geleid. De economische crisis is van negatieve invloed geweest op het ontwikkelen van nieuwe ruimtelijke plannen en milieuvergunningen, resulterend in minder conflicten.

Artikelonderdeel

### 97.02 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Doelbereiking

De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest:

- Het voeden van het Infrastructuurfonds. Voor de prestaties op de verschillende modaliteiten zie de verantwoording op productartikel in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

*Niet-beleidsartikelen*

Meetbare gegevens	Voor de prestaties op de verschillende modaliteiten zie de verantwoording op productartikel in het jaarverslag van het Infrastructuurfonds.
Artikelonderdeel	<b>97.04 Bijdrage aan BDU</b>
Doelbereiking	De belangrijkste prestaties in 2012 zijn geweest: <ul style="list-style-type: none"><li>• Het uitkeren van de BDU. Voor de behaalde prestaties door middel van de Brede Doel uitkering zie de verantwoording van regionale en lokale overheden.</li></ul>
Meetbare gegevens	Voor de behaalde prestaties door middel van de Brede Doel uitkering wordt verwezen naar de verantwoording van regionale en lokale overheden.

**Artikel 98. Apparaat Kerndepartement**

Algemene beleidsdoelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu met uitzondering van de agentschappen Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI), Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en Rijkswaterstaat (RWS). Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en materieel voor het kerndepartement.

<b>Overzicht van de budgettaire gevolgen van beleid (x € 1.000)</b>				
<b>98 Apparaat van het Kerndepartement</b>	Realisatie	Vastgestelde begroting <sup>1</sup>	Verschil	
	2012	2012	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>327.162</b>	<b>391.393</b>	<b>- 64.231</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>372.668</b>	<b>398.586</b>	<b>- 25.918</b>	
<i>Apparaatsuitgaven</i>	<b>372.668</b>	<b>398.586</b>	<b>- 25.918</b>	
- waarvan gefinancierd met HGIS-gelden	1.782	2.369	- 587	
- waarvan bijdrage aan Rijksbrede Shared Services Organisaties	95.442	85.892	9.550	2
<i>98.09 Ontvangsten</i>	<b>9.733</b>	<b>1.834</b>	<b>7.899</b>	<b>3</b>

<sup>1</sup> Het betreft hier de conversiestand bij 1e suppletoire begroting 2012. Zie ook de leeswijzer.

Ad 1) De lagere verplichtingenrealisatie is veroorzaakt door de afboeking (negatieve bijstelling van verplichtingen die niet meer tot betaling zullen leiden). In de begroting is rekening gehouden met het vastleggen van verplichtingen ICT. Maar aangezien de ICT met ingang van 1 januari 2012 is overgegaan naar het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft het vastleggen van ICT verplichtingen niet plaatsgevonden.

Ad 2) Gedurende het jaar zijn afspraken tussen lenM en andere ministeries gewijzigd over de bijdrage van lenM aan dienstverlenende Rijksbrede Shared Services Organisaties (RSSO). Afspraken kunnen wijzigen doordat partijen binnen of buiten het kerndepartement besluiten meer of minder diensten af te nemen bij RSSO's. Met name de bijstelling van de opdracht aan SSC-ICT (RSSO van BZK) heeft ertoe geleid dat hier meer aan is uitgegeven.

Ad 3) Het Planbureau voor de Leefomgeving en bedrijfsvoeringsdiensten van het Kerndepartement hebben meer dan de begrote ontvangsten van partijen buiten het kerndepartement gekregen als vergoeding voor geleverde diensten.

**Totaaloverzicht van de apparaatsuitgaven agentschappen en de kosten van de aan lenM gelieerde ZBO's/RWT's**

lenM is verantwoordelijk voor vier agentschappen: de ILT, de NEa, het KNMI en RWS. In de onderstaande tabel zijn de totale apparaatskosten van deze organisaties weergegeven. Deze worden verder toegelicht in de agentschappen paragraaf. De apparaatskosten van de begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's kunnen niet worden geconsolideerd met de cijfers van het moederdepartement, omdat dit kosten betreffen die niet zijn gelieerd aan de rijksbijdrage die door het departement wordt verstrekt.

Niet-beleidsartikelen

Totaaloverzicht apparaatsuitgaven / kosten (x € 1.000) inclusief agentschappen en Zelfstandige Bestuursorganen / Rechtspersonen met een wettelijke taak

						Realisatie	Oorspronkelijk Vastgestelde begroting	Vershil
Verwijzing		2008	2009	2010	2011	2012	2012	2012
<b>Totaal apparaatsuitgaven ministerie</b>								
Kerndepartement						372.668	398.586	- 25.918
<b>Totaal apparaatskosten agentschappen</b>								
ILT	Zie paragraaf ILT					136.718	148.097	- 11 379
KNMI	Zie paragraaf KNMI					58.419	55.881	2.538
NEA	Zie paragraaf NEA					6.485	7.265	- 780
RWS	Zie paragraaf RWS					1.036.485	1.033.091	3.394
<b>Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's</b>								
ProRail			443.000	423.000	415.000			
Kadaster			5.700	5.900	5.300			
StAB				20.130	22.522			



**Artikel 99. Nominaal en onvoorzien**

Algemene beleidsdoelstelling

Niet van toepassing op dit artikel.

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

99 Nominaal en onvoorzien	Realisatie		Vastgestelde	Verschil	
	2011	2012	begroting	2012	
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 3.461</b>	<b>3.461</b>	<b>1</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 3.461</b>	<b>3.461</b>	<b>1</b>

Financiële toelichting

Ad 1) Het in de begroting geraamde bedrag bestaat hoofdzakelijk uit geparkeerde bedragen die nog verdeeld moesten worden binnen de begroting van lenM. Het bedrag is binnen de begroting verdeeld. Ten laste van dit artikel zijn geen uitgaven gebracht.

## **6. BEDRIJFSVOERINGPARAGRAAF 2012**

### **Inleiding**

In de bedrijfsvoeringparagraaf wordt verslag gedaan van relevante aandachtspunten in de bedrijfsvoering van lenM (hoofdstuk XII). De bedrijfsvoeringparagraaf heeft in overeenstemming met de Comptabiliteitswet het karakter van een uitzonderingsrapportage. Daarom vindt geen terugkoppeling plaats van alle in 2012 uitgevoerde acties; de voortgang daarvan is een vast agendapunt van de in 2012 gehouden vergaderingen van het Auditcommittee van lenM.

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.

### **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 lenM is voorgeschreven dat in uitzonderingsgevallen gemotiveerd kan worden afgeweken van deze regels met toestemming van de verantwoordelijke Directeur-Generaal. Er hebben afwijkingen plaatsgevonden bij het kerndepartement, bij RWS en bij ILT.

#### Kerndepartement

In 2012 is bij het kerndepartement een integrale controle uitgevoerd op inkopen boven de aanbestedingsgrens. Hieruit is naar voren gekomen dat bij het kerndepartement in 38 gevallen niet de Europese aanbestedingsregels zijn gevolgd. In totaal betreft dit een bedrag van € 7,6 miljoen.

In 8 gevallen voor in totaal € 3,1 miljoen is gemotiveerd afgeweken met toestemming van de betreffende Directeur-Generaal. In de 30 overige gevallen (in totaal € 4,5 miljoen) is de afwijking niet formeel onderbouwd en is geen toestemming van de DG ontvangen. Dit betreft allemaal bedragen kleiner dan € 500.000. Om zulke afwijkingen in de toekomst te voorkomen zijn maatregelen genomen, deze worden toegelicht onder financieel en materieel beheer.

#### RWS

Gedurende 2012 is op het terrein van kantoorautomatisering, rekencentra en dataverkeer door het management van Rijkswaterstaat een bewuste afweging gemaakt om een aantal contractclusters niet Europees aan te besteden voor een bedrag van in totaal € 2,6 miljoen. Vanwege vertraging die was opgelopen bij een grote Europese aanbesteding van ICT-diensten was het verlengen van bestaande contracten noodzakelijk. Alleen door verlenging van de lopende contracten kon de continuïteit van de bedrijfsvoering worden geborgd.

## *Bedrijfsvoeringparagraaf*

### ILT

In een overeenkomst inzake levering bedrijfskleding is afgeweken van de EU-aanbestedingsregels. Er is een contract ter waarde van € 1,2 miljoen voor drie jaar afgesloten met opties om het contract twee keer een jaar te verlengen. De aanbestedingsregels schrijven een maximale contractduur van vier jaar voor. De ILT zal de noodzakelijke acties nemen om deze fout te herstellen.

### **SISA**

In het verslagjaar heeft lenM onder regie van het Ministerie van BZK gewerkt aan verbeteringen in het Single Information Single Audit verantwoordingsproces.

Naar aanleiding van de bevindingen van de ADR met betrekking tot het verantwoordingsjaar 2011 zijn er door de accountantskantoren en -diensten aanvullende werkzaamheden verricht. De ADR heeft deze werkzaamheden gereviseerd en op 30 november aan BZK gerapporteerd dat met inachtneming van een aantal specifieke bevindingen, de SiSa-bijlagen 2011 gebruikt kunnen worden voor de vaststelling van specifieke uitkeringen. Medio februari heeft de AR aangegeven de conclusie van de ADR te ondersteunen.

Omdat eind 2012 nog niet duidelijk was of al dan niet gebruik kon worden gemaakt van de SiSa verantwoordingsinformatie 2011, heeft lenM minder voorschotten vastgesteld. Hierdoor zijn de voorschotten op de balans toegenomen zoals toegelicht in de jaarrekening.

In 2013 kan alsnog worden overgegaan tot vaststelling.

### **Controlebevindingen ADR**

Uit de controlebevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording (inclusief de agentschappen) van het ministerie over 2012 geen sprake is van overschrijding van de rapportagegrenzen (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden).

### **Totstandkoming beleidsinformatie**

Op mijn verzoek heeft de Auditdienst Rijk ook dit jaar onderzocht of:

- de deugdelijke totstandkoming van circa 1/3 van de prestatie indicatoren, die staan opgenomen in de beleidsartikelen van het jaarverslag van lenM en die zijn ontleend aan interne informatiesystemen en aan informatiebronnen van derden, wordt gewaarborgd;
- eventueel aanvullende kwaliteitseisen vanuit de Tweede Kamer worden nageleefd;
- de beleidsinformatie die als uitkomst van het totstandkomingsproces wordt opgeleverd op volledige en juiste wijze in de begroting en in het jaarverslag is opgenomen.

De Auditdienst Rijk heeft geen tekortkomingen geconstateerd die in deze bedrijfsvoeringsparagraaf dienen te worden gerapporteerd.

In het kader van Verantwoord Begroten zullen de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk worden opgevolgd.

## **Financieel- en materieel beheer**

### **Geconstateerde onvolkomenheden over 2011**

In 2012 is veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de door de AR (Algemene Rekenkamer) geconstateerde onvolkomenheden. Dit betroffen de volgende onderwerpen:

- Informatiebeveiliging bij het kerndepartement;
- Informatiebeveiliging bij Rijkswaterstaat;
- Toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Inkoopbeheer beleidskern;
- Personeelsbeheer.

Hieronder wordt ingegaan op de uitgevoerde verbeteracties bij deze onderwerpen.

#### ***(Informatie)beveiliging bij het kerndepartement***

Over 2011 constateerde de AR dat lenM te weinig aandacht besteedt aan de bescherming van zijn informatiesystemen tegen inbraak, misbruik en uitval. In 2012 heeft lenM diverse acties in gang gezet om dit te verbeteren:

- Er is een lenM beveiligingsbeleid opgesteld dat als kapstok kan dienen voor sturing en toezicht en nadere uitwerking door de agentschappen en diensten binnen het kerndepartement. Vaststelling van dit document heeft plaatsgevonden in het voorjaar van 2013;
- Er is een heroverweging gemaakt van de vertrouwensfuncties;
- Na een inhaalactie zijn alle personen werkzaam op de heroverwogen vertrouwensfuncties inmiddels gescreend;
- Er is een applicatieportfolio opgesteld en er worden controleerbare risicoafwegingen gemaakt op de domeinen vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van de applicaties en ICT-systemen. Het risicoafwegingsproject heeft een doorloop tot eind 2013.

#### ***Informatiebeveiliging bij Rijkswaterstaat***

Rijkswaterstaat heeft in 2012 een plan van aanpak gemaakt dat voorziet in het inzichtelijk maken van risicoafwegingen voor de maatschappelijk vitale processen (verkeersmanagement hoofdwegenet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersystemen) en voor de niet vitale processen, het kiezen van maatregelen en implementatie. Tevens wordt in het plan van aanpak expliciet aandacht besteed aan de invulling van de ontbrekende beveiligingsaspecten met betrekking tot het verkeersmanagementsysteem MTM voor het hoofdwegenet. De uitvoering van het plan van aanpak maakt onderdeel uit van het programma Industriële Automatisering/Cyber security. In 2012 is – op basis van risicoanalyses – gewerkt aan een infraclassificatie, waarin de vitale objecten, systemen en processen zijn geordend ten behoeve van de besluitvorming over de invoering van maatregelen ten aanzien van beveiliging en beschikbaarheid. De infraclassificatie is de basis voor nader onderzoek naar de kwetsbaarheid per object, systeem of proces en het nemen van benodigde maatregelen. Dit wordt in 2013 ter hand genomen. Daarna volgen de risico-analyses van de niet vitale systemen (aanleg, beheer, onderhoud, ontwikkeling en beleidsondersteuning). Met betrekking tot het verkeersmanagementsysteem MTM is een risico-analyse, een gap-analyse en een kostenraming uitgevoerd. Op basis hiervan worden in 2013 uitvoering gegeven aan de benodigde maatregelen.

### ***Toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)***

De AR constateerde over 2011 dat de minister onvoldoende grip heeft op de afspraken die zij met LVNL heeft gemaakt over de te leveren prestaties. Hieronder gaan wij in op de acties naar aanleiding van de opmerkingen van de AR over LVNL en op de ontwikkeling van de toezichtsfunctie bij lenM in het algemeen.

lenM heeft met LVNL afspraken gemaakt voor het aanleveren van informatie aan de Tweede Kamer waarmee het beeld over veiligheid zichtbaar wordt gemaakt.

Verder heeft lenM in 2012 ter verbetering van het toezicht in samenwerking met de uitvoeringsorganisaties een toezichtvisie opgesteld. Hierin is vastgelegd hoe lenM omgaat met sturing en toezicht op de ZBO's en de RWT's. Het toezicht is geactualiseerd, geprofessionaliseerd en waar mogelijk geüniformeerd. Ook heeft lenM voor de ZBO's individuele toezichtvisie's opgesteld. De vier grote publiekrechtelijke ZBO's zijn het CBR, het Kadaster, LVNL en RDW. Het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen) is in 2012 omgevormd van een stichting naar een publiekrechtelijk ZBO, waardoor het ministerie meer grip heeft op het functioneren van het CBR.

### ***Inkoopbeheer beleidskern***

De AR heeft naar aanleiding van de controle over 2011 geadviseerd om periodiek inkoopanalyses te laten uitvoeren die onrechtmatigheden en ondoelmatigheden aan het licht kunnen brengen. Er zijn bij lenM diverse verbeteracties in gang gezet, waaronder de integrale monitor.

Vanaf het 4<sup>de</sup> kwartaal 2012 wordt deze integrale monitor toegepast. De monitor is een gestructureerde en integrale vastlegging van alle behandelde inkopen. De door afdeling Inkoop behandelde inkoopaanvragen (de inkopen > € 15.000) worden beoordeeld, waarna de bevindingen worden vastgelegd in de monitor. Deze monitor levert een continu inzicht in:

- het naleven van de EU-aanbestedingsregels
- het naleven van intern regels (zoals het aanvragen van meerdere offertes bij inkopen > € 50.000)
- het gebruik van raamovereenkomsten

Eventuele verbetermaatregelen worden gedurende de behandeling van de inkoopaanvragen uitgevoerd (bijvoorbeeld het alsnog escaleren of het alsnog opstarten van een aanbestedingsproces).

Uit de spendanalyse over 2012 kwam naar voren dat bij 30 afwijkingen van de Europese aanbestedingsregels de betreffende Directeur-Generaal geen expliciete toestemming daarvoor heeft gegeven. De maatregelen die in 2012 genomen zijn, moeten dit in de toekomst voorkomen.

### ***Personeelsbeheer***

In 2011 en 2012 zijn diverse verbeteracties uitgevoerd. Deze acties hebben met name betrekking op de onderwerpen HR-procedures, onderbouwing declaraties en volledigheid van de personeelsdossiers. De acties vonden begin 2012 nog niet in alle gevallen lenM breed en in samenhang plaats. Om deze beoogde consistentie te bereiken is in 2012 een departementaal

## *Bedrijfsvoeringparagraaf*

programma HR Control gestart dat de staande organisatie hierbij ondersteunt; dit programma wordt in 2013 afgerond.

Tevens wordt in samenwerking met P-Direkt (ministerie van BZK) en de ministeries van Financiën en VenJ gewerkt aan de ontwikkeling en implementatie van het «management control framework» en een «continuous control» methodiek. Vanaf maart 2013 wordt verder een tweetal door P-Direkt ondersteunde pilottrainingen georganiseerd voor RWS en BSK. Deze trainingen vormen de basis voor een breed aan het management van IenM aan te bieden verdieping in het gebruik van het P-Direkt portaal, het gebruik van managementinformatie voor onder andere controlvraagstukken en de toepassing van wet- en regelgeving.

### **Overige prioriteiten financieel beheer**

#### ***Systeemgerichte Contractbeheersing RWS***

Rijkswaterstaat heeft haar financieel- en materieel beheer in 2012 verder verbeterd. De focus heeft gelegen op het contractbeheer onder systeemgerichte contractbeheer (SCB) van de aanleg- en onderhoudscontracten.

In 2012 is doorgepakkt op de verinnerlijking van SCB. Dit heeft geresulteerd in een verdere verbetering van de toepassing van SCB. De mijlpalen voor 2012 zoals verwoord in het RWS brede Verankeringsplan SCB 2009 zijn echter op enkele punten te ambitieus gebleken. Door de Audit Dienst Rijk (ADR) is vastgesteld dat bij een deel van de aanleg en onderhoudscontracten, SCB conform het Kader SCB wordt toegepast en daarmee wordt voldaan aan de voorwaarden om rechtmatig te betalen. De expliciete managementaandacht, de verdere implementatie van interne kwaliteitsborging, leertrajecten, de audits door projectcontrollers en de ADR hebben bijgedragen aan deze groei in de toepassing van SCB. In 2013 zal nadrukkelijk gestuurd worden op de competenties en vaardigheden van de medewerkers ten behoeve van een verdere verinnerlijking van de werkwijze. Bij de contracten waar SCB nog niet toereikend functioneert, zijn in nagenoeg alle gevallen toereikende aanvullende maatregelen genomen om de rechtmatigheid van de betalingen te waarborgen. Indien nodig zijn waar mogelijk naar aanleiding van de audits herstelacties uitgevoerd. Samen met de ADR wordt verder een good practice ontwikkeld voor de onderbouwing van de eenmalige betaling met SCB bij DBFM contracten. DBFM contracten blijven ook in 2013 een aandachtspunt.

#### ***Acties naar aanleiding van de tijdelijke commissie spoor***

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Kamerstukken II, 2011/2012, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. De maatregelen zijn – voor zover van toepassing- in de begroting en verantwoording 2012 doorgevoerd. Het betreft onder andere het inzichtelijk maken van significante kasschuiven en begrotingsmutaties over een langere periode (tot en met 2028) dan de reguliere meerjarenramingen (t+4). Voor meer informatie hierover verwijs ik u naar de leeswijzer in de ontwerpbegroting 2013.

## **Overige aspecten van de bedrijfsvoering**

### **Betaalgedrag**

lenM voldoet aan de kabinetsdoelstelling dat minimaal 90% van de facturen binnen 30 dagen wordt betaald. Bij de SSO (de Shared Services Organisatie) die de administratie van de beleids-DG's en het KNMI voert, is 94% op tijd betaald, bij Rijkswaterstaat 97%, en bij ILT 92%.

### **Open standaarden**

De instructie rijksdienst bij aanschaf ICT-diensten of -producten schrijft voor dat over de mate van naleving van deze instructie in de bedrijfsvoeringsparagraaf verantwoording wordt afgelegd.

De CIO heeft in 2012 naar aanleiding van opmerkingen van de ARK over de verantwoording van 2011 opnieuw bij de verantwoordelijken in de I-kolom aandacht gevraagd voor de naleving van het beleid en rapportageplicht ten opzichte van open standaarden. Deze instructie wordt door lenM in algemene zin nageleefd. Dit betekent dat lenM bij aanschaf van een ICT-dienst of -product voor de geldende toepassingsgebieden waar mogelijk gebruik maakt van de desbetreffende open standaard.

In 2011/2012 is hernieuwde aandacht gevraagd voor de compliance op de webrichtlijnen. Uit een inventarisatie van lenM websites bleek dat lenM nog niet overal in voldoende mate compliant is. In 2012 zijn, ook in interdepartementaal verband, maatregelen genomen om websites te saneren (opheffen), (extern) te testen en/of met een uitloop tot in 2013 aan te passen aan de webrichtlijnen volgens het principe comply or explain.

### **IUC-vorming**

Rijksbreed is besloten om het aantal inkooppunten in de rijksdienst terug te brengen van enkele honderden naar enkele tientallen inkooppunten, zogenaamde IUC's (inkoopuitvoeringcentra). lenM heeft twee kandidaat IUC's, te weten de IUC SSO (Shared Services Organisatie) en de IUC RWS CD (Corporate Dienst van Rijkswaterstaat).

De IUC SSO verzorgt alle inkoopactiviteiten vanaf € 15.000 voor onder meer het kerndepartement van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast verzorgt de IUC SSO alle lenM-brede aanbestedingen. De Bestuursraad van lenM heeft in 2012 besloten dat de IUC SSO ook de generieke inkoop voor andere onderdelen van lenM behalve RWS gaat verzorgen. Eind 2013 wordt gekeken of de IUC SSO bij de SSO als zelfstandige IUC verder gaat of dat aansluiting wordt gezocht met een andere IUC, binnen of buiten lenM.

Rijkswaterstaat heeft het aanbod gedaan om haar producten,- en dienstenpakket inclusief de inkoop daarvan, beschikbaar te stellen binnen de Rijksoverheid. Het aanbod reikt verder dan de concentratie van de inkoopfunctie binnen het rijk. Met dit aanbod heeft de Corporate Dienst van Rijkswaterstaat zich als IUC op het terrein van de bedrijfsvoering gepositioneerd.

### **Overgang unit leefomgeving naar RWS**

De Bestuursraad van lenM heeft in afstemming met het Ministerie van Economische Zaken begin 2012 besloten per 1 januari 2013 de lenM-gerelateerde taken van Agentschap NL onder te brengen bij Rijkswaterstaat en de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport. Het merendeel van de taken en de bijbehorende medewerkers zijn ondergebracht bij Rijkswaterstaat, de rest naar ILT en het DG Milieu en Internationaal. Er is bij RWS een verdere doorontwikkeling voorzien naar een landelijke kennisfunctie van en voor alle overheden, die de schakel gaat vormen tussen rijk en decentrale overheden op het gebied van onze fysieke leefomgeving. In de doorontwikkeling van RWS Leefomgeving wordt ingezet op nadere afspraken met de andere overheden over participatie, gezamenlijke financiering, governance en bundeling van thema's.

### **Fusie VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat**

De VROM-Inspectie (VI) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) zijn per 1 januari 2012 gefuseerd. Zij vormen samen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De integratie van de financiële administraties vroeg in 2012 om aandacht. Mede door personele wisselingen is het financieel beheer van de ILT niet op orde. Eind 2012 is besloten om de financiële administratie van ILT in 2013 onder te brengen bij de directie Financiën en Inkoop van de Shared Services Organisatie, die dit ook voor een groot aantal andere onderdelen van lenM verricht.

### **Voorschotten**

Begin 2012 is de administratie van voormalig VROM geconverteerd naar de lenM administratie. Bij de afsluiting van 2012 constateerde lenM dat circa € 1 miljard aan openstaande voorschotten niet meer in de administratie van lenM als voorschot was opgenomen.

Het probleem betrof met name de voorschotten die betrekking hadden op regelingen die door Agentschap NL en Bureau Sanering Verkeerlawaaï worden uitgevoerd en op overeenkomsten met een voorschotkarakter. Als gevolg van onduidelijkheden in de communicatie zijn deze voorschotten abusievelijk niet meegenomen in de conversie.

De voorschotten zijn door middel van een correctie wel in de verantwoording van lenM over 2012 opgenomen, maar nog niet in de voorschotadministratie. Vanwege de in 2012 uitgevoerde conversies van de administratie, alsook de transitie -begin 2013- van het beheer van het financiële systeem SAP naar een andere dienstverlener, vergt deze correctie ietwat meer tijd. In 2013 zal een analyse worden uitgevoerd, zodat de voorschotten alsnog juist in de voorschottenadministratie kunnen worden verwerkt.



**DEEL C. JAARREKENING**

**7 VERANTWOORDINGSSTATEN**

**7.1 Departementale verantwoordingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)**

Art.	Omschrijving	(1)			(2)			(3)=(2)-(1)					
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Conversiestanden na 1e suppletoire begroting 2012			Realisatie <sup>1</sup>			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	<b>TOTAAL</b>	<b>387.932</b>	<b>395.125</b>	<b>1.834</b>	<b>9.924.392</b>	<b>10.410.771</b>	<b>55.463</b>	<b>10.045.693</b>	<b>10.503.658</b>	<b>97.719</b>	<b>- 266.631</b>	<b>- 302.238</b>	<b>40.422</b>
	<b>Beleidsartikelen (Nieuwe structuur)</b>												
01	Water	0	0	0	39.139	50.916	570	48.402	42.097	75	9.263	- 8.819	- 495
02	Ruimtelijke ontwikkeling	0	0	0	152.107	181.778	934	93.527	117.259	5.770	- 58.580	- 64.519	4.836
03	Wegen en verkeersveiligheid	0	0	0	47.576	64.717	6.782	35.312	41.282	3.299	- 12.264	- 23.435	- 3.483
04	Openbaar vervoer en spoor	0	0	0	27.340	56.010	0	41.321	64.164	92	13.981	8.154	92
05	Mainport en logistiek	0	0	0	30.780	52.901	43.524	29.304	42.566	49.112	- 1.476	- 10.335	5.588
06	Klimaat, lucht en geluid	0	0	0	113.152	245.463	0	49.032	195.515	26.243	- 64.120	- 49.948	26.243
07	Duurzaamheid	0	0	0	23.146	110.953	0	5.188	98.342	815	- 17.958	- 12.611	815
08	Externe veiligheid en risico's	0	0	0	47.919	52.781	0	24.444	33.199	0	- 23.475	- 19.582	0
09	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	0	0	0	41.032	41.950	0	42.689	42.928	0	1.657	978	0
10	Inspectie Leefomgeving en Transport	0	0	0	145.251	145.251	882	153.565	153.565	0	8.314	8.314	- 882
	<b>Niet-beleidsartikelen (Nieuwe structuur)</b>												
97	Algemeen departement	0	0	0	9.256.950	9.408.051	2.771	9.195.747	9.300.073	2.580	- 61.203	- 107.978	- 191
98	Apparaatsuitgaven van het Kerndepartement	391.393	398.586	1.834				327.162	372.668	9.733	- 64.231	- 25.918	7.899
99	Nominaal en onvoorzien	- 3.461	- 3.461	0				0	0	0	3.461	3.461	0

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)

Art.	Omschrijving	(1)			(2)		
		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Conversiestanden na 1e suppletoire begroting 2012		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	<b>TOTAAL</b>		<b>10.410.771</b>	<b>55.463</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Beleidsartikelen (Oude structuur)</b>						
31	Integraal waterbeleid	39.139	50.916	570	0	0	0
32	Het bereiken van optimale veiligheid in of als gevolg van mobiliteit	26.177	26.849	4.642	0	0	0
33	Veiligheid gericht op de beheersing van veiligheidsrisico's	8.593	10.655	0	0	0	0
34	Betrouwbare netwerken, voorspelbare reistijden en een goede bereikbaarheid	36.759	58.697	98	0	0	0
35	Mainports en logistiek	18.797	21.644	2.042	0	0	0
36	Bewaken, waarborgen en verbeteren van kwaliteit leefomgeving gegeven de toename van mobiliteit	20.565	61.098	43.524	0	0	0
37	Weer, klimaat, seismologie en aardobservatie	41.032	41.950	0	0	0	0
38	Inspectie Leefomgeving en Transport	145.251	145.251	882	0	0	0
	<b>Niet-beleidsartikelen (Oude structuur)</b>						
39	Bijdragen Infrastructuurfonds en BDU	9.234.536	9.383.403	0	0	0	0
40	Nominaal en onvoorzien	0	0	0	0	0	0
41	Ondersteuning functioneren lenM	31.918	34.152	2.771	0	0	0
	<b>MILIEU</b>						
	<b>Beleidsartikelen (Oude structuur)</b>						
51	Optimalisering van de ruimtelijke afweging	44.857	46.931	934	0	0	0
52	Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid	6.623	68.272	0	0	0	0
53	Klimaat en luchtkwaliteit	76.595	74.454	0	0	0	0
54	Duurzaam produceren	22.351	110.158	0	0	0	0
56	Risicobeleid	35.599	40.341	0	0	0	0
57	Versterken van het internationale mileubeleid	13.468	145.519	0	0	0	0
59	Handhaving en toezicht	0	0	0	0	0	0
60	Leefomgevingskwaliteit	122.132	90.481	0	0	0	0
	<b>Niet-beleidsartikelen (Oude structuur)</b>						
61	Algemeen	0	0	0	0	0	0
62	Nominaal en onvoorzien	0	0	0	0	0	0

## 7.2 Verantwoordingsstaten agentschappen

## Samenvattende verantwoordingsstaat 2012 inzake de agentschappen 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>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap KNMI</b>				
Totale baten	58.073	64.246	6.173	58.860
Totale lasten	58.387	62.980	4.593	60.050
Saldo van baten en lasten	- 314	1.266	1.580	- 1.190
Totale kapitaalontvangsten	4.200	2	- 4.198	5.100
Totale kapitaaluitgaven	6.317	3.196	- 3.121	11.705

<sup>1</sup> De gerealiseerde 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>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap RWS</b>				
Totale baten	2.091.523	2.374.597	283.074	2.385.215
Totale lasten	2.091.523	2.360.757	269.234	2.344.111
Saldo van baten en lasten	0	13.840	13.840	41.104
Totale kapitaalontvangsten	74.900	37.995	- 36.905	38.834
Totale kapitaaluitgaven	116.983	87.614	- 29.369	74.081

<sup>1</sup> De gerealiseerde 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>	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie t-1
<b>Agentschap ILT</b>				
Totale baten	151.297	158.892	7.595	97.721
Totale lasten	151.297	150.949	- 348	89.447
Saldo van baten en lasten	0	7.943	7.943	8.274
Totale kapitaalontvangsten	4.000	1.717	- 2.283	0
Totale kapitaaluitgaven	6.706	3.690	- 3.016	3.484

<sup>1</sup> De gerealiseerde 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>Agentschap NEa</b>				
Totale baten	7.815	7.857	42	7.064
Totale lasten	7.815	6.930	- 885	6.661
Saldo van baten en lasten	0	927	927	403
Totale kapitaalontvangsten	1.000	1.000	0	1.000
Totale kapitaaluitgaven	1.480	200	- 1.280	953

<sup>1</sup> De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)

**7.3 Saldibalans per 31 december 2012 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting.**

Activa:		Bedrag	Passiva		Bedrag
Begrotingsuitgaven	€	10.503.652.171,69	Begrotingsontvangsten	€	97.717.649,96
Liquide middelen	€	380,00	Rekening-courant RHB	€	10.226.896.771,16
Intra-comptabele vorderingen	€	6.913.348,31	Intra-comptabele schulden	€	38.632.507,51
Extra-comptabele vorderingen	€	15.249.494,08	Tegenrek. extra-comptabele vorderingen	€	15.249.494,08
Leningen u/g	€	6.645.157,48	Tegenrek. leningen u/g	€	6.645.157,48
Voorschotten	€	9.131.725.534,98	Tegenrek. voorschotten	€	9.131.725.534,98
Tegenrek. openstaande verplichtingen	€	3.011.813.273,57	Openstaande verplichtingen	€	3.011.813.273,57
Tegenrek. garantie-verplichtingen	€	114.101.348,80	Openstaande garantieverplichtingen	€	114.101.348,80
			Sluitrekening Infrastructuurfonds	€	147.318.971,37
<b>Totaal-activa</b>	<b>€</b>	<b>22.790.100.708,91</b>	<b>Totaal-passiva</b>	<b>€</b>	<b>22.790.100.708,91</b>

### 7.3.1 Inleiding

#### Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII) en het Infrastructuurfonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Voor de begroting van Hoofdstuk XII 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 € 10.503.652.171,69

#### 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 € 6.913.348,31**

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)						
Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	155	6.051	255	6.935	65	1.430
posten > 1 jaar	180	862	120	1.922	155	874
<b>Totaal</b>	<b>335</b>	<b>6.913</b>	<b>375</b>	<b>8.857</b>	<b>220</b>	<b>2.304</b>

Toelichting

Alle intra-comptabele vorderingen zijn als direct opeisbaar beschouwd.

**7.3.2.4 Extra-comptabele vorderingen € 15.249.494,08**

De cijfer

Tabel 2 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000)						
Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	50	1.243	155	8.183	40	877
posten > 1 jaar	115	14.006	565	25.958	530	22.523
<b>Totaal</b>	<b>165</b>	<b>15.249</b>	<b>720</b>	<b>34.141</b>	<b>570</b>	<b>23.400</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 5 Mainports en Logistiek**

In het kader van het Progris-project stonden twee vorderingen, één op Bouwcombinatie dB-2000 V.O.F. (circa € 11 miljoen) en één op BAM-Wilma (circa € 4 miljoen), open waarover een geschil bestond. Op 28 september 2012 is door betrokken partijen een vaststellingsovereenkomst ondertekend. Door betaling aan de RWS van het overeengekomen schikkingsbedrag is finale kwijting verleent van alle vorderingen die over en weer onderwerp zijn geweest bij de procedure en geschillen.

**Artikel 7 Duurzaamheid**

Op de vennootschap Basilisk S.A. de C.V. uit Mexico is een vordering ingesteld voor de sleep-, verblijf- en saneringskosten die de 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

## De Jaarrekening

miljoen te vermeerderen met de proces- en rentekosten van circa € 0,6 miljoen, 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	<p>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.</p> <p>Nu resteert nog slechts het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 miljoen. Dit onderdeel is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.</p>
-------------	--

### 7.3.2.6 Voorschotten € 9.131.725.534,98

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 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

**Tabel 4: Voorschotten (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	530	3.699.145	515	4.573.721	240	383.196
posten > 1 jaar	305	5.432.581	655	2.459.020	275	4.644.551
<b>Totaal</b>	<b>835</b>	<b>9.131.726</b>	<b>1.170</b>	<b>7.032.741</b>	<b>515</b>	<b>5.027.747</b>

Tabel 5 verstrekt informatie over de in 2012 afgerekende voorschotten.

Tabel 5: Afgerekende voorschotten (x € 1.000)

Stand per 1 januari 2012	7.032.741
In 2012 vastgelegde voorschotten	3.888.889
	10.921.630
In 2012 afgerekende voorschotten	- 1.789.904
	9.131.726
Openstaand per 31 december 2012 <sup>1</sup>	9.131.726

<sup>1</sup> De toename van het saldo van de openstaande voorschotten wordt onder andere verklaard doordat enkele specifieke uitkeringen, die in 2011 zijn verstrekt, niet zijn vastgesteld. De bedragen van deze specifieke uitkeringen zijn in onderstaande artikelen gekenmerkt met een \*. In de bedrijfsvoeringsparagraaf wordt de oorzaak (SISA) hiervan aangegeven.

## Toelichting

**Artikel 1 Integraal waterbeleid**

In het kader van integraal waterbeleid zijn aan diverse organisaties voorschotten verstrekt voor circa € 34 miljoen om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren. Zo zijn vanaf 2010 voorschotten verstrekt aan het agentschap EVD voor het programma Partners voor Water ruim € 28 miljoen en is in 2011 aan het Waterschap Brabantse Delta een voorschot van ruim € 5 miljoen verstrekt. De afrekeningen worden in 2015/2016 verwacht.

**Artikel 2 Ruimtelijke ontwikkeling**

Voorschotten met een totaalbedrag van circa € 433 miljoen zijn verstrekt met betrekking tot projecten voor gebiedsontwikkeling. Het betreft onder andere projecten voor het programma's Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) ruim € 173 miljoen\*, Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) ruim € 126 miljoen\* en Nota Ruimtebudget ruim € 125 miljoen\*. 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 circa € 134 miljoen aan voorschotten staat open en zal na afronding en verantwoording worden afgewikkeld.

Voor het realiseren van een duurzaam gebruik van bodem, ondergrond en grondwater zijn op grond van de Wet Bodemsanering voorschotten verstrekt. Zo is voor de uitvoering van de bodemsanering aan provincies en gemeenten ruim € 135 miljoen\*, aan de Stichting Bosatex, gespecialiseerd in saneringen op verontreinigingen in de textielverzorgingsbranche, ruim € 39 miljoen en aan de Nederlandse Spoorwegen ruim € 32 miljoen en verstrekt. Toekenning vindt plaats voor een periode van vijf jaar op grond van door bevoegde gezagen ingediende programma's.

Voorschotten met een gezamenlijk bedrag van ruim € 69 miljoen zijn verstrekt voor de onderzoeksprogramma's Kennis voor Klimaat circa € 36 miljoen, Klimaatbufferprojecten ruim € 24 miljoen en Klimaat voor Ruimte (circa € 9 miljoen). In de jaren 2013/2015 worden deze vermoedelijk afgewikkeld.



Om andere overheden in staat te stellen op gebiedsniveau te komen tot de gewenste kwaliteit van de leefomgeving zijn in de jaren 2008–2010 bijdragen aan het ministerie van ELI verstrekt voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied van circa € 30 miljoen voor het uitvoeren van projecten.

Voor de aanleg van een rioolwaterzuiveringsinstallatie en rioolaansluitingen op Bonaire heeft het ministerie ruim € 12 miljoen aan de Uitvoeringsorganisatie Stichting Ontwikkeling Nederlandse Antillen (USONA) beschikbaar gesteld.

Voorschotten van ruim € 7 miljoen zijn verstrekt aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten aan de Stichting Kennisontwikkeling Kennisoverdracht Bodem (SKB) is voor het uitvoeringprogramma Bodemconvenant voorschotten verstrekt van circa € 7 miljoen. De verwachting is dat bovengenoemde voorschotten in de jaren 2013/2015 worden afgewikkeld.

Aan diverse organisaties zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van circa € 16 miljoen 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 miljoen ontvangen.

In het kader van het innovatieprogramma Mooi Nederland zijn voorschotten verstrekt aan diverse organisaties van circa € 8 miljoen\* waarvan de afwikkeling op korte termijn zullen plaatsvinden.

### **Artikel 3 Wegen en Verkeersveiligheid**

Om de CO<sub>2</sub> uitstoot te beperken en de bewustwording op het gebied van milieu en duurzaamheid te bevorderen zijn voor diverse programma's, zoals Het Nieuwe Rijden en het programma Schoon en Zuinig voorschotten verstrekt voor circa € 13 miljoen aan onder andere het Agentschap NL en de Stichting Instituut voor Duurzame Mobiliteit.

In het kader van de reductie van verkeersslachtoffers is ter verbetering van de verkeersveiligheid een gezamenlijk bedrag van circa € 17 miljoen verstrekt aan onder andere het CBR, de SWOV, VVN en Team Alert.

### **Artikel 4 Openbaar vervoer en spoor**

In het kader van de verbetering en bereikbaarheid van de personenvervoermarkt zijn met de inwerkingtreding van de vervoerconcessies, subsidiebeschikkingen verleend aan de Nederlandse Spoorwegen en Syntus B.V. om niet rendabele treindiensten te exploiteren. Er is voor een totaalbedrag van circa € 154 miljoen aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in 2013 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 € 6 miljoen aan voorschotten verstrekt. Dit voor onder andere het Taxiconvenant, Fietsbeleid en Mobiliteitsmanagement.

### **Artikel 5 Mainports en logistiek**

Vanaf 2002 is een gezamenlijk bedrag van circa € 38 miljoen 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 miljoen) en Enschede Airport Twente (€ 2 miljoen). 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. Daarnaast zijn vanaf 2004 voorschotten verstrekt aan de NLR met een gezamenlijk bedrag van circa € 9 miljoen omdat is bijgedragen aan de financiering van een sociaalplan. Afrekening vindt plaats nadat het sociaalplan is voltooid.

Om duurzame luchtvaart te bewerkstelligen en in stand te houden zijn voorschotten verstrekt van circa € 11 miljoen aan onder andere de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio (€ 10 miljoen) 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.

### **Artikel 6 Klimaat, lucht en geluid**

Aan provincies en gemeenten zijn in het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) in de jaren 2006/2012 voorschotten betaald van ruim € 270 miljoen\* ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

Voor de uitvoering van het Clean Development Mechanism (CDM) zijn aan de (inter-)nationale organisatie in de jaren 2001 tot en met 2012 voor ruim € 208 miljoen aan voorschotten verstrekt. De afwikkeling vindt na afronding van het programma (2013/2014) plaats.

In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten van circa € 72 miljoen verstrekt om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen.

Door de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties waardoor voorschotten nog open staan op het Agentschap NL circa € 57 miljoen en op het RIVM ruim € 28 miljoen. Afwikkeling vermoedelijk in 2013.

Met betrekking tot het Klimaatbeleid zijn ter uitvoering van het programma Schoon en Zuinig bedragen verstrekt van circa € 13 miljoen. Voor het programma Milieutechnologie (PROMPT), waarvan de uitvoering van het programma loopt via AgNL zijn vanaf 2006 voorschotten verstrekt van in totaal circa € 6 miljoen. De verwachting is dat deze voorschotten in 2013/2014 worden afgewikkeld.

In de afgelopen jaren zijn voorschotten verstrekt van circa € 5 miljoen in het kader van de Subsidieregeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu (SMOM). De projecten zijn volop in uitvoering en worden vermoedelijk in 2013 afgewikkeld.

## *De Jaarrekening*

Voor de uitvoering van het programma Klimaatneutrale Steden (KNS) zijn door tussenkomst van AgNL aan gemeenten voorschotten voor in totaal € 5 miljoen verstrekt.

Aan de Stichting Mainport en Groen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 5 miljoen vanwege de groenvoorziening van Schiphol. Afwikkeling vindt in 2013 plaats.

### **Artikel 7 Duurzaamheid**

Ten laste van dit artikel staan verstrekte voorschotten open uit de jaren 2007 tot en met 2012 ten bedragen van circa € 519 miljoen.

Zo is aan de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakings- en zwerfafval circa € 499 miljoen betaald waarvan de afwikkeling in 2013/2014 wordt verwacht.

Aan het ministerie van BZK zijn vergoedingen verstrekt voor diverse verzameluitkeringen met een gezamenlijk bedrag van ruim € 15 miljoen. Hiervan is circa € 14 miljoen verstrekt in het kader van de verzameluitkering zwerfafval.

### **Artikel 8 Externe veiligheid en risico's**

In het kader van externe veiligheid inrichtingen en transport zijn voorschotten verstrekt van circa € 199 miljoen. Voor de uitvoering van de saneringsregeling astbestwegen zijn aan de Dienst Landelijk Gebied en aan de provincie Overijssel voorschotten verstrekt van respectievelijk ruim € 84 miljoen en ruim € 29 miljoen. Voor de subsidieregeling Programma-financiering EV-beleid voor andere overheden zijn aan provincies bedragen toegekend van ruim € 54 miljoen\*.

Als voortvloeisel van het gesloten Amoniak convenant is aan DSM Agro voor de beëindiging van de amoniaktransporten een schadevergoeding verstrekt van circa € 48 miljoen.

Aan de regionale brandweer Zuid-Holland zuid is ruim € 15 miljoen verstrekt voor de spoorzone Drechtsteden. Hiermee worden maatregelen op het gebied van veiligheid, zoals calamiteitenbestrijdings-, waarschuwings- en communicatiesystemen, gerealiseerd. De hier genoemde voorschotten worden naar verwachting in de jaren 2013/2015 afgewikkeld.

Ook zijn vergoedingen verstrekt aan de Sociale Verzekeringsbank van ruim € 11 miljoen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers met mesothelioom (TNS).

Op het beleidsterrein Verantwoorde toepassing van genetisch gemodificeerde organismen zijn voorschotten verstrekt van ruim € 10 miljoen aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) voor het Ecologisch Onderzoeksprogramma Biotechnologie.

Voor het onderzoeksprogramma Elektromagnetische velden wat wordt uitgevoerd door ZonMw zijn voorschotten verstrekt van circa € 10 miljoen waarvan de afwikkeling in latere jaren zal plaatsvinden.

### **Artikel 97 Algemeen departement**

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 2012 voorschotten verstrekt.

## De Jaarrekening

In totaal is circa € 6 290 miljoen verstrekt aan onder andere de provincies (€ 2.469 miljoen), Stadsregio Amsterdam voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 1.333 miljoen), de Stadsregio Rotterdam (€ 867 miljoen), het Stadsgewest Haaglanden (€ 565 miljoen), het Bestuur Regio Utrecht (€ 402 miljoen), het samenwerkingsverband KAN (€ 288 miljoen), de regio Eindhoven (€ 196 miljoen) en de regio Twente (€ 162 miljoen). Aan het CROW zijn voorschotten verstrekt van ruim € 7 miljoen voor werkzaamheden op het gebied van kennisplatform verkeer en vervoer. Afwikkeling van deze voorschotten vindt vermoedelijk in de jaren 2013 plaats nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen.

Voorschotten van circa € 12 miljoen 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 2013 na ontvangst accountantsverklaring.

Op het Kadaster staan voorschotten open van circa € 16 miljoen 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 2013 tot en met 2014 afgewikkeld.

Aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) zijn voor het onderzoeksprogramma Duurzame bereikbaarheid Randstad voorschotten verstrekt van ruim € 6 miljoen waarvan de afwikkeling in 2015 wordt verwacht.

### **Artikel 98 Apparaatuitgaven kerndepartement**

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2008 tot en met 2012 voor circa € 55 miljoen aan voorschotten verstrekt. Deze worden, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk in 2013 of 2014 afgewikkeld.

### **7.3.2.7 Tegenrekeningen € 3.125.914.622,37**

Grondslag

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.

### **7.3.3 Passiva**

#### **7.3.3.1 Begrotingsontvangsten € 97.717.649,96**

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 € 10.226.896.771,16

**Grondslag** Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen de ministeries van Financiën en IenM. Het saldo is gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2012, welke door het ministerie van Financiën met aanmaakdatum 23 januari 2013 aan het ministerie kenbaar is gemaakt.

### 7.3.3.3 Intra-comptabele schulden € 38.632.507,51

**De cijfers** Tabel 6 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2012 verdeelt naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2010 en 2011 te vermelden.

**Tabel 6: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1.000)**

Openstaand	2012		2011		2010	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	90	38.633	175	48.026	332	33.939
posten > 1 jaar	0	0	5	291	13	175
<b>Totaal</b>	<b>90</b>	<b>38.633</b>	<b>180</b>	<b>48.317</b>	<b>345</b>	<b>34.114</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 2012. Deze bedragen, respectievelijk circa € 22 miljoen en ruim € 14 miljoen, zijn in januari 2013 aan de Belastingdienst en het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds afgedragen.

### 7.3.3.4 Openstaande verplichtingen € 3.011.813.273,57

**Grondslag** Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2012 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2012 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2012 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 2012 <sup>1</sup>	3.580.472
Aangegaan in 2012	10.045.693
	<hr/>
Negatieve bijstellingen	13.626.165 – 110.699
	<hr/>
Tot betaling gekomen in 2012	13.515.466 – 10.503.652
	<hr/>
Openstaand per 31 december 2012	<b>3.011.814</b>

<sup>1</sup> In verband met de overgang van de VROM Inspectie naar het Agentschap ILT is de beginstand gewijzigd.

De «Negatieve bijstellingen» worden voornamelijk verklaard doordat de via het Agentschap NL lopende verplichtingen inzake de Regeling BIRK 2006 zijn gedecentraliseerd (ruim € 48 miljoen) en doordat de kadastrale bijdrage aan de Unie van Waterschappen (circa € 42 miljoen) in 2012 negatief zijn 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 € 114.101.348,80**

#### 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 zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

## De Jaarrekening

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans 2011 hebben twee wijzigingen plaatsgevonden. Van de in 2009 aan het Kadaster verstrekte garantiestelling van maximaal € 60 miljoen is in 2012 € 35 miljoen komen te vervallen. Ten tweede is het garantiebedrag, zijnde 90% van de verstrekt leningen conform het Besluit Borgstelling Midden en Klein Bedrijfskredieten (MKB), gewijzigd.

De cijfers

Tabel 8 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2012.

**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	554
2009	n.n.b.	Kadaster	RC krediet	25.000
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 2012				114.101

Tabel 9 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

**Tabel 9: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000)**

Stand per 1 januari 2012	149.207
Nieuw verstrekt in 2012	0
	149.207
Afname van het risico in 2012	- 35.106
Openstaand per 31 december 2012	114.101

### 7.3.3.6 Tegenrekeningen € 9.153.620.186,54

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 € 147.318.971,37

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

## 7.4 De balansen per 31 december 2012 van de agentschappen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu

### Rijkswaterstaat

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2012 Bedragen in EUR 1.000				
Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2011
<b>Baten</b>				
Omzet moederdepartement	1.968.723	2.230.363	261.640	2.197.097
Omzet overige departementen	30.000	34.899	4.899	38.556
Omzet derden	82.000	104.656	22.656	143.116
Rentebaten	800	895	95	1.838
Vrijval voorzieningen	–	1.011	1.011	0
Bijzondere baten	10.000	2.773	– 7.227	4.608
<b>Totaal baten</b>	<b>2.091.523</b>	<b>2.374.597</b>	<b>283.074</b>	<b>2.385.215</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten	1.033.091	1.047.236	14.145	1.031.938
* personele kosten	720.184	748.033	27.849	754.745
* materiële kosten	312.907	299.203	– 13.704	277.193
Onderhoud	980.191	1.247.730	267.539	1.246.209
Afschrijvingskosten	63.494	50.588	– 12.906	53.331
* materieel	60.769	48.546	– 12.223	51.547
* immaterieel	2.725	2.042	– 683	1.784
Overige Lasten	14.748	15.203	455	12.633
* Dotaties voorzieningen	–	4.000	4.000	1.479
* Rentelasten	14.748	7.751	– 6.997	8.714
* Bijzondere lasten	–	3.452	3.452	2.440
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.091.523</b>	<b>2.360.757</b>	<b>269.234</b>	<b>2.344.111</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>–</b>	<b>13.840</b>	<b>13.840</b>	<b>41.104</b>
<b>Dotatie aan reserve Rijkswaterstaat</b>	<b>–</b>	<b>8.846</b>	<b>8.846</b>	<b>15.185</b>
<b>Nog te verdelen resultaat</b>	<b>–</b>	<b>4.994</b>	<b>4.994</b>	<b>25.919</b>

### Toelichting op de verantwoordingsstaat

#### Baten

##### Omzet Moederdepartement

De omzet moederdepartement betreft de omzet voor werkzaamheden die Rijkswaterstaat verricht voor het moederdepartement. De omzet 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 omzet 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 onderhouds-



planning, zoals toegelicht in bijlage 4.2 van de begroting Infrastructuurfonds 2012.

Specificatie omzet moederdepartement	Begroting 2012	Realisatie 2012
Hoofdwatersystemen	381.733	367.956
Hoofdwegen	829.537	1.003.693
Hoofdvaarwegen	426.319	555.948
Overig	331.134	302.766
Totaal	<b>1.968.723</b>	<b>2.230.363</b>

Bron: Rijkswaterstaat

### **Omzet overige departementen**

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor activiteiten die voor die andere ministeries zijn uitgevoerd. Het belangrijkste deel betreft opbrengsten voor het gebruik van vaartuigen van de Rijksrederij. 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.

### **Omzet derden**

De omzet derden betreffen voor een belangrijk deel vergoedingen voor schades veroorzaakt door (vaar)weggebruikers aan de (water)wegen (€ 26,5 miljoen) en opbrengsten in het kader van de Waterwet (€ 16,6 miljoen). Ook zijn er vergoedingen ontvangen voor personeel dat voor derden heeft gewerkt (€ 9,8 miljoen). De resterende omzet derden betreft met name bijdragen van provincies en gemeenten voor diverse uitgevoerde werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud. De opbrengsten zijn hoger dan begroot. Dit komt enerzijds door de genoemde ontvangsten voor personeel, die niet waren begroot, en anderzijds 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.

### **Vrijval voorzieningen**

Jaarlijks wordt de voorziening dubieuze debiteuren op basis van de ouderdom van de openstaande debiteurenposten berekend. Dit jaar is de gemiddelde ouderdom door actief debiteurenbeleid afgenomen waardoor een vrijval van € 1 miljoen heeft plaatsgevonden, waardoor de voorziening per saldo lager is dan vorig 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. De hogere kosten worden met name veroorzaakt door een stijging van de werkgeverspremies met betrekking tot zorgverzekeringswet en pensioenpremies.

De bezetting in 2012 gedaald naar 8.640 FTE, waarmee de gemiddelde bezetting 2012 (8.723 FTE) lager is dan de toegestane formatie (9.042).

Daarnaast waren de kosten van inhuur enigszins hoger als gevolg van enerzijds het doorschuiven van inhuur voor spoedaanpakprojecten die is doorgeschoven van 2011 naar 2012 en anderzijds door inhuur op vacatures. Door het beleid terughoudend om te gaan met vervangende inhuur is de hogere realisatie beperkt gebleven. De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van Rijkswaterstaat.

Specificatie	Begroting 2012	Realisatie 2012
Aantal FTE	9.042	8.723
Kosten per FTE	75	79
Eigen personeelskosten	674.346	687.413
Kosten Inhuur	45.838	60.620
Totale personele kosten	720.184	748.033

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 het sturen op efficiëntie om op lange termijn te kunnen voldoen aan de opgelegde taakstellingen op het apparaat.

### Onderhoud

Onderhoud heeft betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieurbureaus), 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 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 Omzet moederdepartement). Daarnaast zijn ook de bijdragen van derden ten behoeve van onderhoudsprojecten 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 het feit dat in de begroting 2012 rekening gehouden was met hogere rentelasten voor de Rijkskrederij die nu via de bestemmingsreserve verlopen.

### 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 en het feit dat in de begroting 2012 rekening gehouden was met hogere rentelasten voor de Rijkrederij die nu via de bestemmingsreserve verlopen.

### Bijzondere lasten

De bijzondere lasten bestaan voor € 1,3 miljoen uit boekverliezen op afgestoten activa en voor € 1,7 miljoen aan bijzondere lasten als gevolg van het desinvesteren van de kosten die gemaakt waren voor de verkeerscentrale Geldrop.

### Dotatie Rijkrederij

Deze dotatie bestaat uit het verschil bij de Rijkrederij tussen afschrijvingen op vervangingswaarde (waarop de tarieven zijn gewaardeerd) en historische uitgaafprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd). Dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserve Rijkrederij, waar dit gereserveerd wordt voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en levensduurverlengend onderhoud.

#### Balans per 31 december 2012 van Baten Lastendienst RWS Bedragen in EUR 1.000

	Balans 2012		Balans 2011
<b>Activa</b>			
Immateriële vaste activa		3.663	4.229
Materiële vaste activa		242.108	261.857
* grond en gebouwen	121.018		124.507
* installaties en inventarissen	25.591		29.683
* overige materiële vaste activa	92.898		101.772
* in ontwikkeling	2.601		5.895
Financiële vaste activa		94.787	104.187
Voorraden			
Onderhanden werk		9.013.411	7.547.002
Debiteuren		25.355	33.095
Nog te ontvangen		18.597	20.983
Liquide middelen		359.909	262.747
<b>Totaal activa</b>		9.757.830	8.234.100
<b>Passiva</b>			
Eigen Vermogen		124.976	111.503
* exploitatiereserve	86.316		60.396
* reserve Rijkrederij	33.666		25.188
* onverdeeld resultaat	4.994		25.919
Leningen bij het MvF		191.605	219.086
Voorzieningen		5.494	1.684
Op te leveren projecten		9.013.411	7.547.002
Crediteuren		99.619	58.283
Nog te betalen		322.725	296.542
<b>Totaal passiva</b>		9.757.830	8.234.100

Toelichting op de balans

## **Activa**

### **Immateriële activa**

De immateriële vaste activa zijn gewaardeerd tegen het bedrag van de bij derden bestede kosten, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen.

### **Materiële vaste activa**

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve lineaire afschrijvingen. Door terughoudend in het investeren in materiële vaste activa is deze post in waarde afgenomen.

### **Financiële vaste activa**

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van de Baten en Lastendienst in 2006. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2013) is opgenomen onder debiteuren.

### **Onderhanden werk**

Onder de post onderhanden werk is de som van de directe productie-uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post «op te leveren projecten» voor hetzelfde bedrag. In 2012 is onder meer gestart met de projecten A4 Delft – Schiedam en Wilhelminakanaal en zijn onder meer de projecten A12 Lunetten – Veenendaal en A74 Venlo opengesteld.

### **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. Door actief opschonen van oudere openstaande debiteurenposten en het verbeteren van het debiteurenproces is de stand van Debiteuren gedaald in 2012.

### **Nog te ontvangen**

De post nog te ontvangen bestaat uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen. Het bedrag aan uitstaande vorderingen is lager dan eind vorig jaar.

### **Liquide middelen**

De post liquide middelen is toegenomen in 2012. Dit is onder meer het gevolg van een dalend debiteurensaldo door actief debiteurenbeleid, het winstsaldo en een stijging van het crediteurensaldo.

## **Passiva**

### **Eigen Vermogen**

Het eigen vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog onverdeeld resultaat uit de bestemmingsreserve Rijksrederij. Deze bestemmingsreserve Rijksrederij wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de schepen van de Rijksrederij, dat gebaseerd is op vervangingswaarde, en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen en voor levensduur verlengend onderhoud.

Ontwikkeling Eigen vermogen	Stand per 31/12/10	Stand per 31/12/11	Stand per 31/12/12
Eigen vermogen			
– exploitatiereserve	47.436	60.396	86.316
– bestemmingsreserve Rijkswaterstaat	14.386	25.188	33.666
– onverdeeld resultaat	12.960	25.919	4.996
<b>Totaal</b>	<b>74.782</b>	<b>111.503</b>	<b>124.976</b>

Bron: Rijkswaterstaat

Het Eigen Vermogen is gestegen tot bijna 125 miljoen euro, waarmee het Eigen Vermogen voor een bedrag van € 3 miljoen boven het maximum van 5% van de gemiddelde omzet voor apparaatskosten en onderhoud van de afgelopen 3 jaar uitkomt. Deze overschrijding is met name het gevolg van terughoudendheid in het aangaan van investeringen in nieuwe schepen, waardoor de bestemmingsreserve Rijkswaterstaat in omvang is gestegen. Bij de eerstvolgende supplettoire begrotingswet zal worden aangegeven hoe deze overschrijding wordt hersteld.

### 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 € 27,9 miljoen in 2012 geleend bij het Ministerie van Financiën.

### Voorzieningen

Bij de vorming van de Rijkswaterstaat in 2009 is de voorziening arbeidsvoorwaardenverschil ontstaan als gevolg van de arbeidsvoorwaardenverschillen voor het personeel dat naar Rijkswaterstaat is overgekomen. In 2012 is € 0,2 miljoen onttrokken. De looptijd van deze voorziening is uiterlijk tot 2023.

In 2012 is voor RWS een (nieuwe) reorganisatievoorziening getroffen. De basis voor het vormen van deze reorganisatievoorziening is de besluitvorming binnen RWS in het kader van het ondernemingplan RWS (OP2015). Als gevolg van dit OP2015 zal de organisatie in de komende jaren met aanzienlijk minder medewerkers haar taken gaan vervullen. In de aanloop naar de kleiner wordende organisatie zijn in 2012 financiële regelingen met verschillende looptijden getroffen met een aantal medewerkers.

	Stand 1-1-12	Dotatie 2012	Onttrekking 2012	Vrijval 2012	Stand 31-12-12
Voorziening arbeidsvoorwaardenverschil	1.684		190		1.494
Reorganisatievoorziening		4.000			4.000
<b>totaal</b>	<b>1.684</b>	<b>4.000</b>	<b>190</b>		<b>5.494</b>

Bron: Rijkswaterstaat

### Op te leveren projecten

Voor een toelichting wordt verwezen naar de debet-post «onderhanden werk».

### Crediteuren

De stijging in 2012 wordt met name verklaard doordat er eind 2012 enkele grote facturen zijn ontvangen, die niet meer voor de jaargrens betaald konden worden.

### Nog te betalen

Onder «nog te betalen» zijn de nog uit te voeren werkzaamheden (€ 90 miljoen) en overige schulden en overlopende passiva opgenomen. De «nog uit te voeren werkzaamheden» zijn op de balans gepassiveerd en zullen in 2013 worden uitgevoerd.

Kasstroomoverzicht voor het jaar 2012 Bedragen in EUR 1.000			
Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
1. <b>Rekening-courant RHB + stand deposito-rekeningen 1 januari 2012</b>	<b>149.204</b>	<b>262.740</b>	<b>113.536</b>
2. <b>Totaal operationele kasstroom</b>	<b>63.494</b>	<b>146.784</b>	<b>83.290</b>
Totaal investeringen (-/-)	- 66.500	- 31.922	34.578
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	1.647	1.647
3. <b>Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 66.500</b>	<b>- 30.275</b>	<b>36.225</b>
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	8.400	8.400	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 50.483	- 55.692	- 5.209
Beroep op leenfaciliteit (+)	66.500	27.948	- 38.552
4. <b>Totaal financieringskasstroom</b>	<b>24.417</b>	<b>- 19.344</b>	<b>- 43.761</b>
5. <b>Rekening-courant RHB + stand depositorekeningen 31 december 2012 (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand 0,5 miljoen euro)	<b>170.615</b>	<b>359.905</b>	<b>189.290</b>

Bron: Rijkswaterstaat

### Toelichting Kasstroomoverzicht

#### Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven gedurende 2012 uit de reguliere bedrijfsvoering. De hogere operationele kasstroom wordt onder meer veroorzaakt door het positieve resultaat, de stijging van de post crediteuren en de daling van de post debiteuren.

#### Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. Een belangrijk deel van deze investeringen had betrekking op gebouwen en nieuwe schepen voor de rijksrederij. 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:

- Aflossing langlopende vordering op moederdepartement € 8,4 miljoen.
- Beroep op de leenfaciliteit € 27,9 miljoen.
- Aflossingen op leningen € 55,7 miljoen.

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. Omdat vanuit de historie sommige cijfers niet vergelijkbaar kunnen worden weergegeven, wordt voor deze kengetallen gebruik gemaakt van de toegestane groei.

Omschrijving	2009	2010	2011	2012 <sup>1</sup>
<b>Apparaatskosten per eenheid areaal</b>				
<i>Hoofdwegennet</i>	–	–	27.898	27.406
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	–	–	25.538	25.393
<i>Hoofdwatersystemen</i>	–	–	1.173	1.163
<b>% Apparaatskosten tov omzet</b>				
<i>% Apparaatskosten tov omzet</i>	23%	22%	22%	23%
<b>Tarieven per FTE</b>				
<i>Kosten per FTE</i>	119.733	121.120	119.235	121.920
<i>Met prijspeilcorrectie</i>	119.733	120.291	117.115	118.648
<b>Omzet BLD per product</b>				
<i>Hoofdwatersystemen</i>	428.914	381.307	413.485	367.956
<i>Hoofdwegen</i>	1.339.801	1.336.103	981.583	1.003.693
<i>Hoofdvaarwegen</i>	518.546	632.864	492.057	555.948
<i>Overig</i>	40.786	59.821	309.972	302.766
<b>TOTAAL</b>	<b>2.328.047</b>	<b>2.410.095</b>	<b>2.197.097</b>	<b>2.230.363</b>
<b>Bezetting</b>				
<i>FTE formatie</i>	9.566	9.433	9.166	9.068
<i>FTE bezetting</i>	9.202	9.298	8.919	8.640
<i>% overhead</i>	16,1%	15,6%	14,2%	15,1%
<b>Exploitatiesaldo</b>				
<i>Exploitatiesaldo</i>	1,5%	0,5%	1,1%	0,6%
<b>Gebruikerstevredenheid</b>				
<i>publiekgerichtheid</i>	–	–	–	49%
<i>gebruikerstevredenheid HWS</i>	–	–	–	*
<i>gebruikerstevredenheid HWN</i>	–	–	–	76%
<i>gebruikerstevredenheid HVVN</i>	–	–	–	63%
<b>Ontwikkeling pinwaarde</b>				
<i>Hoofdwatersystemen</i>	94	98	96	100
<i>Hoofdwegen</i>	101	101	101	100
<i>Hoofdvaarwegen</i>	101	100	102	100

<sup>1</sup> Gebruikerstevredenheid HWS in 2012 niet gemeten.

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 de jaren voor 2011 beschikbaar zijn.

#### *% Apparaatskosten tov 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.

#### **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 ondanks de kleine stijging ten opzichte van 2008 een dalende trend waarneembaar in de kosten per FTE.

#### **Omzet BLD per product**

In de bovenstaande tabel is de Opbrengst Moederdepartement uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Door de aanpassing van de bekostigingssystematiek van Rijkswaterstaat bij 1<sup>e</sup> suppletoire 2011 zijn de bedragen voor 2011 en 2012 niet vergelijkbaar met de cijfers uit 2009 en 2010.

#### **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 2012 is gestuurd op afbouw van de bezetting en is deze verder afgenomen.

#### **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. De beperkte stijging van dit percentage in 2012 is het gevolg van een relatief grotere uitstroom op niet-overhead functies.

#### **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 is opgenomen als een percentage van de ondervraagden dat tevreden is. Sinds 2012 wordt de gebruikerstevredenheid op een andere wijze berekend, waardoor geen vergelijkbare gegevens beschikbaar zijn over eerdere jaren. Het lage percentage voor de tevredenheid over publieksgerichtheid wordt volgens de ondervraagden met name veroorzaakt door de onbekendheid met Rijkswaterstaat en wat allemaal gebeurt op het gebied van publieksgerichtheid.



**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 PIN-waardes gemiddeld lager geworden dan in 2011. Dit wordt bij het hoofdvaarwegennet met name veroorzaakt door lagere scores op passeertijden hoofdtransportassen als gevolg van capaciteitsproblemen bij sluizen in Zeeland, die door middel van een MIRT-studie moet worden opgelost. Voor het hoofdwegennet is deze daling met name het gevolg van eerder uitgesteld onderhoud aan bruggen, wat de komende jaren zal worden ingelopen.

**Agentschapsparaagraaf baten-lastendienst Inspectie Leefomgeving en Transport**

Inspectie Leefomgeving en Transport per 31 december 2012

	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>Baten</b>			
Omzet moederdepartement	145.251	147.822	2.571
Omzet overige departementen	0	417	417
Omzet derden	6.046	8.334	2.288
Rentebaten	0	231	231
Vrijval voorzieningen	0	1.674	1.674
Bijzondere baten	0	414	414
<b>Totaal baten</b>	<b>151.297</b>	<b>158.892</b>	<b>7.594</b>
<b>Lasten</b>			
Apparaatskosten	148.097	136.672	- 11.425
• personele kosten	94.744	99.532	4.788
• materiële kosten	53.353	37.140	- 16.213
Afschrijvingskosten	2.900	2.673	- 227
• immaterieel	1.500	1.544	44
• materieel	1.400	1.129	- 271
Overige lasten	300	11.604	11.304
• dotaties voorzieningen	0	10.442	10.442
• rentelasten	300	21	- 279
• bijzondere lasten	0	1.141	1.141
<b>Totaal lasten</b>	<b>151.297</b>	<b>150.949</b>	<b>- 349</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>			<b>7.942</b>

**Baten**

*Omzet moederdepartement*

De opbrengst moederdepartement betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de Inspectie Leefomgeving en Transport verricht voor het moederdepartement.

De gerealiseerde agentschapsbijdrage over 2012 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen) doordat er middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2012 zijn gerealiseerd en omdat ontvangen middelen in 2012 slechts beperkt in 2012 zijn aangesproken en gereserveerd zijn voor 2013. Daarnaast is er sprake van een grote reeks mutaties bij 1e en 2e suppletoire begroting. De belangrijkste mutaties zijn te relateren aan de ontvlechting van het voormalige VROM en aan de fusie tussen de IVW en de Vrom-inspectie. Deze hebben allen plaatsgevonden na de indiening van de oorspronkelijke begroting. Deze mutaties zijn doorgevoerd na uitgebreid onderzoek. Uiteindelijk hebben de mutaties een aanzienlijk effect op zowel de baten- als op de lastenkant van de begroting.

*Omzet derden*

De omzet derden is 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) de toelatings-en-continueringsactiviteiten naar klassenbureaus voor 1 januari 2012 gerealiseerd zou zijn. Gedurende het jaar is een steeds groter deel van de taken overgedragen. De realisatiecijfers over 2012 zijn hierdoor wel hoger dan begroot.

De rest van het verschil wordt verklaard door een, ondanks de economische crisis, meevallende hoeveelheid aanvragen waardoor over de gehele linie de opbrengst derden hoger uit is gevallen dan waar rekening mee was gehouden.

*Rentebaten*

De rentebaten zijn hoger dan geraamd door de hogere stand van de liquide middelen.

*Bijzondere baten*

Betreft boekwinst op de verkoop activa (restwaarde vervangen wagenpark).

**Lasten**

*Personele kosten*

De gerealiseerde personele kosten wijken af van de begroting als gevolg van de hierboven genoemde begrotingsmutaties.

*Materiële kosten*

De materiële kosten zijn lager dan begroot. De post uitbesteding is de afgelopen jaren flink gedaald. Door vertraging in de ict-projecten (Informatieplan) zijn de kosten op materieel gebied ruim achtergebleven. Belangrijkste onderdeel van de materiële kosten zijn de DVO-kosten waarin alle werkplekgerelateerde en ict-kosten zijn opgenomen. Op zowel facilitair (€ 1 miljoen) als op ict-terrein (€ 5 miljoen) zijn structurele besparingen gerealiseerd.

*Rentelasten*

De rentelasten hebben grotendeels betrekking op de afgesloten leningen bij de RHB. Het restant betreft bestuurlijke boete. Deze lasten 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 ruim lager uitgevallen.

*Afschrijvingskosten*

De afschrijvingskosten betreffen het wagenpark en geactiveerde projecten uit het Informatieplan. De afwijkingen zijn te verklaren door de deels vertraagde vervanging van het wagenpark.

*Bijzondere lasten*

Hieronder vallen de versnelde afschrijvingen op zelfontwikkelde software als gevolg van een stelselwijziging waardoor zelfontwikkelde software niet meer geactiveerd wordt. Tevens is er een auto vervangen die nog een resterende boekwaarde had.

**Balans per 31 december 2012**  
**Bedragen x € 1.000**

	31-12-12	1-01-12
<b>Activa</b>		
Immateriële vaste activa	452	3.359
Materiële vaste activa	3.748	2.854
• grond en gebouwen	–	–
• installaties en inventarissen	29	89
• overige materiële vaste activa	3.719	2.765
Debiteuren	2.056	1.234
Nog te ontvangen	1.461	1.929
Liquide middelen	82.851	65.391
<b>Totaal activa</b>	<b>90.568</b>	<b>74.767</b>
<b>Passiva</b>		
<b>Eigen vermogen</b>	<b>9.654</b>	<b>1.712</b>
Exploitatiereserve	1.712	1.712
• Nog te verdelen resultaat	7.942	–
• Voorzieningen	17.999	12.677
Langlopend vreemd vermogen	58	186
Crediteuren	2.919	2.243
Nog te betalen	59.937	57.949
<b>Totaal passiva</b>	<b>90.568</b>	<b>74.767</b>

**Toelichting balans****Activa***(Im)materiële activa*

Hieronder vallen enkel de boekwaardes van afgekochte licenties. Zelfontwikkelde software wordt niet langer geactiveerd.

*Debiteuren*

Het saldo van de debiteuren en van de bijbehorende voorziening is vooral gestegen door een grote post van € 0,9 miljoen die in rekening is gebracht bij het ministerie van Economische Zaken.

*Nog te ontvangen*

Deze overlopende activa bestaan uit een aantal kleinere posten zoals onderhanden werk en nog te factureren werkzaamheden.

*Liquide middelen*

De ILT heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding. Van de ruim € 65 miljoen die per 31 december op de rekening-courant staat, is € 20 miljoen als langlopende deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Het beperkte aandeel in deposito wordt verklaard vanwege de negatieve rente op kortlopende deposito's. Het positieve saldo wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten (BCT) middelen zijn ontvangen, die in de loop in 2013 tot uitgaven leiden. De activiteiten voor de BES-eilanden zijn in 2009 gestart, waarvan de meeste uitgaven inmiddels in 2012 zijn gedaan en in begin 2013 afgerond zullen worden. Tevens heeft de ILT een aantal voorzieningen moeten treffen waar een liquiditeitspositie tegenover staat.

## Passiva

### *Eigen vermogen*

Het resultaat boekjaar is het resultaat dat de Inspectie heeft gerealiseerd over de maanden januari tot en met december 2012. Door het positieve resultaat over 2012 overschrijdt de ILT het maximum eigen vermogen (5% van de totale opbrengst ad € 156,6 miljoen) van € 7,828 miljoen. Deze middelen staan ter beschikking van de eigenaar. Bij de eerstvolgende supplettoire begrotingswet zal worden aangegeven hoe deze overschrijding wordt hersteld.

### *Voorzieningen*

Reorganisatievoorziening: Het aantal medewerkers waarvoor eerder in 2011 onder de reorganisatie een herplaatsingskandidaatsvoorziening werd opgenomen, is in 2012 fors teruggelopen doordat voor velen een nieuwe werkplek gevonden is. Een beperkt aantal van hen heeft nu gebruik gemaakt van bovengenoemde regeling. Deze voorziening loopt tot halverwege 2013. Voor een resterende medewerker is een dotatie gedaan van € 0,03 miljoen.

De huisvestingsbewegingen en andere fusiegerelateerde zaken, die een gevolg waren van de fusie met de Vrom-inspectie hebben tot de vorming van een voorziening geleid. Gedurende het jaar 2012 is er naast onttrekkingen ook een aantal verwachte kosten gedaald. Het restant van de voorziening is in 2012 vrijgevallen.

In 2012 is een nieuwe voorziening getroffen. Teneinde te kunnen voldoen aan de personele taakstelling en tevens de beoogde verhouding tussen de inzet in het primaire proces en de ondersteunende directies (85–15) te kunnen realiseren is besloten om een reorganisatie van de directie bedrijfsvoering door te voeren. Dit betreft een voorziening voor een maximale duur van 3 jaar. Het betreft een dotatie van € 8,486 miljoen.

SBF/FLO regeling: voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de SBF/FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit treden. Door instroom van nieuwe medewerkers en actualisatie van de rentestand is een dotatie gepleegd van € 1,233 miljoen.

Claims van derden: De voorziening voor claims van derden ad € 0,631 miljoen bestaat per ultimo 2012 uit een tweetal nieuwe posten als gevolg van verloren rechtszaken. (€ 0,392 miljoen). De begin 2012 nog lopende asbestclaim is geheel afgehandeld. De totale vergoeding viel inclusief kosten iets lager uit dan geclaimd. Het restant ad € 0,102 miljoen is vrijgevallen.

Wachtgeld: voor de verplichtingen richting voormalig personeel (oud-wachtgelders) van de Inspectie V&W is 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.

De overige dotaties aan de voorzieningen hebben betrekking op dubieuze debiteuren (€ 0,066 miljoen)

**Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2012**

Bedragen x € 1.000	Reorga- nisiatie	Huisvesting	FLO	Claims	dub.deb	Wachtgeld	Totaal
<b>Stand begin boekjaar</b>	<b>3.634</b>	<b>832</b>	<b>7.844</b>	<b>240</b>	<b>1.932</b>	<b>128</b>	<b>14.610</b>
Dotatie ten laste van het resultaat	8.513	–	1.233	632	64	–	10.442
Vrijval ten gunste van het resultaat	– 1.288	– 246	–	– 102	– 17	– 14	– 1.667
Onttrekking voorziening	– 2.168	– 586	– 449	– 138	–	– 66	– 3.407
<b>Stand eind boekjaar</b>	<b>8.691</b>	<b>0</b>	<b>8.628</b>	<b>632</b>	<b>1.978</b>	<b>48</b>	<b>19.977</b>

*Nog te betalen*

Betreft nog niet gerealiseerde middelen voor Boord Computer Taxi (BCT) (22,818 miljoen), en de programmagelden voor het Project Caribisch Nederland (€ 4,447 miljoen). Tevens worden onder deze post onder anderen de verplichtingen aan eigen personeel en vooruitontvangen bijdragen opgenomen. Door vertragingen en leveranciersproblemen is de uitvoering van ICT-projecten dermate onzeker op de korte termijn dat de beschikbare middelen nu terug worden gestort. (€ 10,131 miljoen)

**Kasstroomoverzicht voor het jaar 2012**  
Bedragen x € 1.000

Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012</b>	12.825	65.374	52.549
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>– 1.500</b>	<b>19.448</b>	<b>20.948</b>
Totaal investeringen (-/-)	– 3.706	– 2.378	1.328
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	1.717	1.717
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>– 3.706</b>	<b>– 661</b>	<b>3.045</b>
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	– 3.000	– 1.312	1.688
Beroep op leenfaciliteit (+)	4.000	0	– 4.000
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>1.000</b>	<b>– 1.312</b>	<b>– 2.312</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2012(=1+2+3+4)</b>	<b>8.619</b>	<b>82.849</b>	<b>74.230</b>

**Toelichting op het kasstroomoverzicht**

**1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012 (€ 65,374 miljoen)**

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2012 op € 65,374 miljoen.

**2. Totaal operationele kasstroom (€ 19,448 miljoen)**

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Om de operationele kasstroom vast te kunnen stellen wordt het resultaat, zoals vermeld in de staat van baten en lasten, gecorrigeerd voor een aantal stroomgrootheden: toe- of afname vlottende activa (debiteuren en vorderingen) en van vlottende passiva (crediteuren en overige vlottende passiva).

De positieve operationele kasstroom op 31 december is vooral ontstaan door positieve resultaat per 31 december (€ 7,281 miljoen). Daar tegenover staan de onttrekkingen en vrijval van de voorzieningen.

### 3. Totaal investeringskasstroom (– € 0,661 miljoen)

Er is geïnvesteerd in immateriële vaste activa(licenties), in het wagenpark en in inspectie-ondersteunende (meet-)apparatuur. Ten opzichte van de begroting is er minder geïnvesteerd. Dit komt doordat geplande investeringen in het informatieplan slechts gedeeltelijk in 2012 zijn uitgevoerd en doordat zelfontwikkelde software niet langer geactiveerd wordt.

### 4. Totaal financieringskasstroom (– € 1,312 miljoen)

De financieringskasstroom bestaat alleen uit de maandelijkse aflossingen op leningen. Voor de investeringen in 2012 is geen lening aangevraagd gezien de huidige liquiditeitspositie.

### 5. Rekening-courant RHB per 31 december 2012 (€ 82,849 miljoen)

Het positieve saldo per 31 december wordt vooral verklaard doordat er voor grote ICT-projecten (Informatieplan en BoordcomputerTaxi) middelen zijn ontvangen, die in deels nog in 2013 tot uitgaven leiden en die deels worden teruggestort. Ook de uitgave van de middelen voor de BES-eilanden lopen door tot begin 2013. Het saldo op de rekening-courant dat hierdoor ter vrije beschikking is gekomen, is op een deposito geplaatst dat in juni 2013 vrijvalt.

#### Doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving Generiek Deel	2012 realisatie	oorspronkelijke begroting
1. Kostprijzen per product (groep)		
– Handhaving	142.195	145.251
– Vergunningverlening	7.206	6.046
totaal	149.401	151.297
2. Tarieven/uur		
– Handhaving	135,7	120
– Vergunningverlening	121,1	110
– Kennis, advies en berichtgeving		
3. Omzet per productgroep (pxq)		
– Handhaving	149.170	145.251
– Vergunningverlening	8.141	6.046
totaal	157.311	151.297
4. FTE-totaal per 31 -12	1.120,2	1.207,0
5. Saldo van baten en lasten	3,96%	0,00%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen	n.t.b.	
7. Kwaliteitsindicator 2: ziekteverzuim	5,10%	
<b>Omschrijving Specifiek Deel voor Inspectiediensten</b>		
8. Kostprijs/product:		
<i>Inspectie</i>	143.864	
<i>Vergunningverlening</i>	7.206	
9. Kwaliteit Handhaving:		
<i>Klachten(bezwaar &amp; beroep)</i>	nog niet	
<i>Gegronde verklaard (%)</i>	beschikbaar	

Door overdracht van voorheen centraal belegde VROM-middelen naar de ILT-begroting zijn de kostprijzen en is de omzet per productgroep gestegen ten opzichte van de oorspronkelijke begroting.

## Agentschap KNMI

De opbrengsten van het moederdepartement wijken af van de kasbetalingen aan de baten-lastendienst KNMI zoals opgenomen in voorgaande verantwoordingsstaat. Dit komt omdat bedragen die worden ontvangen voor zaken als Aardobservatie en Deltaplan voor een deel als vooruitontvangen worden geboekt omdat de kosten nog gemaakt moeten worden.

## Jaarrekening

### Balans

Balans per 31 december 2012 van Baten Lastendienst KNMI		
	2012	2011
<b>Activa</b>		
Immateriële activa		
Immateriële vaste activa	0	398
Materiële activa		
* grond en gebouwen	6.124	6.501
* installaties en inventarissen	3.245	4.156
* overige materiële vaste activa	4.516	2.947
* in ontwikkeling	241	2.215
Onderhanden projecten	1.137	1.497
Debiteuren	3.350	2.515
Nog te ontvangen	830	1.020
Liquide middelen	19.081	17.129
<b>Totaal activa</b>	<b>38.524</b>	<b>38.377</b>
<b>Passiva</b>		
Eigen Vermogen		
* exploitatiereserve	611	1.801
* verplichte reserves		
* onverdeeld resultaat	1.266	- 1.190
Leningen bij het MvF	7.306	9.070
Voorzieningen	1.188	656
Vooruitontvangen projecten	4.240	4.251
Crediteuren	2.500	2.331
Nog te betalen	21.413	21.458
<b>Totaal passiva</b>	<b>38.524</b>	<b>38.377</b>

### Toelichting op de balans

#### *Immateriële activa*

De immateriële vaste activa bedroeg ultimo 2011 € 0,4 miljoen en betrof activa die nog niet in gebruik was, maar in ontwikkeling was. Het betrof in 2011 geactiveerde kosten ten behoeve van de ontwikkeling van het project Robukis (omvormen van het Klimatologisch Informatie Systeem (KIS) tot een toekomstvast systeem (robuust, beheersbaar en van documentatie voorzien).

In 2012 is besloten deze activa ten laste van de kosten te brengen, daar de bedrijfswaarde niet kon worden vastgesteld.



*Materiële activa*

In 2012 zijn geen grote investeringsuitgaven gedaan. Wel is geïnvesteerd in LED lampen (€ 0,1 miljoen), regenmeters/-detectors (€ 0,17 miljoen) en Argo floats (€ 0,1 miljoen), satelliet dataplatform (€ 0,13 miljoen) en rekencapaciteit voor derden (€ 0,15 miljoen).

*Onderhanden projecten*

In deze post is een negatieve bijstelling opgenomen van € 0,6 miljoen vanwege verwachte verliezen op gesloten contracten.

*Debiteuren*

De grootste posten betreffen een vordering op Eurocontrol (€ 1,5 miljoen) voor de dienstverlening aan de luchtvaartsector en een vordering op het Nederlandse Space Office (NSO) van circa € 1,0 miljoen.

*Nog te ontvangen*

De post Nog te ontvangen bedragen bestaat voor het overgrote deel (€ 0,85 miljoen) uit vooruitbetaalde (jaar)bedragen.

*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 miljoen.

*Nog te betalen*

In 2012 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 verminderd. Het gaat vooral om ontvangsten in het kader van Aardobservatie en het Deltaplan. Zie ook onderstaande tabel:

	per 1/1/2012	2012			per 31/12/2012	
	Vooruitont- vangen	Ontvangen bijdrage	kosten/ opbrengsten	derden	Vooruitont- vangen 2012	Vooruitont- vangen
Aardobservatie	9.761	11.896	10.110		1.786	11.547
Deltaplan	4.589	1.658	3.433		- 1.775	2.814

*Voorzieningen*

De voorzieningen zijn toegenomen van € 0,7 miljoen naar € 1,2 miljoen. De belangrijkste mutaties zijn een onttrekking van € 0,3 miljoen wegens reguliere FPU+ uitgaven, een toevoeging van € 0,8 miljoen voor verwachte wachtgeld uitkeringen.

De voor het Vernieuwingsprogramma opgenomen voorziening loopt tot en met 2015 en de voorziening wachtgeld loopt tot 2021. De voorziening Infrastructuur De Bilt zal in 2013 worden benut.

Agentschap KNMI

	Infrastructuur de Bilt	Vernieuwingsprogramma	wachtgeld	Totaal
<b>Saldo per 1 jan 2012</b>	<b>180</b>	<b>476</b>	<b>0</b>	<b>656</b>
Bij:				
dotatie	0	37	800	<b>837</b>
Af:				
vrijval	0	0	0	<b>0</b>
mutaties	0	306	0	<b>306</b>
<b>Totaal af</b>	<b>0</b>	<b>306</b>	<b>0</b>	<b>306</b>
<b>Saldo per 31 dec 2012</b>	<b>180</b>	<b>207</b>	<b>800</b>	<b>1.187</b>

*Eigen Vermogen*

Het Eigen Vermogen bedraagt na verwerking van de winst € 1,9 miljoen. Dit is 3,1% van de omzet van de afgelopen drie jaar. Het Eigen vermogen is in 2012 weer voldoende om enige toekomstige tegenvallers op te vangen.

	2007	2008	2009	2010	realisatie 2011	begroot 2012	realisatie 2012
<b>1. Eigen vermogen per 1/1</b>	<b>1.882</b>	<b>1.718</b>	<b>1.391</b>	<b>1.291</b>	<b>1.801</b>	<b>0</b>	<b>611</b>
2. Saldo van baten en lasten	- 164	- 327	- 100	- 109	- 1.190	- 314	1.266
3a. uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
3b. bijdrage van moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
3c. overige mutaties	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal directe mutaties in EV	0	0	0	619	0	0	0
<b>4. Eigen vermogen per 31/12</b>	<b>1.718</b>	<b>1.391</b>	<b>1.291</b>	<b>1.801</b>	<b>611</b>	<b>- 314</b>	<b>1.877</b>
<b>% gemiddelde omzet laatste 3 jaar</b>	<b>3,6%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,5%</b>	<b>3,3%</b>	<b>1,0%</b>		<b>3,1%</b>

**Kasstroomoverzicht**

Kasstroomoverzicht per 31 december 2012 KNMI  
Bedragen in € 1.000

Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012 + stand deposite-rekeningen</b>	<b>19.150</b>	<b>17.129</b>	<b>- 2.021</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>1.668</b>	<b>5.147</b>	<b>3.479</b>
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 4.200	- 1.053	<b>3.147</b>
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)		2	<b>2</b>
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 4.200</b>	<b>- 1.051</b>	<b>3.149</b>
4a. Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)			
4b. Eenmalige storting door moederdepartement (+)			
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.117	- 2.143	<b>- 26</b>
4d. Beroep op leenfaciliteit (+)	4.200	0	<b>- 4.200</b>
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>2.083</b>	<b>- 2.143</b>	<b>- 4.226</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december 2012 + stand deposite-rekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>18.701</b>	<b>19.082</b>	<b>381</b>

**Toelichting Kasstroomoverzicht****Operationele kasstroom**

De operationele kasstroom is opgebouwd uit afschrijvingskosten (€ 2,7 miljoen), toename van de kortlopende vorderingen (– € 0,6 miljoen), een toename van de schulden (€ 0,1 miljoen), toename van de voorzieningen (€ 1,2 miljoen), toename van het onderhanden projecten (– € 0,3 miljoen), een waardevermindering van de immateriële vaste activa (€ 0,4 miljoen) en het gerealiseerde positieve resultaat (€ 1,3 miljoen).

**Investeringskasstroom**

In 2012 zijn geen grote investeringsuitgaven gedaan. De belangrijkste uitgaven in 2012 zijn: € 0,1 miljoen in LED-verlichting, € 0,1 miljoen in Argo floats, € 0,17 miljoen in regenmeters/-detectors, € 0,1 miljoen in satellietdataplatform en € 0,15 miljoen in rekencapaciteit voor derden.

**Financieringskasstroom**

Er is € 2,1 miljoen regulier afgelost op de uitstaande leningen bij het Ministerie van Financiën. Er is geen beroep op de leenfaciliteit gedaan.

**Verlies- en winst**

Staat van baten en lasten van de baten-lastendienst KNMI				
Bedragen x € 1.000				
Omschrijving	(1) Oorspronkelijk vastgestelde begroting	(2) Realisatie 2012	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2011
<b>Baten</b>				
Omzet moederdepartement	41.032	42.814	782	39.488
Omzet overige departementen	883	1.165	– 282	1.099
Omzet derden	16.133	20.240	4.107	18.082
Rentebaten	25	25	–	115
Vrijval voorzieningen		3	3	77
Bijzondere baten				
<b>Totaal baten</b>	<b>58.073</b>	<b>64.246</b>	<b>6.173</b>	<b>58.860</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten				
* Personele kosten	27.496	32.980	5.484	33.206
* Materiële kosten	28.385	25.507	– 2.878	24.316
Afschrijvingskosten				
* Immaterieel				
* Materieel	2.270	2.745	475	2.318
Overige Lasten				
* Dotaties voorzieningen		1.471	1.471	
* Rentelasten	236	278	42	210
* Bijzondere lasten				
<b>Totaal lasten</b>	<b>58.387</b>	<b>62.980</b>	<b>4.593</b>	<b>60.050</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>– 314</b>	<b>1.266</b>	<b>1.580</b>	<b>– 1.190</b>

## Toelichting Verlies en winst

### Baten

#### Omzet moederdepartement

De belangrijkste oorzaken voor de afwijkende realisatie zijn een verlaging van de opbrengsten aardobservatie (€ 1,8 miljoen), verhogingen als gevolg van de positionering van het KNMI (€ 0,6 miljoen) en ontvangen van prijscompensatie (€ 0,3 miljoen) en het overboeken van vooruitontvangen bedragen (€ 2,7 miljoen) naar de opbrengsten. Dit laatste betreft het Deltaplan en het NMDC. Deze vooruitontvangen bedragen worden pas nu als opbrengst verantwoord, omdat hiervoor nu de prestaties geleverd zijn.

#### Omzet overige departementen

De begrote opbrengsten betreffen voornamelijk ministerie van Defensie (€ 0,87 miljoen).

#### Omzet derden

De projectopbrengsten (subsidies) zijn € 4,2 miljoen hoger dan begroot. Vooral door het uitvoeren van meer projecten dan begroot.

Voor de opbrengsten uit de luchtvaartmeteorologische dienstverlening is de realisatie € 0,1 miljoen lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door het uitvoeren van minder projecten dan begroot. De overige opbrengsten zijn vooral hoger door opbrengsten voor het inrichten van een productie-omgeving voor RWS (€ 0,25 miljoen).

### Lasten

#### Personele kosten

De werkelijke personele kosten zijn hoger dan begroot. De overschrijding van de loonkosten wordt veroorzaakt door hogere sociale lasten (dit uit zich ook in de stijging salariskosten per medewerker), incidentele uitgaven en hogere kosten voor medewerkers gefinancierd uit externe projecten. Voor deze laatste is ook extra omzet gegenereerd.

Personeel			
Euro 1.000	Begroot 2012	Realisatie 2012	Realisatie 2011
<b>Personeel</b>	<b>27.496</b>	<b>32.980</b>	<b>33.206</b>
<b>Specificatie</b>			
Loonkosten	27.438	28.579	29.084
Inhuur		2.265	1.403
Overige personeelskosten	58	2.136	2.719
Gemiddeld aantal fte	389,8	388,6	403,2
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		- 3,6%	- 6,6%
Loonsom per medewerker	70,4	73,5	72,1
Stijging salariskosten per medewerker		2,0%	2,6%

*Materiële kosten*

De gerealiseerde materiële lasten zijn € 2,9 miljoen lager dan begroot. Door vertraging bij het opstarten van nieuwe programma's aardobservatie zijn de opgevraagde en betaalde contributies € 1,6 miljoen lager.

*Realisatie 2011 – realisatie 2012*

Ten opzichte van 2011 is er sprake van een toename van € 1,0 miljoen aan contributie voor aardobservatie. De overige contributies zijn met € 0,1 miljoen gestegen. De materiële kosten (exclusief contributies) zijn gestegen met € 0,1 miljoen ten opzichte van 2011. Dit is een stijging van 0,9%.

Materieel			
Euro 1.000	Begroot 2012	Realisatie 2012	Realisatie 2011
<b>Materieel</b>	<b>28.385</b>	<b>25.507</b>	<b>24.316</b>
Contributie Bijdragen		13.071	11.998
Onderhoud en exploitatie		4.028	4.283
Huur en lease		3.358	3.288
Bureau, voorlichting en huisvesting		2.105	2.157
SWO		1.850	1.539
Uitbesteding		1.034	984
Overige kosten		61	67

*Afschrijvingskosten*

De afschrijvingskosten zijn hoger dan begroot door investeringen in opslag en rekencapaciteit.

*Dotaties voorzieningen*

De dotatie aan de voorziening betreft verwachte kosten voor wachtgeld uitkeringen en verwachte verliezen op door derden gefinancierde projecten. Deze zijn in mindering gebracht op de post onderhanden projecten op de balans.

*Saldo van baten en lasten*

Het positieve resultaat zal ten gunste van het eigen vermogen worden gebracht.

**Doelmatigheid**

*Percentage Overhead*

Het percentage overhead is gestegen ten opzichte van 2011 met 5%. Dit wordt onder andere veroorzaakt door incidentele kosten (voorzieningen) in 2012.

*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. Zowel overheadactiviteiten binnen de Staf als binnen de sectoren vallen hieronder.

Het aantal fte's overhead is gedaald doordat minder uren zijn besteed aan indirecte activiteiten en management en -ondersteuning. Dit heeft vooral te maken met de invoering van een nieuw kostprijsmodel in 2012 om daar waar het mogelijk is activiteiten en uren direct productief te maken.

*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 daling van het uurtarief wordt zowel veroorzaakt door een stijging van het aantal geschreven uren op producten als door een daling van de kosten. De stijging van de geschreven uren op producten wordt veroorzaakt door een stijging van de gemiddelde productieve uren per fte en een verschuiving van indirect productieve uren naar direct uren op de producten.

**Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2012**

	2010	Realisatie 2011	2012
Kostprijs in € per eenheid product			
– percentage overhead	17%	19%	20%
– fte's overhead	101	103	88
Tarieven/uur	108	118	111
Omzet per productgroep			
– weer	30.346	28.736	29.465
– klimaat	17.673	18.806	20.958
– seismologie	1.926	1.999	3.686
– aardobservatie	7.909	9.127	10.110
FTE- totaal	426	393	383
Saldo van baten en lasten (%)	0%	– 2%	2%
Algemene weersverwachtingen en adviezen			
– afwijking min temperatuur °C	– 0,24	– 0,33	– 0,17
– afwijking max temperatuur °C	– 0,21	– 0,06	– 0,32
– gem afwijking wind snelheid (m/s)	0,04	– 0,03	– 0,05
Luchtvaartverwachtingen			
– tijdigheid TAF schiphol (%)	99	99,5	99,7
Maritieme verwachtingen			
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99,3	99	98,4

### **Agentschap Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) 2012**

De Nederlandse Emissieautoriteit heeft één opdrachtgever, de directie Klimaat, Lucht en Geluid (KLG), onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De eigenaar van de Nederlandse Emissieautoriteit is de Secretaris-Generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Het kalenderjaar 2012 heeft wederom veel van de NEa gevraagd omdat naast de reguliere werkzaamheden in dat jaar ook de buitengewoon grote en complexe projecten «Allocatie fase III» en «Biobrandstoffen» zijn uitgevoerd. Deze projecten vergden in 2012 weer veel aandacht en inzet en hadden tot gevolg dat er op onderdelen van reguliere NEa-taken minder inzet dan vooraf gepland gepleegd kon worden, gegeven de beperkingen in beschikbare menskracht. Door deze aanvullende werkzaamheden blijft de werkdruk bij de NEa toenemen.

Op beheersmatig vlak is ook nog een heel belangrijke stap gezet. Medio 2012 heeft de NEa besloten de missie en visie van de NEa opnieuw te bezien. Dat zal begin 2013 tot een herziene missie en visie leiden.

Het bestuur van de NEa heeft inmiddels een jaar ervaring opgedaan in de nieuwe constellatie van een baten-lastendienst die het ZBO ondersteunt. De Raamafspraken tussen eigenaar, (coördinerend) opdrachtgever, (voorzitter van het) bestuur en directeur NEa, zullen in de eerste helft van 2013 worden geëvalueerd.

#### **Algemene grondslagen voor de waardering**

Deze jaarrekening is opgesteld volgens de voorschriften van de Comptabiliteitswet (CW) en de nadere uitwerking hiervan in de Rijksbegrotingvoorschriften (RBV), de Regeling departementale begrotingsadministratie (RDB) en de Regeling Baten-lastendiensten 2011.

**Begrotings- en realisatiecijfers agentschap Nederlandse Emissieautoriteit 2012**  
**X € 1.000**

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)	
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2012	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie 2011
<b>Baten</b>				
Omzet moederdepartement	7.815	7.299	- 516	7.040
Omzet derden	0	4	4	23
Rentebaten	0	0	0	1
Bijzondere baten	0	554	554	0
<b>Totaal baten</b>	<b>7.815</b>	<b>7.857</b>	<b>42</b>	<b>7.064</b>
<b>Lasten</b>				
Apparaatskosten				
* personele kosten	5.085	4.981	- 104	4.653
* materiële kosten	2.180	1.504	- 676	1.997
Afschrijvingskosten:				
* materieel	1	2	1	11
* immaterieel	480	422	- 58	0
Rentelasten	69	21	- 48	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>7.815</b>	<b>6.930</b>	<b>- 885</b>	<b>6.661</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>0</b>	<b>927</b>	<b>927</b>	<b>403</b>

**Resultaat**

De NEa heeft 2012 afgesloten met een positief resultaat van € 0,9 miljoen. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting is het resultaat vooral opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- lagere personele kosten (€ 0,1 miljoen)
- lagere materiële kosten (€ 0,7 miljoen)

In de toelichting op de begrotings- en realisatiecijfers wordt het resultaat nader verklaard.

**Toelichting op de begrotings- en realisatiecijfers**

Omzet moederdepartement

De totale omzet is € 0,5 miljoen lager dan oorspronkelijk begroot. In het overzicht van de doelmatigheidsindicatoren zijn de begrote omzetcijfers voor 2012 per product genoemd. Na deze overzichten is een verklaring gegeven voor de verschillen.

Omzet derden

De opbrengsten derden bestaan uit ontvangsten van de Europese Commissie voor deelname van NEa medewerkers aan het project RENA.

Bijzondere baten

Dit betreffen huurkosten en departementsbrede kosten over 2011 waarvan in 2012 bekend is geworden dat deze niet afgedragen hoeven te worden.

Apparaatskosten

De personele kosten komen in totaal € 0,1 miljoen lager uit dan oorspronkelijk begroot.



De materiële kosten zijn € 0,7 miljoen lager dan oorspronkelijk begroot. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn dat de departementsbrede materiële kosten gedeeltelijk en de huurkosten in het geheel in 2012 niet aan de NEa doorberekend worden. Ook zijn de overige materiële kosten lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. In de overige materiële kosten zitten bedragen begrepen die uitbetaald zijn als bestuursvergoeding aan het NEa bestuur ten bedrage van € 88.700,-.

**Balans van de agentschap Nederlandse Emissieautoriteit per 31 december 2012 (voor verwerking van het resultaat)**  
**Balans per 31 december 2012**  
 x € 1.000

	31 december 2012	31 december 2011
<b>ACTIVA</b>		
<b>Vaste activa</b>		
Immateriële vaste activa	1.686	2.108
Materiële vaste activa:		
Inventaris	1	3
	1.687	2.111
<b>Vlottende activa</b>		
Vorraden	4	8
Overige vorderingen	10	2
Overlopende activa	3	50
	17	60
<b>Liquide middelen</b>	5.612	3.468
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>7.316</b>	<b>5.639</b>
<b>PASSIVA</b>		
<b>Eigen vermogen</b>		
Exploitatiereserve	1.075	237
Onverdeeld resultaat	927	838
	2.002	1.075
<b>Langlopende schulden</b>		
Leenfaciliteit Financiën	1.400	800
<b>Kortlopende schulden</b>		
Crediteuren	77	309
Overige schulden en overlopende passiva	3.837	3.455
	3.914	3.764
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>7.316</b>	<b>5.639</b>

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 geschat op nihil. Deze post bestaat uit het softwaresysteem Arend dat de NEa zelf heeft ontwikkeld en dat ondersteunend was aan het primaire proces van de NEa. Deze software is in 2010 geheel afgeschreven. De software was

## Agentschap NEa

gefinancierd middels de leenfaciliteit van het ministerie van Financiën. De lening is in 2010 afgelost.

Eind 2011/begin 2012 is het nieuwe informatiesysteem PAN, dat het oude informatiesysteem heeft vervangen, in gebruik genomen. Dit systeem is grotendeels gefinancierd middels een beroep op de leenfaciliteit bij het ministerie van Financiën in 2011 en 2012.

### Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit het saldo van de exploitatiereserve en het saldo van het onverdeelde resultaat van het jaar 2012.

In de Regeling baten-lastendiensten 2011 is aangegeven dat er de mogelijkheid is voor de dienst om een exploitatiereserve op te bouwen. De maximale exploitatiereserve bedraagt 5% van de gemiddelde omzet van de afgelopen 3 jaar. Het maximale eigen vermogen in 2012 bedraagt € 352.460,-. Met de eigenaar zullen afspraken worden gemaakt over de bestemming van de overschotten van de jaren 2010, 2011 respectievelijk € 0,435 miljoen en € 0,403 miljoen (welke abusievelijk niet in 2012 heeft plaatsgevonden) en 2012. Bij de eerstvolgende suppletoire begrotingswet zal worden aangegeven hoe deze overschrijding wordt hersteld.

### Kortlopende schulden

De kortlopende schulden bestaan uit diverse grootboekrekeningen. De post vooruitontvangsten per 31-12-2012 betreft het saldo van de afrekeningen met KLG over de jaren 2011 en 2012. De afrekening met de opdrachtgever wordt berekend, zoals in de raamafspraken tussen de directie KLG en de NEa en de offerte 2012 is overeengekomen. De post nog te betalen bedragen bestaat voornamelijk uit kosten voor ingehuurd personeel en onderhoud ICT. De af te dragen boetes en inleggelden worden evenals het tegoed van de afrekeningen 2011 en 2012 verrekend met de opdracht voor 2013.

### Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Met CapGemini 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 2013. De kosten bedragen € 272.772,- per 12 maanden. Het contract is jaarlijks opzegbaar.

Met Jitscale is in 2012 een driejarig contract afgesloten voor het technisch beheer van PAN. Het contract loopt tot in 2014. De kosten bedragen € 37.226,- per 12 maanden.

**Kasstroomoverzicht**  
x € 1.000

Omschrijving	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari 2012</b>	<b>1.364</b>	<b>3.468</b>	<b>2.104</b>
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>481</b>	<b>1.344</b>	<b>863</b>
3a -/ Totaal investeringen	- 1.000	0	1.000
3b +/- Totaal boekwaarde desinvesteringen	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 1.000</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>
4a -/ Eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0
4b +/- Eenmalige storting door moederdepartement	0	0	0
4c -/ Aflossingen op leningen	- 480	- 200	280
4d +/- Beroep op leenfaciliteit	1.000	1.000	0
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>520</b>	<b>800</b>	<b>280</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december 2012 (=1+2+3+4)</b> (maximale roodstand 0,5 mln euro)	<b>1.365</b>	<b>5.612</b>	<b>4.247</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

Er zijn in 2012 geen investeringen geweest. De activering van het in eigen beheer ontwikkelde PAN-systeem heeft in zijn geheel in 2011 plaatsgevonden, terwijl de financiering (middels leenfaciliteit) in delen is opgevraagd in 2011 en 2012.

Financieringskasstroom

Dit betreft het beroep op de leenfaciliteit in 2012 bij het ministerie van Financiën verminderd met de gedane aflossingen in 2012.

**Doelmatigheid**

**Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2012**

Doelmatigheidsindicatoren	Begroting 2012	Prestatie 2012	Prestatie 2011	Prestatie 2010
<b>Kostprijzen per product (x € 1):</b>				
Vergunningaanvragen (per vergunning)	3.660	4.483	3.716	4.029
Onderhoud dossier (per dossier)	711	926	722	852
Audits (per audit)	7.024	5.879	7.131	7.957
Ad hoc onderzoek (per onderzoek)	6.712	6.404	6.814	7.078
Afsluiten handelsjaar (per emissiejaarverslag)	424	369	430	-
Infodesk (per vraag)	138	113	140	-
Registeradministratie (per gemiddelde rekening in beheer)	601	325	610	-
Helpdesk en registeradministratie				924

Agentschap NEa

Doelmatigheidsindicatoren	Begroting 2012	Prestatie 2012	Prestatie 2011	Prestatie 2010
<b>Tarieven per uur (x € 1):</b>				
Laag	84	84	85	107
Midden	94	94	95	136
Hoog	115	115	116	139
<b>FTE totaal (excl. externe inhuur)</b>	<b>43</b>	<b>41,67</b>	<b>38,10</b>	<b>35,84</b>
<b>Omzet per productgroep (x € 1.000)</b>				
Vergunningaanvragen (p*q)	91	31	63	117
Onderhoud dossier (p*q)	359	426	334	399
Validatie en toewijzing rechten luchtvaart	81			
Toezicht en handhaving				
Audits (p*q)	1.004	435	849	923
Ad hoc onderzoeken (p*q)	470	243	368	630
Diepte- en thema onderzoeken	250	18	145	94
Handhaving	209		190	217
Bezwaren en beroepen	83		72	94
Afsluiten handelsjaar (p*q)	212		215	180
Infodesk (p*q)	235	242	358	–
Registeradministratie (p*q)	571	309	580	–
Helpdesk en registeradministratie				905
Registeronderhoud	959	874	974	769
Rekeningbeheer overheid	88	99	–	–
Fraudebestrijding	43	165	139	26
Vorbereiding nieuwe regelgeving en beleidsafstemming	350		255	325
Advisering en beleidsafstemming				203
Toewijzing rechten nieuwkomers	96		21	158
Overige producten/diensten	132		297	285
NEa brede producten en diensten		1.148		
Projecten	2.582	3.307	2.180	1.448
<b>Totaal</b>	<b>7.815</b>	<b>7.299</b>	<b>7.040</b>	<b>6.773</b>
<b>Saldo van baten en lasten (%)</b>	<b>0</b>	<b>11,80%</b>	<b>5,82%</b>	<b>6,42%</b>
<i>Kwaliteitsindicatoren</i>				
<b>Validatie&amp; vergunningen</b>				
% vergunningen verleend binnen wettelijke termijn	>99%	100%	100%	97%
% meldingen afgehandeld binnen wettelijke termijn	>99%	99%	100%	88%
Aantal bedrijven met een vergunning	500	421	463	468
<b>Registratie Emissiehandel</b>				
Register CO <sub>2</sub> online	>99%	–	99,3%	99,50%
Register NO <sub>x</sub> online	>99%	100%	99,9%	99,70%
<b>Toezicht en handhaving</b>				
Aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op IGT en nieuwkomers	87	66	113	115
Aantal uitgevoerde audits bij bedrijven gebaseerd op een steekproef	30	8	6	–
Aantal uitgevoerde audits bij luchtvaartoperators	10	–	–	1
Aantal uitgevoerde ad hoc onderzoeken bij bedrijven	80	38	55	89
Aantal uitgevoerde thema onderzoeken	4	1	1	1
<b>Algemeen</b>				
Aantal gegronde klachten over uitoefening taken	<3	0	0	0
Aantal ongegronde klachten over uitoefening taken	<2	0	0	0
% klachten afgerond binnen wettelijke termijn	100%	nvt	nvt	nvt
Tevreden belanghebbenden	>65%	–	–	69%
Ontevreden belanghebbenden	<10%	–	–	8%
Directe uren/totaal aantal gewerkte uren	>58%	66%	65%	63%

Met ingang van 2012 zijn verschillende producten en diensten onder het product «NEa brede producten en diensten» gevoegd om een wat compactere producten en diensten lijst te verkrijgen. Hierdoor kunnen een

aantal producten en diensten in bovenstaand overzicht niet vergeleken worden met voorgaande jaren.

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 zijn de opdrachten voor de projecten Biobrandstoffen en Ontwikkeling Centraal Register hoger uitgekomen dan oorspronkelijk begroot. Als gevolg van het doorschuiven van de Registertransitie door de Europese Commissie moesten de in 2011 uitgevoerde werkzaamheden deels worden herhaald in 2012. De werkzaamheden voor het project Voorbereiding 3<sup>e</sup> handelsperiode zijn vertraagd door vertraagde oplevering van de regelgeving, deze werkzaamheden worden in 2013 voortgezet.

## D. BIJLAGE:

### TOEZICHTRELATIES ZBO'S/RWT

#### Algemeen

In 2012 heeft lenM het toezicht op de uitvoeringsorganisaties op afstand geactualiseerd en geprofessionaliseerd. Deze actualisatie heeft zijn oorsprong in de Kaderwet zbo's en de fusie tussen de voormalige departementen van VROM en VenW tot lenM. De uitgangspunten voor deze actualisatie en professionalisering zijn uitgewerkt in «*Verantwoorde Uitvoering: Toezichtvisie lenM op uitvoeringsorganisaties op afstand*».

Met de inwerkingtreding van de Aanpassingswet zbo's lenM aan de Kaderwet zbo's (Aanpassingswet) per 1 januari 2013 zijn aansluitend 8 onder lenM ressorterende zelfstandige bestuursorganen (zbo's) onder de Kaderwet zbo's gebracht. Dit betreft de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN), de Dienst Wegverkeer (RDW), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het Kadaster, de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO), de Stichting VAM en de Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX). De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) viel reeds eerder onder de Kaderwet zbo's.

Daarmee hebben de minister en staatssecretaris een aantal nieuwe bevoegdheden gekregen en dienen de zbo's aan een aantal extra plichten te voldoen. Deze bevoegdheden en plichten zijn voor de zbo's uitgewerkt in sturings- en toezichtvisies, veelal in de vorm van een ministeriële regeling en beleidsregels. Deze zijn in de Staatscourant gepubliceerd en per 1 januari 2013 in werking getreden. Ze vormen het sluitstuk van de implementatie van de Kaderwet. Voor de NEa geldt dat dit zbo is opgericht conform de Kaderwetprincipes. Voor het bestuur van de NEa zullen in het voorjaar van 2013 vergelijkbare beleidsregels worden opgesteld, passend bij de aard van het zbo. Hiervoor zullen eerst de bestaande samenwerkingsafspraken tussen lenM, het agentschap NEa en het bestuur van de NEa worden geëvalueerd.

Onderstaand wordt voor een aantal zbo's en rwt's een overzicht gegeven van de toezichtbevindingen over het jaar 2012<sup>60</sup>. 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.

#### Prorail

De Staat houdt 100% van de aandelen van Railinfratrust BV die op haar beurt 100% van de aandelen ProRail houdt. Het aandeelhouderschap ligt bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Het aandeelhouderschap is in 2012 overgaan van de Directie Openbaar Vervoer en Spoor naar een separate toezichtenheid binnen de hoofddirectie FMC.

De sturing vanuit de aandeelhoudersrol is complementair ten opzichte van de sturing als concessie- en als subsidieverlener. In 2012 is invulling gegeven aan de bevoegdheid van de aandeelhouder tijdens de aandeel-

<sup>60</sup> Op het moment van het opstellen van de toezichtbevindingen waren de meeste jaarverslagen van de zbo's/rwt's nog niet gepubliceerd.

houdersvergadering. De algemene vergadering heeft besloten het bezoldigingsbeleid voor het statutair bestuur per 1 januari 2012 aan te passen, waarmee de variabele beloningscomponent wordt omgezet in een vaste beloning. De Tweede Kamer is in juli geïnformeerd over het bezoldigingsbeleid. Daarnaast is 2012 een lid van de Raad van Commissarissen van ProRail herbenoemd.

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.

### **RDW**

De kwaliteit van dienstverlening van diensten van de RDW was in 2012 op orde. De wettelijke en de in de Toezichtvisie neergelegde prestatie-indicatoren en normen zijn voor het overgrote deel gehaald.

De tarieven zijn in 2012 ongeveer gelijk gebleven. De omzet is gedaald van € 194,7 miljoen in 2011 naar € 186,3 miljoen, een daling van 4,3%. De nieuwe door lenM goedgekeurde tariefstructuur bij Typegoedkeuringen heeft geleid tot een verbeterde doorberekening van de gemaakte kosten en daarmee tot een stijging van de gerelateerde omzet.

Omdat de RDW de kosten in 2012 met 2,5% heeft kunnen beperken ten opzichte van 2011, is over 2012 per saldo toch een netto resultaat van € 0,3 miljoen gerealiseerd.

In 2012 is de RDW gestart met een onderzoek de effecten van «gratis» informatieverstrekking in een tariefgefinancierde omgeving. Een onderdeel van dit onderzoek is een Proof of Concept waarbij voertuiggegevens van het Nederlandse voertuigpark nu als open data toegankelijk zijn via de Azure Marketplace van Microsoft. In 2013 wordt deze Proof of Concept geëvalueerd en worden besluiten genomen over het vervolg.

In november 2012 is een nieuwe CAO vastgesteld. Deze heeft een looptijd van zestien maanden van 1 december 2011 tot 1 april 2013. Met dit arbeidsvoorwaardenakkoord is de afschaffing van de PAS-regeling (Partiële arbeidsparticipatie senioren) per 1 januari 2013 een feit geworden. Daarvoor in de plaats is het Flexibel Arbeidsvoorwaarden Pakket (FAP) gekomen.

De RDW voldoet aan de norm ISO/IEC 27001: 2005 voor informatiebeveiliging.

### **CBR**

In 2012 heeft de omvorming van het CBR van privaatrechtelijke naar publiekrechtelijke organisatie plaatsgevonden. Vanaf 1 januari 2013 is het CBR een publiekrechtelijk ZBO. Binnen dat kader heeft een herschikking van de tarieven plaatsgevonden, is een gebruikersraad ingesteld en is een start gemaakt met afspraken omtrent de te leveren prestaties. De tarieven die in het verleden tot stand kwamen door de toepassing van een indexatie – formule zullen vanaf 2013 gebaseerd zijn op de onderliggende kosten. Hiertoe is door het CBR een kostprijscalculatiemodel opgesteld. Het Ministerie van lenM heeft Deloitte gevraagd het betreffende model te beoordelen en een advies te geven omtrent het gewenste vermogen. Dit heeft geleid tot een positief advies en een indicatie omtrent het gewenste vermogen tussen de 7 en 10 miljoen euro. Met het positief resultaat in

2012 van 2,8 miljoen euro is het vermogen toegenomen tot 7,4 miljoen euro. In overleg tussen mijn departement en het CBR is een gebruikersraad ingesteld en is de CCV raad opgeheven. Tevens zijn de uitgangspunten omtrent de te leveren prestaties tussen mijn departement en het CBR besproken. Deze zullen in 2013 worden geformaliseerd.

In 2012 heeft het CBR onder verscherpt toezicht gestaan. Dit is ingevuld door regelmatige voortgangsrapportages en tweemaandelijks overleggen tussen de directie en de Secretaris Generaal van mijn departement. Hierbij is gebleken dat met name op het gebied van het medische cluster nog belangrijke verbeteringen zijn door te voeren.

In 2012 heeft het CBR een nieuwe opzet van de financiële cijfers in de vorm van het Financieel Meerjaren Beleidsplan aan het Ministerie voorgelegd.

In 2012 heeft het CBR goede vorderingen gemaakt in het pensioendossier. Het forensisch onderzoek is afgerond en geeft geen aanleiding voor nieuw onderzoek. Het is aan het CBR om het pensioendossier nu definitief te sluiten. Hierover heb ik de Tweede Kamer bericht.

### **NIWO**

De NIWO 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. In 2013 wordt de NIWO geëvalueerd.

De begroting 2013 is goedgekeurd, de tarieven zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de begroting 2012.

### **Stichting VAM/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. In 2013 wordt de WRM geëvalueerd.

Het streven van IBKI is erop gericht om de examentarieven stabiel en zo laag mogelijk te houden. Na jarenlang de tarieven voor de WRM gelijk gehouden te hebben, heeft de kostenontwikkeling in combinatie met een lagere instroom van nieuwe kandidaten een tariefstijging in 2012 noodzakelijk gemaakt. Er is een nieuw tarief geïntroduceerd voor het decentraal afnemen van examens op verzoek van een rij-instructeur. Hierdoor kan IBKI blijven voorzien in klantgerichte dienstverlening voor bijscholing en stagebeoordeling.

De tarieven voor APK keurmeester zijn gelijk gebleven.

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.



Over de verantwoording van de uitvoering van de publieke taken zijn in de eind 2012 gepubliceerde beleidsregel afspraken gemaakt.

### **Luchtverkeersleiding Nederland**

Het algemene beeld is dat LVNL over het jaar 2012 een goede prestatie heeft geleverd qua werking en doeltreffendheid. De verkeersvolumes in de luchtverkeersbegeleiding blijven sterk achter bij de verwachtingen die in het Performanceplan 2012 – 2014 zijn opgenomen op basis van Eurocontrol verkeersverwachtingen. De economische en financiële crisis in Europa en de rest van de wereld is hoofdoorzaak van deze afname in verkeersvolumes. Het verkeersvolume bepaalt de omzet van LVNL. Voor de middellange termijn is een verbetering van het verkeersvolume niet te verwachten. Ondanks de volumedaling sluit LVNL het jaar 2012 af met een positief exploitatieresultaat van ongeveer € 7,5 miljoen, inclusief de verliezen in verband met het verkeersvolumerisico en het kostenrisico. Dit blijft achter bij de begroting 2012.

Begin 2013 is door de Staatssecretaris de begroting 2013 vastgesteld en daarmee tevens de tarieven voor het jaar 2013. In 2013 hanteert LVNL dezelfde tarieven als in 2012 op basis van de afspraken, die tussen het Rijk en LVNL zijn gemaakt over de stabilisatie en verlaging van de tarieven van LVNL over de periode 2012 tot en met 2014. LVNL werkt aan een pakket maatregelen om structureel kosten te besparen. Continuïteit van bestaande LVNL taken en de veiligheid mogen hier niet onder leiden. De Europese Commissie zet via prestatie-sturing in op efficiency-verbetering in de luchtverkeersbegeleiding. Dit heeft effect op de mate waarin LVNL kosten kan doorberekenen aan de gebruikers en de risico's die zij, als gevolg van het afnemende verkeersvolume, zelf moet dragen (zonder verrekening aan de luchtvaartmaatschappijen). Door de afname van verkeersvolumes zet dit druk op het resultaat van LVNL. Onder leiding van lenM is in 2012, conform EU regelgeving, een Stakeholder Consultation Meeting gehouden. In deze bijeenkomst zijn de stakeholders (o.a. de luchtvaartmaatschappijen) door LVNL, MUAC, KNMI en NSA geraadpleegd over de meerjarenplannen, de begroting, de investeringen en de ontwikkeling van de kosten en tarieven. In 2012 is een nieuwe éénjarige CAO afgesloten.

Per 1 januari 2012 is het Europa-brede prestatie-sturingssysteem in werking getreden. Voor capaciteit en milieu heeft prestatie-sturing plaats op FABEC-niveau; voor de kostenefficiëntie in de en route heffingenzone heeft prestatie-sturing plaats op het niveau van de individuele lidstaten. Als gevolg van de vermindering van het luchtverkeer wordt het voor 2012 gestelde kostenefficiëntiedoel in de Nederlandse en route heffingen zone niet gehaald. LVNL behaalt wel de voor 2012 geformuleerde capaciteits- en duurzaamheidsdoelen.

### **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 Pleziervaarbewijzen uit te geven. Bovendien geeft de VAMEX de internationale vaarbewijzen (ICC's) uit die volledig geïntegreerd zijn in het Klein Vaarbewijs. Daarnaast 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 januari 2012 opnieuw voor een periode van vijf jaar aan te wijzen voor de uitvoering van bovengenoemde taken. In 2012 is de herhuisvesting van de VAMEX afgerond, waardoor deze niet alleen kwalitatief op een aanvaardbaar niveau is gebracht maar daardoor ook beter aansluit bij de geografische spreiding van de kandidaten.

### **Kadaster**

In 2012 daalde het aantal transacties op de vastgoedmarkt sterker dan verwacht waardoor de omzet van het Kadaster lager uitviel dan geraamd. Ondanks de tegenvallende omzet is de uitvoering in 2012 kostendekkend geweest.

Het Kadaster heeft voorbereidingen getroffen voor een nieuwe topstructuur die per 1 januari 2013 in werking is getreden. Voortaan vergaderen bestuur en directeuren gezamenlijk in een directieraad. Het bestuur is teruggebracht van 3 naar 2 leden.

Het project Publieke Dienstverlening op de Kaart (PDOK), dat in het kader van het programma Vernieuwing Rijksdienst is opgezet, is overgegaan van project naar reguliere uitvoering. Het beheer is belegd bij het Kadaster.

Het Kadaster en lenM hebben gezamenlijk gewerkt aan een nieuwe ordening van de kadasters in Caribisch Nederland. Het voornemen is om het Kadaster verantwoordelijk te maken voor de kadastrale functies op de eilanden. In 2013 zal hiertoe wetgeving worden voorbereid.

Het Kadaster overweegt een deel van zijn ICT (rekencentrum) uit te besteden. In 2012 is een leverancier geselecteerd. In 2013 zal naar verwachting een definitief besluit worden genomen.

### **Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)**

De gevolgen van de economische crisis zijn ook in 2012 zichtbaar geweest. De totale instroom van adviesaanvragen is iets hoger (6,2%) geweest dan in 2011. Tot eind september is sprake geweest van een lage werkvoorraad, in de laatste maanden van het jaar is er een aanzienlijke stijging van het advieswerk te zien. Waar de advieslast van de Raad van State is afgenomen is een toename te zien van (plan)schade- en handhavingszaken. Daarnaast heeft de StAB relatief veel tijd besteed aan zaken met een bijzondere adviesvraag. Het aantal Wabo-zaken bij de rechtbanken neemt toe evenals de omvang van de ruimtelijke ordeningszaken.

De doelstelling om alle zaken binnen de afgesproken termijn af te ronden is gehaald. De gemiddelde behandeltijd in 2012 bedroeg 2,5 maanden, ten opzichte van 3,1 maanden in 2011.

Als gevolg van het verminderde werkaanbod en de structurele financiële taakstelling heeft de StAB forse materiële en personele maatregelen moeten nemen. Voor de realisatie hiervan heeft de StAB eind 2011 een

*Toezichtrelaties ZBO'S/RWT*

eenmalige bijdrage gekregen. Deze maatregelen hebben er in 2012 toe geleid dat de StAB ruim binnen het begrote budget is gebleven.

De StAB heeft – om de onafhankelijkheid van de organisatie te benadrukken – een aangescherpt beleid geformuleerd inzake de nevenactiviteiten van de leden van de raad van toezicht.

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toezichtsvisies-/arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
APK-erkenninghouders		X	Keuren motorvoertuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door apk station n.v.t.	div.	Toezicht via RDW	Zie opm 5
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart		X	Div. bevoegdheden	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 gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	X	X	Besluitvorming omtrent de toelating van bestrijdingsmiddelen in Nederland	22	260	n.v.t.	8.508 (*) (**)	www.ctgb-wageningen.nl	Toezicht via EL&I	Zie opm 5
Commissie Examens Scheepswerktuigkundigen#		X	Afnemen examens scheepswerktuigkundigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie Stuurlieden-examens#		X	Afnemen examens stuurlieden	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 betreffende vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht#		X	Adviseren over opleidingen en examens vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht	14	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie van Beroep Loodsen-examens#		X	Beroepsinstantie loodsens-examens	5.02	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 examen rij-instructuur	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Commissie Zeevisvaart-examens#		X	Afnemen examens 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 toezichtsvisies/ arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
Dienst voor het Kadaster en de openbare registers*	X	X	Het bijhouden van de openbare registers en kadastrale registratie en het cartografisch weergeven van geografische basisge- gevens. Het verstrekken van inlichtingen aan belangheb- benden	2.01	11 310	n.v.t.	244.600 (**)	www.kadas- ter.nl	Zie opm 4	√
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	X	X	Keuren en registreren voertuigen/ onderdelen	3.02	n.v.t.	n.v.t.	194.701 (**)	www.rdw.nl	Zie opm 4	√
Examencom- missies Loodsen#		X	Afnemen loodsen- examens	5.02	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 4	Zie opm 5
Examencom- missies 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
Havenbe- heerders		X	Zorgdragen voor ontvangstin- richtingen voor scheepsafval	5.02	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	div.	Zie opm 4	Zie opm 5
HISWA- vereniging#	X	X	Afgeven fabrieks- codes	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.	4.688 (**)	www.ibki.nl	Zie opm 4	√

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toezichtsvisies-/arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
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 keuringsinstantie	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Keuringsinstanties Scheepsuiterusting KIWA		X	Keuren scheepsuiterusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door keuringsinstantie	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
	X		Vergunningverlening voor IVW	div.	483	n.v.t.	n.v.t.	www.kiwa.nl	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart Landelijke Examencommissie verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)# Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)* Nederlands Loodswezen BV		X	Classificeren van schepen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Tarief wordt bepaald door klassebureaus	div.	Toezicht via de ILT	Zie opm 5
		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
	X	X	Luchtverkeersbegeleiding	5.01	n.v.t.	n.v.t.	184.448 (**)	www.lvnl.nl	Zie opm 4	√
	X		Faciliteren beloodsen schepen	5.02	n.v.t.	n.v.t.	164.648 (**)	www.loodswezen.nl	Toezicht via NMA	√
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) ProRail	div	div	Beloodsen van schepen	5.02	n.v.t.	n.v.t.	Zie Nederlands Loodswezen BV	www.loodswezen.nl	Toezicht via NMA	√
	X		Beheren spoorinfrastructuur	4.01	1.463.595	n.v.t.	Nvt	www.prorail.nl	Zie opm 4	√

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT	ZBO	Functie	Begrotingsartikel(en)	Financiering (realisatiecijfers) Begroting	Realisatie Financiering (realisatiecijfers) Premies <sup>2</sup>	Financiering (realisatiecijfers) Tarieven <sup>3</sup>	Verwijzing naar website RWT/ZBO	Verwijzing naar toezichtsvisies-/arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
Regionale Examencommissies verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen (scheepvaart)		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
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	Beloodsen van schepen	5.02	n.v.t.	n.v.t.	Zie Nederlands Loodswezen BV	www.loodswezen.nl	Toezicht via NMA	√
Regionale luchthavens		X	Diverse regionale luchthavens	5.01	n.v.t.	n.v.t.	Diverse luchthaventarieven	div.	Zie opm 4	Zie opm 5
Rijkshavenmeester Rotterdam	X	X	Havenverkeersleiding	5.02	n.v.t.	n.v.t.	Zie opm 3	www.portofrotterdam.com	Zie opm 4	Zie opm 5
Stichting Advisering Bestuursrecht-spraak (StAB)	X		Het op verzoek van de bestuursrechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigenberichten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade	97.01	5.400	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.	650 (**)	www.slotcoordination.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 toezichtsvisies-/ arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
Stichting Buisleidingen- straat Nederland (LSNed)	x		LSNed beheert een obstakelvrij leidingen- tracé tussen de industrie- gebieden van Rotterdam en Moerdijk, in de richting van Vlissingen en Antwerpen.	3.09	n.v.t.	n.v.t.	4.300 (**)	www.lsned.nl	Zie opm 4	√
Stichting Centraal Bureau Rijvaardig- heidsbewijzen (CBR)*	X	X	Afnemen div. mobiliteits- examens	3.02	3.790	n.v.t.	108.821 (**)	www.cbr.nl	Zie opm 4	√
Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	X	X	Afgeven vergunningen	3.01	n.v.t.	n.v.t.	4.120	www.niwo.nl	Zie opm 4	√
Stichting Scheepsafval- stoffen en Vaardocu- menten Binnenvaart (SAB)	X		Afgeven olieafgifte- boekje	5.02	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 toezichtsvisies-/ arrangementen <sup>4</sup>	Het bestuur en/of de accountant verklaart dat de rechtmatigheid op orde is <sup>5</sup>
Stichting Vaarbewijs- en Marifoon- examens (VAMEX)*	X	X	Afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.862 (**)	www.vamex.nl	Zie opm 4	√

<sup>1</sup> Organisaties met een (\*) zijn met ingang van 1 januari 2013 onder de werking van de Kaderwet ZBO gebracht. Organisaties met een (#) zullen worden opgeheven of elders worden ondergebracht. Dit is voorzien gedurende het jaar 2013. 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 2011 betreft is dit met (\*\*) aangegeven. Voor commissies en clusters van organisaties kan niet aangegeven worden wat de inkomsten zijn uit de wettelijke taak. Bovendien zijn de opbrengsten zeer beperkt. Voor de Rijkshavenmeester geldt dat dit een onderdeel is van het Havenbedrijf Rotterdam. De functie van Rijkshavenmeester is zbo/rwt.

<sup>4</sup> De algemene toezichtvisie en de individuele toezichts- en sturingsvisies zijn gepubliceerd via [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/zelfstandige-bestuursorganen](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/zelfstandige-bestuursorganen). 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 van dit overzicht was het nog niet mogelijk om per organisatie aan te geven of een rechtmatigheidsverklaring over het jaar 2012 is verkregen. Het betreft hier zowel rechtmatigheidsverklaringen als verklaring van getrouwheid die voor 2011 zijn afgegeven. Daar waar niet is aangegeven dat er geen rechtmatigheidsverklaring beschikbaar is, wordt deze veelal niet gevraagd om redenen van efficiency en kostenbesparing.

**AFGEROND EVALUATIE EN OVERIG ONDERZOEK**

Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1. onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid				
1a. Beleidsdoorlichting				
Leefomgeving hoofdwegen	03.01	2011	2012	Kamerstuk 32 861, nr. 3
Kabinetsreactie op parlementair onderzoek spoor Mainport Schiphol en regionale luchthavens	04.01	2011	2012	Kamerstuk 32 707, nr 16
	05.01	2012	2017	De behandeling van de Luchtvaartnota in Tweede en Eerste kamer heeft eind 2011 plaatsgevonden. Gezien de langere-termijndoelstellingen van capaciteit (bijv. Eindhoven en Lelystad) valt een brede beleidsdoorlichting niet te voorzien voor 2017. Op deelgebieden vinden tussentijdse evaluaties plaats. Zo worden de resultaten van de evaluatie van het Nieuwe Handhavings- en Normen Stelsel Schiphol en de evaluatie van de Alderstafel Schiphol in de loop van 2013 verwacht.
Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland	05.01	2011	2012	Kamerstuk 31 936, nr. 117
Beveiliging tegen moedwillige verstoring	05.01	2012	2017	In de beleidsagenda Luchtvaartveiligheid 2011–2015 is het veiligheidsbeleid, inclusief het security-beleid waar de minister van IenM verantwoordelijk voor is, nader uitgewerkt. Evaluatie van het veiligheidsbeleid zal in 2016/2017 plaatsvinden.
Mainport Rotterdam en overige zeehavens	05.02	2009	2012	Kamerstuk 32 861, nr. 2
Veiligheid scheepvaart en binnenvaart	05.02	2012	2012	Bevorderen eigen verantwoordelijkheid van binnenvaartsector voor veiligheid, 16 november 2011; auteur: Twijnstra-Gudde. Daarmee is de toegevoegde waarde voor de doorlichting die in de begroting 2013 gepland staat, vervallen.
Netwerk vaarwegen	05.02	2012	2012	Een separate doorlichting is geschrapt. Wordt meegenomen in de doorlichting van het kernnetwerk van de topsector Logistiek.
Duurzame scheepvaart	05.02	2011	2012	De doorlichting is vervallen, omdat de Algemene Rekenkamer in 2011 een doorlichting heeft verricht.
Beveiliging tegen moedwillige verstoring	05.02	2012	2012	Onderzoek pas na de hercertificering van de security.

Afgerond evaluatie en overig onderzoek

	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
1b. Ander onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Verbeteren milieukwaliteit van bodem en water: onderdeel waterketen	07.02	2011	2012	De evaluatie van het Bestuursakkoord Waterketen (looptijd 2007–2011) is niet doorggegaan, omdat het akkoord overging in het Bestuursakkoord Water (BAW). De evaluatie van het BAW is voorzien voor eind 2013, hierin wordt ook de evaluatie van het waterketenbeleid meegenomen
	Verantwoording toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (ggo's)	08.02	2012	2012	Het evaluatie onderzoek GGO's is vertraagd als gevolg van de vertraging in de Europese behandeling van twee door Nederland ingebrachte onderwerpen (teelt GGO nationaal regelen en nieuwe technieken).
	Evaluatie Waterschapswet – belastingstelsel	1.01	2011	2012	<a href="http://www.uvw.nl/publicatie-details.html?newsdetail=20110610-15_eindrapport-taskforce-financien">www.uvw.nl/publicatie-details.html?newsdetail=20110610-15_eindrapport-taskforce-financien</a>
	Evaluatie van de effectiviteit van de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast	1.03	2011	2012	<a href="http://www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/honderd-miljoen-euro-nbw">www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/honderd-miljoen-euro-nbw</a>
	Architectuurbeleid	02.01	2011	2012	<a href="http://www.iabr.nl">www.iabr.nl</a> ; publicaties
	Ontwikkelagenda MKBA- Onderzoek «Omgevingskwaliteiten bij MIRT-projecten»	02.01	2011	2012	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/10/04/omgevingskwaliteiten-bij-mirt-projecten.html">www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/10/04/omgevingskwaliteiten-bij-mirt-projecten.html</a>
	Ontwikkelagenda MKBA-«Werkinstructie «van Grondexploitatie naar MKBA»	02.01	2011	2012	<a href="http://www.rws.nl/images/Werkinstructie%20GREX%20naar%20MKBA_tcm174-332390.pdf">www.rws.nl/images/Werkinstructie%20GREX%20naar%20MKBA_tcm174-332390.pdf</a>
	Ontwikkelagenda MKBA- Onderzoek benchmark RRAAM	02.01	2012	2012	<a href="http://www.rraam.nl/Publicaties/Documents+en+Publicaties+RRAAM/154107.aspx?t=RRAAM+%20benchmark%20studie">www.rraam.nl/Publicaties/Documents+en+Publicaties+RRAAM/154107.aspx?t=RRAAM+%20benchmark%20studie</a>
	Ontwikkelagenda MKBA- Presentatie MKBA RRAAM	02.01	2012	2012	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/30/mkba-rraam.html">www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brochures/2012/11/30/mkba-rraam.html</a>
	Meerjarenvoorlichtingscampagne verkeersveiligheid Kentekening brom- en snorfietsen	03.02 03.02	3-jaarlijkse monitoring febr. 2010	Zomer 2011	De eerstvolgende monitor verschijnt voorjaar 2013. 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.
Modernisering APK (art. 71 t/m 91 WVV 1994)	03.02	2009	2009	TK 2008–2009, XII 31 700, nr. 54. Zie ook Jaarverslag XII 2009, blz. 57, 58.	

*Afgerond evaluatie en overig onderzoek*

	Titel/onderwerp	Artikelonderdeel	Start	Afgerond	Vindplaats
2. Overig onderzoek	APK-frequentie Alcoholslotprogramma (ASP)	03.02	2011 2012	2012	Kamerstuk 29 398, nr. 315 Evaluatie ASP is in 2012 gestart.
	Spoorveiligheid	04.01	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/rail/publicaties/jaar_en_kwartaalrapporten/">www.ilent.nl/onderwerpen/ transport/rail/publicaties/ jaar_en_kwartaalrapporten/</a>
	OV-Klantenbarometer	04.02	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ov-klantenbarometer.info">www.ov- klantenbarometer.info</a>
	Gideon monitoring	02.01	2012	2012	
	Hoe gebruikers het omgevingsrecht ervaren	02.01	2011	2012	Eenvoudiger en Beter: Een ketenbenadering, Sibolt Mulder, Michiel van Bruxvoort en Matthijs de Gier, 14 december 2011
	Crisis- en Herstelwet	02.01	2012	2012	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/2012/ex-durante-evaluatie-wet-ruimtelijke-ordening-tweede-rapportage">www.pbl.nl/publicaties/ 2012/ex-durante-evaluatie- wet-ruimtelijke-ordening- tweede-rapportage</a>
	Ruimtelijk beleid: Monitor Infrastructuur en Ruimte	02.01	2012	2012	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting">www.pbl.nl/publicaties/ 2012/monitor-infrastructuur- en-ruimte-2012-nulmeting</a>
	Monitor ruimtelijke ontwikkelingen	02.01	2012	2012	<a href="http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/onderwerpen/nl0041-Monitor-Infrastructuur-en-Ruimte.html?i=40">www.compendiumvoorde- leefomgeving.nl/onderwer- pen/nl0041-Monitor- Infrastructuur-en- Ruimte.html?i=40</a>
	Monitor landschappelijke kwaliteiten	02.01	2012	2012	<a href="http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/dossiers/nl0185-Nationale-Landschappen.html?i=12-148">www.compendium- voordeleefomgeving.nl/ dossiers/nl0185-Nationale- Landschappen.html?i=12-148</a>
	Benchmark internationale concurrentiepositie	02.01	2011	2012	
	Spoorveiligheid	04.01	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/rail/publicaties/jaar_en_kwartaalrapporten/">www.ilent.nl/onderwerpen/ transport/rail/publicaties/ jaar_en_kwartaalrapporten/</a>
	OV-Klantenbarometer	04.02	jaarlijkse monitoring		<a href="http://www.ov-klantenbarometer.info">www.ov- klantenbarometer.info</a>
	Monitor staatsgarantie aan staat i.v.m. fusie Air France/KLM inzake netwerk- kwaliteit Schiphol	05.01	2005	2012	Zie toelichting artikel 5
	Monitor NSL	06.02	2012	2012	Zie toelichting bij artikel 6
	Verbeteren luchtkwaliteit	06.02	2012	2012	Zie toelichting bij artikel 6
monitoring LAP	07.01	2012	2012	Zie toelichting bij artikel 7	
Tussentijdse evaluatie doelstellingen Europese vernieuwing stoffenbeleid (REACH)	08.01	2011	2012	Zie toelichting bij artikel 8	

*Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)*

**D. BIJLAGE:**

**Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (bijlage externe inhuur)**

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».

<b>Ministerie van Infrastructuur en Milieu in (uitgaven in €)</b>	
1. Interim-management	2.099.110
2. Organisatie- en Formatieadvies	1.470.156
3. Beleidsadvies	4.833.262
4. Communicatieadvisering	2.383.259
<b>Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)</b>	<b>10.785.787</b>
5. Juridisch Advies	1.302.782
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	7.412.209
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie <b>(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)</b>	<b>7.368.861</b> <b>16.083.853</b>
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) <sup>1</sup>	140.314.971
<b>Ondersteuning bedrijfsvoering</b>	<b>140.314.971</b>
<b>Totaal uitgaven inhuur externen</b>	<b>167.184.611</b>

<sup>1</sup> Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€ 13,2 miljoen); (2) de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS die niet – of niet gemakkelijk – zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur (€ 41,7 miljoen); (3) Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, maar onder de definitie van externe inhuur vallen (€ 85,4 miljoen).

In 2012 gaf het ministerie van Infrastructuur en Milieu € 167,2 miljoen aan externe inhuur uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1,012 miljard. Het totaalbedrag komt op € 1,179 miljard uit. Het inhuurpercentage van Infrastructuur en Milieu, conform de Rijksbrede normering, komt op 14,2% uit. Hiermee overschrijdt het ministerie van lenM de geldende 10%-norm.

**Toelichting voor de overschrijding van de 10%-inhuurnorm bij lenM in 2012**

Van de € 167 miljoen die lenM in 2012 aan inhuur heeft uitgegeven, is 146 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen.

De kosten voor inhuur over 2012 zijn aanmerkelijk gestegen ten opzichte van het voorgaand jaar. Deze stijging wordt veroorzaakt door de bij Rijkswaterstaat striktere toepassing van de boekingsregels van BZK per 1 januari 2012. Met het toepassen van deze boekingsregels worden de kosten van alle inhuurcontracten die voldoen aan de definitie van BZK, als inhuur geboekt. Dat omvat zowel de kosten voor de inhuur op kernactiviteiten (kerntaken RWS) als alle kosten voor inhuur op de niet kernactiviteiten op de infrastructurele aanleg- en onderhoudprojecten (niet-kerntaken RWS). Het strikter toepassen van deze spelregels is conform de opmerkingen en adviezen van de ADR dienaangaande.

### *Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)*

Tot en met 2011 werd alleen de inhuur op de kerntaken zelf en de inhuur op de ondersteuning van de IPM<sup>61</sup>-toprolhouders projectmanager en manager projectbeheersing (dit zijn zelf kerntaken) onder post 8 zichtbaar gemaakt. Vanaf 1 januari 2012 is ook de inhuur op de ondersteuning van de andere 3 IPM-toprolhouders in casu de contractmanager, technisch manager en de omgevingsmanager aan deze post 8c toegevoegd. Dit leidt optisch tot een forse stijging van de kosten. De verwachting van RWS was dat er, gezien de specialistische aard van deze inzet op niet-kerntaken, er geen sprake zou zijn van directe aansturing ofwel inhuur onder de definitie van BZK. Deze verwachting blijkt niet juist te zijn.

Daarnaast is de stijging van inhuurkosten op apparaatskosten het gevolg van het tijdelijk opvangen van werkzaamheden als gevolg van de sneller dan verwachte krimp van de bezetting ten opzichte van de formatie.

De € 146 miljoen euro is 17,8% ten opzichte van het RWS-totaal van eigen personele kosten en kosten inhuur (IK) op kerntaken en is als volgt verdeeld:

- ruim € 61 miljoen betreft inhuur op kerntaken (IK-inhuur apparaatskosten = 8,3%);
- ruim € 85 miljoen betreft inhuur op niet-kerntaken (EPK-inhuur-exceptief = 11,2%).

RWS heeft geconstateerd dat er nog te weinig productafspraken en te veel urenafspraken worden gemaakt voor de inzet van externen. RWS heeft als ambitie om in de komende jaren voor de inzet van externen op niet-kerntaken, meer en meer te gaan werken met op productafspraken gebaseerde contracten. Hierdoor zal de inhuur op niet-kerntaken de komende jaren weer gaan dalen.

Daarnaast streeft de RWS ernaar om de inhuur van externen op kerntaken te vervangen door eigen medewerkers, vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen.

In 2011 kwam het inhuurpercentage van lenM op 10,8% uit. Als in 2012 de inhuurkosten niet strikter waren geboekt was het inhuurpercentage van lenM tussen de 7,5% en de 10,3% uitgekomen.

#### **Rapportage overschrijding maximumuurtarief externe inhuur buiten mantelcontracten**

In onderstaande tabel wordt weergegeven in hoeveel gevallen in 2012 door het ministerie (in Nederland) buiten de mantelcontracten om externe krachten zijn ingehuurd boven het voor de organisaties van het rijk afgesproken maximumuurtarief van € 225 (exclusief BTW).

##### **Inhuur externen buiten mantelcontracten**

Aantal overschrijdingen maximumuurtarief in 2012: 5

Toelichting	Betreft de functie van Projectdirecteur op het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2. Gemiddeld was deze persoon 4 dagen per week werkzaam.
-------------	---

<sup>61</sup> Integraal Project Management

*Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur)*

---

Aantal overschrijdingen maximumtarief in 2012: 5

---

	<p>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 2012 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 statuut 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. Binnen de bestaande mantelpartijen zijn personen met een vergelijkbaar profiel niet beschikbaar. Het afgesproken tarief is gebaseerd op het profiel van deze persoon.</p>
Toelichting	<p>Betreft een topexpert bij de architectuurvraagstukken rond tunnels. Er is een overeenkomst afgesloten voor de periode 1 juli 2011 tot 31 december 2011 die op 28 februari 2013 is beëindigd. Het maximaal aantal te declareren uren bedraagt 240 uur. 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>
Toelichting	<p>Betreft inhuur in het kader van het onderzoek Schadeclaim Hummel aan Staat van 6,5 miljoen. Vervulde taken: analyse en weerleggen van schadeberekening. Op basis van economische marktomstandigheden in de wereld onderbouwen dat er geen schade geweest kan zijn. Ondersteunen in de rechtzalen (processtukken, zittingen rechtbank, beantwoorden vragen rechter zowel mondeling als schriftelijk). De inhuur kan niet onder mantelcontracten worden gebracht omdat die ad hoc is, afhankelijk van tussenvonnis en vragen rechter en verloop civiele procedure. De inhuur kan niet binnen het maximum tarief worden ingekocht omdat in dit geval topeconomen nodig zijn om een stevig onderbouwd verhaal uit te dragen dat hout snijdt.</p>
Toelichting	<p>Het betreft de functie van het voorzien van juridisch advies aan de Ondernemingsraad ILT inzake zijn bevoegdheden ten aanzien van het besluit tot intrekken advies over VOB-vliegers alsook het eventueel ondersteunen bij het voeren van een procedure. Het betreft maximaal 48 uur. De benodigde specifieke deskundigheid van het Advokatenkollektief is niet via een mantelcontract in te huren. De OR heeft gebruik gemaakt van het recht om op kosten van de bestuurder juridische ondersteuning te vragen. Op het voorstel om gebruik te maken van het Advokatenkollektief is indertijd positief gereageerd.</p>

---

Conversietabel begrotingsstanden

**D: BIJLAGE:**

**Conversietabel begrotingsstanden**

In de onderstaande tabel wordt de relatie tussen de oude budgetten uit de begroting 2012 en die uit de nieuwe begrotingsartikelen inzichtelijk gemaakt (op het niveau van artikelonderdeel), zulks over de jaren 2012 tot en met 2016.

wordt		was					
Art ond.	naam art. onderdeel	Art.ond.	KAS2012	2013	2014	2015	2016
Hoofdstuk 12			10.805.896	10.484.705	10.560.769	9.421.228	10.044.892
<b>Artikel 1</b>	<b>Water</b>		<b>50.916</b>	<b>46.493</b>	<b>46.494</b>	<b>46.495</b>	<b>46.398</b>
<b>01.01</b>	Algemeen waterbeleid	31.01	19.446	15.187	14.840	14.840	14.812
		31.05	19.143	19.114	19.114	19.114	19.114
<b>01.02</b>	Waterveiligheid	31.02	3.442	3.361	3.479	3.479	3.450
<b>01.03</b>	Waterkwaliteit en kwantiteit	31.03	5.738	5.732	5.882	5.883	5.856
<b>01.04</b>	Grote oppervlaktewateren	31.04	3.147	3.099	3.179	3.179	3.166
<b>01.09</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>31.09</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>570</b>
<b>Artikel 2</b>	<b>Ruimtelijke ontwikkeling</b>		<b>181.778</b>	<b>153.717</b>	<b>109.605</b>	<b>204.285</b>	<b>197.102</b>
<b>02.01</b>	<b>Ruimtelijk Instrumentarium</b>	<b>51.02</b>	<b>7.535</b>	<b>6.403</b>	<b>5.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.269</b>
		52.04	1.655	1.560	560	960	
		52.08	794	2.956	2.981	2.981	2.968
		60.03	6.345	3.069	2.374	461	356
		60.04	3.258	3.546	3.723	3.723	3.697
<b>02.02</b>	<b>Geo informatie</b>	<b>51.04</b>	<b>39.396</b>	<b>30.786</b>	<b>26.102</b>	<b>25.886</b>	<b>25.689</b>
<b>02.03</b>	<b>Gebiedsontwikkeling</b>	<b>36.01</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>
		52.04	3.209	5.589	229	218	
		52.06	62.614	35.769	25.720	14.202	2.559
<b>02.04</b>	<b>Ruimtegebruik bodem</b>	<b>60.01</b>	<b>29.688</b>	<b>38.102</b>	<b>38.909</b>	<b>150.447</b>	<b>154.430</b>
		60.03	10.100	8.875	1.725	125	125
		60.04	17.109	16.987	1.921	1.921	3.934
<b>02.09</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>51.09</b>	<b>934</b>	<b>934</b>	<b>934</b>	<b>934</b>	<b>934</b>
<b>Artikel 3</b>	<b>Wegen en verkeersveiligheid</b>		<b>64.717</b>	<b>49.226</b>	<b>55.533</b>	<b>40.864</b>	<b>31.425</b>
<b>03.01</b>	<b>Netwerk</b>	<b>34.01</b>	<b>6.201</b>	<b>5.446</b>	<b>2.958</b>	<b>2.958</b>	<b>2.953</b>
		34.05	7.419	7.441	7.519	2.519	0
		35.04	3.070	3.054	2.954	2.954	2.954
		36.01	21.815	12.532	22.303	14.792	7.938
<b>03.02</b>	<b>Veiligheid</b>	<b>32.01</b>	<b>26.212</b>	<b>20.753</b>	<b>19.799</b>	<b>17.641</b>	<b>17.580</b>
<b>03.09</b>	<b>Ontvangsten</b>	<b>32.09</b>	<b>4.642</b>	<b>4.642</b>	<b>4.642</b>	<b>4.642</b>	<b>4.642</b>
		34.09	98	98	98	98	98
		35.09	2.042	2.042	2.042	2.042	2.042
<b>Artikel 4</b>	<b>Openbaar vervoer en Spoor</b>		<b>56.010</b>	<b>46.140</b>	<b>33.184</b>	<b>22.462</b>	<b>13.153</b>



Conversietabel begrotingsstanden

wordt		was					
Art ond.	naam art. onderdeel	Art.ond.	KAS2012	2013	2014	2015	2016
04.01	Spoor	32.02	294	217	222	222	221
		34.03	30.749	25.745	12.814	2.814	2.623
		35.04	2.924	2.915	2.915	2.915	2.915
		36.02	9.076	9.076	9.076	9.076	
04.02	Openbaar vervoer	32.01	256	246	10		
		32.03	87	87	87	87	87
		34.04	11.765	7.001	7.235	6.550	6.514
		35.04	859	853	825	798	793
<b>Artikel 5</b>	<b>Mainports en logistiek</b>		<b>52.901</b>	<b>30.714</b>	<b>29.002</b>	<b>29.965</b>	<b>17.550</b>
05.01	Luchtvaart	33.01	2.251	1.426	1.450	1.436	1.478
		33.03	1.868	1.785	1.706	1.706	1.706
		35.01	5.608	4.068	4.068	2.702	2.702
		35.03	3.367	2.851	2.775	2.674	3.978
		35.04	50	50	50	50	50
		36.03	29.760	13.303	12.441	15.608	1.854
05.02	Maritiem	33.02	2.314	2.320	2.296	2.291	2.289
		33.04	153	132	132	132	132
		34.02	2.013	2.005	2.006	2.006	2.006
		35.02	426	452	427	427	427
		35.04	4.719	1.969	1.303	590	590
		36.04	372	353	348	343	338
05.09	Ontvangsten	36.09	43.524	45.744	45.744	24.643	2.059
<b>Artikel 6</b>	<b>Klimaat, lucht en geluid</b>		<b>245.463</b>	<b>171.651</b>	<b>95.548</b>	<b>86.594</b>	<b>78.172</b>
06.01	Klimaatverandering	53.08	11.547	10.435	11.436	12.184	9.442
		53.18	8.407	5.916	4.242	4.241	3.052
06.02	Luchtkwaliteit en tegengaan geluidshinder	53.14	39.924	54.151	12.626	5.366	2.713
		53.16	14.576	2.189	2.391	2.497	1.024
		60.02	23.981	26.430	29.139	27.061	26.993
06.03	Internat. beleid, coördinatie en samenwerking	33.03	300	450	450	300	
		35.04	621	621	621	571	571
		41.01	588	589	589	589	589
		57.44	6.872	6.245	6.407	6.102	6.097
		57.48	99.664	32.627			
		57.50	808	842	842	1.753	1.746
		57.52	928	2.873	873	874	889
		57.54	37.247	28.283	25.932	25.056	25.056
06.09	Ontvangsten	53.09		700.000	700.000	700.000	700.000
<b>Artikel 7</b>	<b>Duurzaamheid</b>		<b>110.953</b>	<b>46.868</b>	<b>17.329</b>	<b>15.986</b>	<b>15.797</b>
07.01	Afv al en duurzaamheidsagenda	41.01	795	520	520	520	520
		54.14	100.320	35.141	9.062	9.538	9.385
07.02	Preventie en milieugebruiksruimte	54.16	3.575	3.866	3.867	3.858	3.836
07.03	Ecosystemen en landbouw	54.26	6.263	7.341	3.880	2.070	2.056
<b>Artikel 8</b>	<b>Externe veiligheid en risico's</b>		<b>52.781</b>	<b>20.602</b>	<b>21.868</b>	<b>46.599</b>	<b>76.249</b>

Conversietabel begrotingsstanden

wordt		was					
Art ond.	naam art. onderdeel	Art.ond.	KAS2012	2013	2014	2015	2016
08.01	Veiligheid chemische stoffen	56.34	4.218	3.363	3.426	3.613	3.598
		56.38	1.977	1.512	1.363	1.953	1.943
08.02	Veiligheid GGO's	56.40	2.421	1.942	2.202	3.187	3.173
08.03	Externe veiligheid inrichtingen en transport	33.01	3.769	3.731	3.752	3.756	3.743
		34.04	550	550	550	550	550
		41.01	8.121	1.736	1.608	1.506	1.481
		56.42	31.725	7.768	8.967	32.034	61.761
Artikel 9	KNMI		41.950	44.607	49.503	42.233	40.479
09.01	Weer, klimaat en seismologie	37.01	29.607	28.348	26.524	25.008	24.881
09.02	Aardobservatie	37.02	12.343	16.259	22.979	17.225	15.598
Artikel 10	ILT		145.251	129.793	124.897	118.517	117.936
10.01	ILT	38.01	145.251	129.793	124.897	118.517	117.936
10.09	Ontvangsten	38.09	882	882	882	882	882
Artikel 97	Algemeen departement		9.408.051	9.388.477	9.661.495	8.468.160	9.121.902
97.01	IenM-brede program.	41.01	17.636	17.339	17.248	15.237	15.220
		41.03	7.012	6.918	6.505	6.507	6.470
97.02	Bijdr. Infracfonds	39.01	7.376.313	7.552.230	7.875.414	6.718.707	7.355.672
97.04	Bijdrage BDU	39.02	2.007.090	1.811.990	1.762.328	1.727.709	1.744.540
97.09	Ontvangsten	41.09	2.771	2.685	2.685	2.685	2.685
Artikel 98	Apparaatsuitgaven kerndepartement		398.586	363.424	323.748	302.186	295.897
98.01	Personele uitgaven	98.01	246.549	219.708	191.702	173.934	170.307
98.02	Materiele uitgaven	98.02	152.037	143.716	132.046	128.252	125.590
Artikel 99	Nominaal onvoorzien		- 3.461	- 7.007	- 7.437	- 3.118	- 7.168
99.01	Nominaal onvoorzien	99.01	- 3.461	- 7.007	- 7.437	- 3.118	- 7.168

Rapportage behandeling correspondentie

**D: BIJLAGE:**

**Rapportage behandeling correspondentie**

**Tijdigheid**

Rapportage behandeling correspondentie	Aantal ingekomen 2012	Aantal afgedaan 2012 <sup>1</sup>	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitstel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om besluit algemeen (excl. Wob)						
- Kerndepartement	-	-	-	-	-	-
- ILT	-	-	-	-	-	-
- PBL	-	-	-	-	-	-
- RWS	-	-	-	-	-	-
- KNMI	-	-	-	-	-	-
- Nea	537	326	-	-	-	-
Aanvragen om Wob-besluit						
- Kerndepartement	61	55	10	23	5	6
- ILT	64	-	-	-	-	-
- PBL	-	-	-	-	-	-
- RWS	253	249	242	47	3	7
- KNMI	-	-	-	-	-	-
- Nea	1	1	-	1	-	-
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	24	22	3	10	3	2
- ILT	884	1.907	<sup>2</sup>	-	-	-
- PBL	-	-	-	-	-	-
- RWS	-	-	-	-	-	-
- KNMI	-	-	-	-	-	-
- Nea	1	1	1	-	-	-
Klaagschriften						
- Kerndepartement	1	1	1	-	-	-
- ILT	51	-	-	-	-	-
- PBL	-	-	-	-	-	-
- RWS	52	50	33	8	8	1
- KNMI	-	-	-	-	-	-
- Nea	-	-	-	-	-	-
Andere (burger)brieven						
- Kerndepartement	2.650	2.444	1.824	-	-	620
- ILT	58.074	-	-	-	-	-
- PBL	305	305	290	-	-	15
- RWS	66.794	66.794	66.194	-	-	600
- KNMI	2.735	2.735	2.724	-	-	11
- Nea	2.143	2.143	2.101	-	-	42

<sup>1</sup> Inclusief restant verzoeken uit 2011 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).

<sup>2</sup> Door het wegwerken van de enorme werkvoorraad uit 2011 van de verzoeken in het kader van de Denied Boarding regeling bij luchtvaart, is dit niet exact geregistreerd.

**Dwangsommen**

Rapportage behandeling correspondentie	Aantal betaalde dwangsommen	Totaal bedrag betaalde dwangsommen
	24	€ 25.062,00

**D. BIJLAGE:**

**Afkortingenlijst**

**A.**

AAS	=	Amsterdam Airport Schiphol
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
AR	=	Algemene Rekenkamer
APK	=	Algemene Periodieke Keuring
ATB	=	Automatische treinbeveïnvloeding
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
CDM	=	Clean Development Mechanism

## Afkortingenlijst

CenD	=	Centrale Diensten
Cm	=	Commissie
CO <sup>2</sup>	=	Koolstofdioxide
COGEM	=	Commissie Genetische Modificatie
CPB	=	Centraal Planbureau
Ctgb	=	College voor de Toelating van Gewasbeschermingsmiddelen en biociden
<b>D.</b>		
dB	=	Decibel
DBFM	=	Design-Build-Finance-Maintenance
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
<b>E.</b>		
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
ELI	=	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
<b>F.</b>		
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
<b>G.</b>		
GEVERS	=	Geïntegreerd EV-RekenSysteem
GGO's	=	Genetisch gemodificeerde organismen
GIS	=	Geluidsisolatieproject Schiphol
GNSS	=	Global Navigation Satellite System
GT	=	Bruto Tonnage

## Afkortingenlijst

### 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
L <sub>Den</sub>	=	Day-evening-night level
LIB	=	Luchthavenindelingbesluit
LMM	=	Landelijk MestMeetnet
L <sub>night</sub>	=	Night Level
LOM	=	Landelijk Overleg Milieuhandhaving
LPG	=	Liquid Petroleum Gas
LPH	=	Lozingsprogramma Haringvliet
LVB	=	Luchthaven verkeerbesluit Schiphol

## Afkortingenlijst

LVNL = Luchtverkeersleiding Nederland  
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 = Maximum takeoff 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  
NIWO = Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie  
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 Projecten  
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

## Afkortingenlijst

OV	=	Openbaar vervoer
OV SAAL	=	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OWS	=	Onderwatersuppleties
<b>P.</b>		
PAS	=	Programmatische Aanpak Stikstof
PBL	=	Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15)	=	Publicatiereeks gevaarlijke stoffen
PHS	=	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIC	=	Prior Informed Consent
PIM	=	Programma 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
<b>R.</b>		
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
<b>S.</b>		
SAV	=	Scheepsafvalstoffenverdrag
SBNS	=	Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen
SBVV	=	Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement
SCB	=	Systeemgerichte Contractbeheersing
SES	=	Single European Sky
SGWE	=	Stuurgroep Watereducatie
SHVP	=	Service Huis Parkeervoorzieningen



## Afkortingenlijst

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
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
<b>T.</b>		
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
<b>U.</b>		
UNEP	=	United Nations Environment Programme
UNESCO	=	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UPGE	=	Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen
UvW	=	Unie van Waterschappen
<b>V.</b>		
VB	=	Verantwoord Begroten
VAMEX	=	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VenW	=	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VI	=	VROM-Inspectie
VN	=	Verenigde Naties
VNG	=	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VOS	=	Vluchtige Organische Stoffen
VOLCEX	=	Volcanic Ash Exercise
VROM	=	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VWS	=	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
<b>W.</b>		
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

### *Afkortingenlijst*

WROOV	=	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen
WWI	=	Wonen, Wijken en Integratie
<b>Z.</b>		
ZBO	=	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZOAB	=	Zeer Open Asfaltbeton

# Rijksjaarverslag 2012

## xii Infrastructuur en Milieu

Aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal door de Minister van Financiën.

### Zetwerk en begeleiding

Sdu Uitgevers  
afdeling Traffic  
e-mail [traffic@sdu.nl](mailto:traffic@sdu.nl)

### Drukwerk

DeltaHage Grafische Dienstverlening

### Vormgeving omslag

Studio Dumber

### Uitgave

Sdu Uitgevers

### Bestelling

Sdu Klantenservice  
Telefoon (070) 378 98 80  
Fax (070) 378 97 83  
e-mail [sdu@sdu.nl](mailto:sdu@sdu.nl)  
Internet [www.sdu.nl](http://www.sdu.nl)  
of via de boekhandel

### Order

ISBN 9789012578097  
NUR 823

[www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl)

**Sdu** UITGEVERS

ISBN 978-90-1257-809-7



9 789012578097

