
Vergaderjaar 2019–2020

35 470 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019

Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

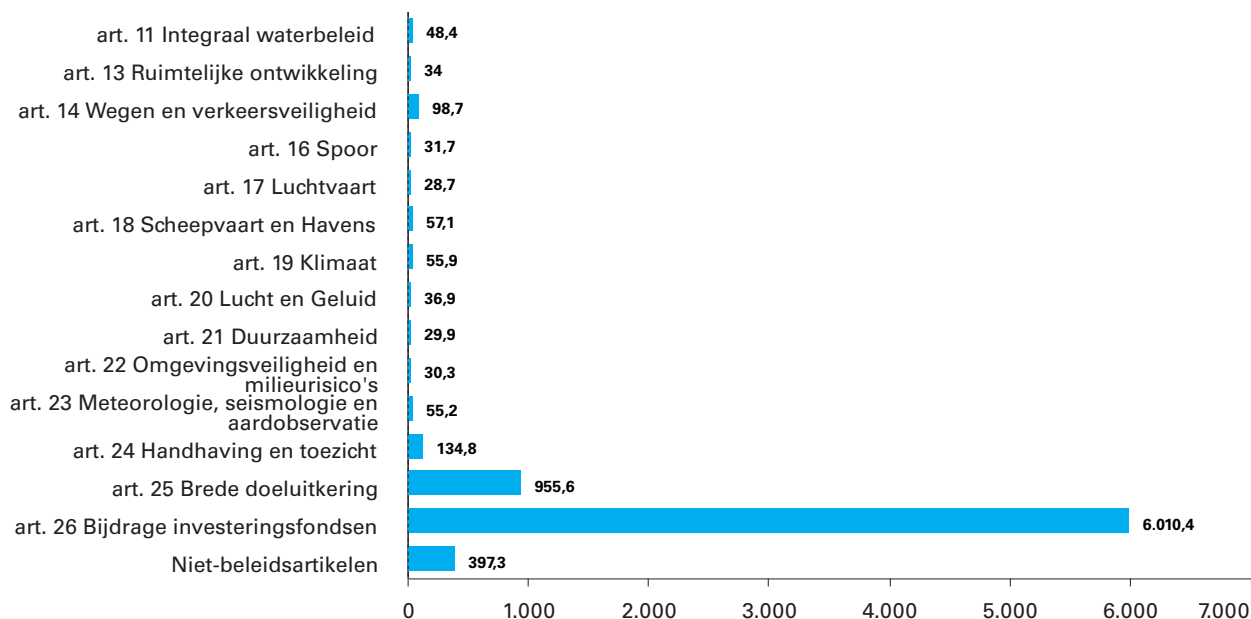
Ontvangen 20 mei 2020

INHOUDSOPGAVE

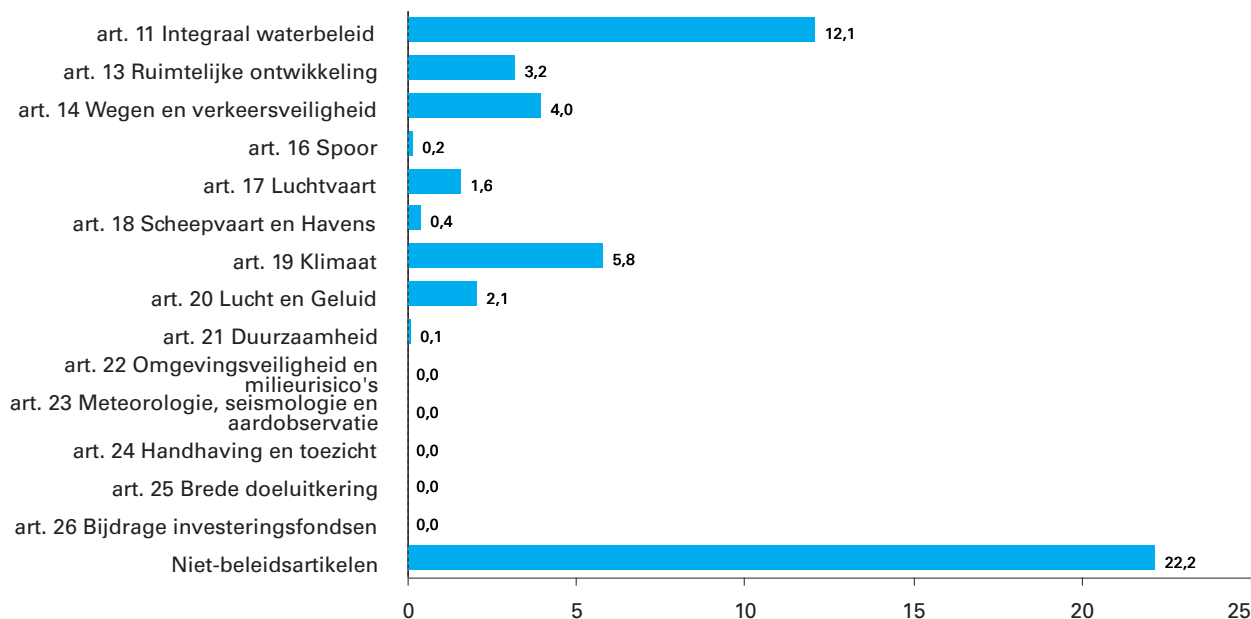
1	GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN	3
2	ALGEMEEN	4
2.1	Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	4
2.2	Leeswijzer	7
3	BELEIDSVERSLAG	10
3.1	Beleidsprioriteiten	10
3.2	Beleidsartikelen	30
3.3	Niet-beleidsartikelen	150
3.4	Bedrijfsvoeringsparagraaf	158
4	JAARREKENING	168
4.1	Departementale verantwoordingsstaat	168
4.2	Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	169
4.3	Jaarverantwoording agentschappen per 31 december 2019	170
4.4	Saldibalans	202
4.5	WNT-verantwoording 2019 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	208
5	BIJLAGEN	210
5.1	Bijlage 1. Toezichtrelaties RWT's en ZBO's	210
5.2	Bijlage 2. Afgerond evaluatie en overig onderzoek	212
5.3	Bijlage 3. Inhuur externen	226
5.4	Bijlage 4. Rapportage Correspondentie	228
5.5	Bijlage 5. Lijst van afkortingen	229

1 GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 8.004.956.000,-.



Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x €1 miljoen). Totaal € 51.906.000,-.



2 ALGEMEEN

2.1 Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) over het jaar 2019 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2019 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:


- a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiele bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
- b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
- c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- d. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

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

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2019;
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2019 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2019, alsmede over de saldibalans over 2019 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,



C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

2.1.1 Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 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 2.40, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 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 der Staten-Generaal.

2.1.2 Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 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 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2.2 Leeswijzer

2.2.1 Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2019 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2019 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2019.

2.2.2 Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2019 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
2. Het beleidsverslag 2019 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2019 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
3. De Jaarrekening 2019 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenW, de balansen van de agentschappen en de opgave van Topinkomens.
4. De bijlagen bestaan uit:
 1. het overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (rwt's).
 2. het overzicht van afgerond evaluatie- en overig onderzoek.
 3. het overzicht van niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur).
 4. de rapportage correspondentie.
 5. de lijst van afkortingen

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

2.2.3 Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2019 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbe-groting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
= > 50 en < 200	2	4
= > 200 en < 1000	5	10
= > 1000	10	20

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

2.2.4 Groeiparaagraaf

Focusonderwerp

Voor de verantwoording 2019 heeft de Tweede Kamer verzocht om «de onderbouwing van de ramingen» voort te zetten als focusonderwerp en daarbij specifiek aandacht te besteden aan "de onderschrijdingen ten opzichte van het geraamde uitgavenkader". De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat in het Financieel Jaarverslag Rijk 2019 hier invulling aan gegeven zal worden (Kamerstukken II 2018/19, [31865, nr. 151](#)).

De verantwoordingsstaat (onderdeel 4.1 van dit jaarverslag) geeft een totaaloverzicht van de verschillen tussen de vastgestelde begroting van Hoofdstuk XII en de realisatie per beleidsartikel. Bij de afzonderlijk beleidsartikelen is conform de toegepaste normering (zie onderdeel 2.2.3) een gedetailleerde toelichting op de verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie opgenomen.

Regeerakkoord Rutte III

De beleidsbegroting van lenW (HXII) heeft naar aanleiding van het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte III vanuit de enveloppe «Klimaat» ten behoeve van het jaar 2019 aanvullende middelen ontvangen op de begroting. Over de bestemming van deze middelen bent u middels een Nota van Wijziging op de ontwerpbeegroting 2019 (*Kamerstukken II, 2018-2019, [35 000, nr. 6](#)*) geïnformeerd.

Daarnaast heeft het kabinet besloten extra middelen beschikbaar te stellen om versneld te werken aan reducering van broeikasgasuitstoot. Hiervoor zijn middelen toegevoegd aan de beleidsbegroting van lenW (HXII). Hierover bent u geïnformeerd in de Incidentele suppletoire begroting inzake «Urgenda lenW» (*Kamerstukken II, 2018-2019, [35 235, nr. 2](#)*).

Ook zijn er in 2019 middelen uit de Regio Envelop toegevoegd aan de beleidsbegroting van lenW (HXII) voor de kustbescherming van Sint Eustatius en de renovatie van de zeehaven Saba zoals toegelicht in de 1^e suppletoire begroting lenW (*Kamerstukken II, 2018-2019, [35 210, nr. 1](#)*) en de ontwerpbeegroting 2020 lenW (*Kamerstukken II, 2019-2020, [35 300, nr. 1](#)*).

Omzet verantwoording agentschappen

De Regeling agentschappen en de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 laten enige ruimte voor interpretatie ten aanzien van de vraag wat als omzet van een baten-lastenagentschap kan of dient te worden aangemerkt. Op aanwijzing van het Ministerie van Financiën is bij onderdeel 4.2 en 4.3 van dit jaarverslag een nadere toelichting opgenomen ten aanzien van de gerealiseerde omzet van het moederdepartement.

Doorwerking wijzigingen Rijksbegrotingsvoorschriften 2020

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Rijksbegrotingsvoorschriften 2020 zijn een aantal **wijzigingen** doorgevoerd die doorwerken in het jaarverslag op het gebied van:

- Bedrijfsvoeringsparagraaf;
- Saldibalans;
- Jaarverantwoording van het baten- en lastenagentschap;
- Bijlage zbo's en rwt's;
- Bijlage externe inhuur.

3 BELEIDSVERSLAG

3.1 Beleidsprioriteiten

Introductie

Een veilig en bereikbaar Nederland met een gezonde en duurzame leefomgeving: daaraan heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hard gewerkt. Om de toenemende drukte op de weg, het spoor, het water en in de lucht in goede banen te leiden en tegelijkertijd de belasting voor het klimaat, de luchtkwaliteit en de leefomgeving te beperken is een veilig, geïntegreerd, slim en duurzaam vervoerssysteem nodig. Hiervoor zijn verschillende maatregelen genomen. Tegelijkertijd is IenW nationaal en internationaal aan de slag om Nederland aan te passen aan de gevolgen van klimaatverandering. Ook werd het Klimaatakkoord gesloten om de CO₂-reductie te beperken en werden met het Plastic Pact afspraken gemaakt om het gebruik van plastic te verminderen. Daarmee zijn het afgelopen jaar aanzienlijke stappen gezet om verschillende ambities uit het Regeerakkoord te realiseren.

In 2019 werd Nederland echter ook geconfronteerd met onvoorziene ontwikkelingen. Zo was er de rechterlijke uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof en bleek er in de zomer op veel plekken teveel PFAS in de bodem te zitten. Ook deze ontwikkelingen hebben het afgelopen jaar gekenmerkt.

Eens te meer werd tijdens het afgelopen jaar duidelijk dat de opgaven op het terrein van IenW actueel zijn, mensen raken en leiden tot maatschappelijk debat. Dit is onder andere tijdens het debat over Lelystad Airport en de stikstof- en PFAS-discussie naar voren gekomen. Deze opgaven vereisen dat belangen zorgvuldig worden afgewogen en ook keuzes worden gemaakt.

In dit beleidsverslag kunt u van alle terreinen lezen wat er is bereikt en wat de inzet is. Het verslag volgt hierbij de transities (i) veilige, slimme en groene mobiliteit, (ii) circulaire economie en (iii) klimaatadaptatie. Deze transities vormen het hart van de beleidsagenda 2019, aangevuld met diverse andere onderwerpen die onze intensieve aandacht hebben.

(i) We werken aan veilige, slimme en groene mobiliteit

Veilige mobiliteit

Ook in 2019 stond Verkeersveiligheid hoog op de agenda. Zo is gestart met de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Op 14 februari 2019 is het Startakkoord SPV ondertekend door het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), vervoerregio's en Rijk. Het Kennisnetwerk SPV ondersteunt medeoverheden met praktische kennis en instrumenten over de risico-gestuurde aanpak. Ook zijn verkeersexperts beschikbaar gesteld om gemeenten en provincies te helpen bij het opstellen van risicoanalyses. Verder is er een 'taskforce verkeersveiligheidsdata' gestart om wegbeheerders van relevante data en informatie te voorzien om onveilige situaties aan te pakken. Eind 2019 is voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen (met aanvullende cofinanciering) vrijgemaakt voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen op lokale en regionale (fiets)wegen.

Daarnaast is uitvoering gegeven aan het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021. Zo wordt met investeringsmaatregelen (met cofinanciering) ruim 750 kilometer aan veilige berm van provinciale N-wegen door provincies gerealiseerd. Andere resultaten zijn het app-verbod op de fiets en de uitbreiding van de MONO-campagne met MONO-zakelijk.

Dat de aandacht voor verkeersveiligheid nooit mag verslappen, werd nog eens benadrukt door het rapport 'Veilig toelaten tot de weg' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat op 16 oktober jl. werd uitgebracht n.a.v. het tragische ongeval met de Stint¹. IenW werkt nu aan een nieuw nationaal toelatingskader voor licht elektrische voertuigen. Daarbij wordt ook kritisch gekeken naar het feit dat gehandicaptenvoertuigen en elektrische bakfietsen vaak zonder voorafgaande toelating op de openbare weg mogen rijden. Medio 2020 wordt een eerste outline van dit kader gepresenteerd aan de Tweede Kamer.

Net als op de weg is ook op het spoor hard gewerkt aan meer veiligheid. Zo heeft het kabinet in mei 2019 de programmabeslissing ERTMS² genomen en daarmee besloten het huidige treinbeveiligingssysteem te vervangen door de Europees verplichte standaard European Rail Traffic Management System (ERTMS). Deze vervanging sluit aan bij het uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS op de belangrijkste (inter)nationale verbindingen. Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden. Op de Rijksbegroting is hiervoor € 2,4 miljard beschikbaar. Voor de landelijke uitrol van ERTMS in de periode 2030–2050 heeft dit kabinet in 2019 besloten bovenop de middelen die nu beschikbaar zijn, vanaf 2020 structureel € 100 miljoen per jaar te reserveren.

Met het landelijk programma overwegen (LVO) het ministerie de veiligheid en doorstroming van beveiligde overwegen verbeteren. In 2019 zijn in Putten, Oisterwijk, Borne, Deurne, Halderberge en Hurdegaryp overwegen aangepakt. Daarnaast is ProRail bezig met studies naar 15 andere vergelijkbare projecten. Door de voortvarendheid van het programma is het huidige LVO-budget (€ 220 miljoen) nagenoeg volledig belegd.

In het programma voor Niet actief Beveiligde Overwegen (NABO) worden 180 openbare en openbaar toegankelijke overwegen op het reizigersnet aangepakt. ProRail geeft aan dat inmiddels 40 NABO's (dus ca. 20%) zijn aangepakt.

Duurzame mobiliteit

Met het Klimaatakkoord eind juni heeft duurzame mobiliteit een stevige impuls gekregen. Met het akkoord zet Nederland flinke stappen om de CO₂-uitstoot met 49% te reduceren in 2030 (ten opzichte van 1990)³. Specifiek voor de mobiliteitssector zijn afspraken gemaakt om zowel goederen- als personenvervoer te verduurzamen. Ook zijn in 2019 fiscale en financiële maatregelen getroffen om elektrisch vervoer te stimuleren, is de E10-verplichting ingegaan⁴, is een LNG-regeling geïntroduceerd⁵, zijn afspraken over de uitvoering van het Klimaatakkoord vastgesteld in het MIRT⁶ en is de Rijksoverheid toegetreden tot de Coalitie Anders Reizen.

¹ Kamerstukken II, 2019-2020, 29 398, nr. 758

² Kamerstukken II 2018-2019, 33 652, nr. 65

³ Kamerstukken II, 2018-2019 32 813 342

Om goederenvervoer en logistiek op een samenhangende wijze duurzaam en efficiënt af te wikkelen, werkt lenW samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere overheden. Met de Goederenvervoeragenda zijn de prioritaire beleidsthema's en acties voor multimodaal en integraal goederenvervoer en logistiek zowel op stedelijke als (internationaal) corridor-niveau vastgesteld. Speerpunten in de uitwerking in 2019 waren:

- De shift van vracht van de weg naar spoor, water en buisleidingen voor het ontlasten van de weg, minder CO₂-uitstoot en lagere onderhouds- en beheerskosten van het wegennet.
- Binnen de MIRT Goederenvervoercorridors Oost en Zuid Oost is met de corridorspartners verder invulling gegeven aan de lopende initiatieven. Ook is een langere termijn toekomstperspectief opgesteld. Daarnaast is een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om te komen tot een corridorgerichte goederenvervoer aanpak op Corridor Zuid (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen).
- De uitvoering van de digitale transportstrategie op nationaal en internationaal niveau om het goederenvervoer efficiënter in te richten. Hiervoor zijn samenwerkingsverbanden met de verschillende marktpartijen en alle transportmodaliteiten ingericht. In EU-kader is de nieuwe Verordening Europees Maritiem Single Window environment vastgesteld en een akkoord gesloten over het van kracht worden EU Verordening electronic Freight Transport Information (eFTI) medio 2020. Beide EU wetten dragen bij aan het opheffen van wettelijke belemmeringen van grensoverschrijdende digitale informatieoverdracht vanaf 2026.

In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt met alle landsdelen over de Digitalisering Overheden, de 2^{de} tranche iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties), vier nieuwe Connected Transport Corridors, een Landelijke Aanpak Minder Hinder als ook de krachtenbundeling Smart Mobility, de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord, de onderwijsaanpak, logistiek en cofinanciering met € 100 miljoen van fietsenstallingen bij stations en snelfietsroutes.

Dit kabinet maakt vaart met het stimuleren van de fiets. Met het geld van de regio's is er voor de fiets een kwart miljard waar lenW mee aan de slag is gegaan. Daarbovenop is er uit het Klimaatakkoord € 75 miljoen bijgekomen.

Om het fietsgebruik te stimuleren spelen werkgevers een belangrijke rol. De groep fietsambassadeurs van de Minister is in 2019 met vier nieuwe werkgevers uitgebreid tot 15 in totaal, waaronder de Nationale Politie. Hier werken 62.000 mensen. En de Thuiszorgorganisatie Vierstroom die al haar medewerkers (650) een leasefiets op maat gaat geven. Dit netwerk met werkgevers uit diverse sectoren, moedigt forensen en sectorgenoten aan de fiets te pakken. Tevens is het startschot gegeven voor de Fietsmissie: Kies de Fiets. Met deze fietsmissie committeren bedrijven zich aan 10% meer medewerkers op de fiets. In juni 2019 is tijdens de eerste bestuurlijke Fietstafel de 2^e etappe van de Tour de Force gepresenteerd. Alle partners hebben hierin hun ambities vastgelegd. Ten slotte is het gebruik van de leasefiets vereenvoudigd. Dit alles draagt bij aan een betere verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

⁴ Staatscourant 2019, 227

⁵ Staatscourant 2019, 67 206

⁶ Kamerstukken II, 2019-2020, 35 300-A-57

Ook is een wet aangenomen voor de uniformering van milieuzones⁷ en kunnen Verenigingen Van Eigenaren (VVE's) sinds 2019 gebruikmaken van het Energiebespaarfonds voor de aanleg van laadinfrastructuur⁸. Ook wordt de aanleg voor laadinfrastructuur bij VVE's vereenvoudigd⁹. Om op weg naar de Klimaatdoelen van 2030 al 25% CO₂-reductie te realiseren in 2020 (ten opzichte van 1990) wordt de weg naar een circulaire economie versneld met een pakket aan maatregelen ter waarde van € 80 miljoen. Daarnaast worden weggebruikers gestimuleerd duurzamer gedrag te vertonen. 'Het nieuwe rijden' en 'kies de beste band' krijgen daarvoor een extra impuls. Tevens wordt de Coalitie Anders Reizen gesteund in de implementatie van bewezen effectieve maatregelen en wordt de informatie over duurzame mobiliteit via Milieu Centraal verbeterd.

Duurzame mobiliteit vereist ook inzet op het gebied van luchtvaart. De Duurzame Luchtvaarttafel is in februari 2019 tot een ontwerpakkoord gekomen. Hierin zijn klimaatdoelen en maatregelen vastgelegd voor 2030, 2050 en 2070 met betrekking tot de binnenlandse luchtvaart en de uit Nederland vertrekkende internationale luchtvaart¹⁰. In 2019 is in dat kader, samen met de sector en kennisinstellingen, gestart met de opzet van een actieprogramma elektrisch/hybride vliegen. Uw Kamer wordt hierover nader geïnformeerd parallel aan de Ontwerp Luchtvaartnota. Het wetsvoorstel over de nationale vliegbelasting is 14 mei naar de Kamer gestuurd¹¹. In 2020 is de behandeling in de Tweede Kamer voorzien. Voor duurzame brandstoffen is gestart met het opstellen van een roadmap, is de bouw van de eerste Europese biokerosinefabriek aangekondigd en is eind 2019 een studie afgerond naar de effecten van een bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen. Tot slot is gestart met het opstellen van het actieplan voor substitutie van vluchten door de internationale trein.

Over acties ter verduurzaming van de scheepvaart zijn afspraken gemaakt tussen overheid en bedrijfsleven. Deze Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is op 11 juni 2019 ondertekend door in totaal 42 partijen. Direct na ondertekening is de uitwerking gestart.

Slimme mobiliteit

Ook op het gebied van slimme mobiliteit zijn stappen gezet. Per 1 juli 2019 is de Experimenteer-wet Zelfrijdende voertuigen in werking getreden. Deze wet maakt proeven met voertuigen zonder bestuurder in het voertuig mogelijk.

Over de ontwikkeling en het gebruik van bestuurderondersteunende (ADAS-)systemen heeft de OVV op 28 november 2019 een rapport uitgebracht. Het rapport is met een eerste reactie aan de Tweede Kamer aangeboden¹². Medio 2020 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd met een reactie op de aanbevelingen van de OVV.

Het Talking Traffic programma is verder geïmplementeerd; eind 2019 functioneren 400 slimme verkeerslichten op straat in de keten.

⁷ Staatscourant 2019, 398

⁸ Kamerstukken II, 2018-2019 35 210 XII

⁹ Kamerstukken II, 2019-2020 2019Z25430

¹⁰ Kamerstukken II, 2018-2019 31 936, nr. 585

¹¹ Kamerstukken II, 2018-2019, 35 205, nr. 2

¹² Kamerstukken II, 2019-2020, 29 398, nr. 770

De aanbesteding en gunning Verkeersbordendata (alle wegen, heel NL) heeft plaatsgevonden. De eerste levering van de dataset vindt in januari 2020 plaats. Daarmee kunnen op maat en naar locatie alle ge- en verboden op het dashboard getoond worden. Wegbeheerders kunnen hiermee tevens hun assetmanagement effectiever inrichten.

... waarbij lenW de kwaliteit van infrastructuur en vervoersnetwerken waarborgt

De transitie naar een veilige, slimme en groene mobiliteit vereist dat lenW blijft investeren in de infrastructuur en er alles aan doet om de kwaliteit van de vervoersnetwerken hoog te houden.

Instandhouding

Intensiever gebruik, meer aandacht voor duurzaamheid, toenemende eisen aan ICT, wijzigingen in wet- en regelgeving, veranderende marktomstandigheden en veroudering van het areaal leiden tot toenemende instandhoudingskosten voor Rijkswaterstaat en ProRail. Het afgelopen jaar zijn in de begroting 2020 de risicoreserveringen voor alle netwerken verhoogd. In 2019 is een proces van externe audits in gang gezet om de budgetbehoefte voor instandhoudingskosten (beheer, onderhoud, renovatie, vervanging) van de netwerken nauwkeurig in beeld te krijgen. Medio 2020 wordt de Kamer geïnformeerd over hoe de financiële opgave voor instandhouding zich gaat ontwikkelen bij alle netwerken en ontvangt de Kamer de onderhoudsvisie voor de lange termijn.

Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds en Schets Mobiliteit 2040

In het Regeerakkoord is aangekondigd het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds waarin niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat¹³. Het doel is om de wet op 1 januari 2021 in werking te laten treden, zodat de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds op Prinsjesdag 2021 aan de Kamer kan worden aangeboden. In 2019 zijn hiertoe de eerste stappen gezet. Op 7 juni 2019 is de Schets Mobiliteit naar 2040 aan de Tweede Kamer gezonden¹⁴. Hier wordt vervolgd aan gegeven door een aantal thema's met externe partners te verdiepen. Ook worden de principes van de Schets verder uitgewerkt en ingevuld in diverse beleidsnota's en instrumenten zoals de Luchtvaartnota en Omgevingsagenda's.

Stikstof

Eind mei oordeelde de Raad van State dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer gebruikt kon worden als onderbouwing voor toestemmingsverlening aan projecten. Een nieuwe aanpak voor stikstof diende ontwikkeld te worden. In 2019 is gestart met het in beeld brengen van een pakket aan bronmaatregelen (waaronder een verlaging van de maximumsnelheid), waarmee natuur versterkt wordt en ruimte wordt geboden aan woningbouw en 7 MIRT projecten. Ook is gewerkt aan een aangepaste versie van het rekenmodel Aerius een spoedwet van LNV en de ontwikkeling van een stikstofregistratiesysteem. Voor projecten die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van onze (vaar)wegen en de waterveiligheid, wordt onderzocht of de doorgang van deze projecten kan worden geborgd via tijdelijke wetgeving.

¹³ Kamerstukken II, 2018-2019, 35 000-A-94, Kamerstukken II, 2019-2020, 35300-A-66

¹⁴ Kamerstukken II, 2018-2019, 31 305, nr. 290

Investerings infrastructuur wegen

In het BO MIRT 2019 is afgesproken een MIRT-verkenning te starten voor de bereikbaarheids-problematiek op de A50 voor het traject Ewijk, Bankhoef en Paalgraven. Tevens is samen met de regio invulling gegeven aan een korte termijn aanpak binnen het gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Binnen het gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking zijn met de regio aanvullende afspraken gemaakt in het kader van de Oeververbinding Rotterdam en de Algeracorridor.

In het lopende programma MIRT zijn de volgende mijlpalen in 2019 behaald:

- Startbeslissing A1/A30 Barneveld
- Startbeslissing Oeververbinding Rotterdam
- Voorkeursbeslissing A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda
- Voorkeursbeslissing Corridor Amsterdam – Hoorn
- Voorkeursbeslissing A67 Leenderheide – Zaarderheiken
- Tracébesluit A2 Het Vonderen – Kerensheide

Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het PAS, heeft de Raad van State op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. De nieuwe planning is afhankelijk van het hersteltraject. De stikstofuitspraak heeft ook op veel andere projecten effect. Denk hierbij aan extra kosten voor onderzoek en mitigatie en compensatie, maar ook vertragingen met 1 tot 5 jaar.

Met de positieve uitspraken van de Raad van State over de A15 Papendrecht – Sliedrecht, de A1 Apeldoorn-Azelo en A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (deeltraject A9 Amstelveen) kon definitief worden gestart met de verbreding van deze infrastructurele verbindingen.

Vrachtwagenheffing (VWH)

In het Regeerakkoord is de invoering van een vrachtwagenheffing afgesproken zodat binnen- en buitenlands vrachtverkeer betaalt voor het gebruik van de weg. De inkomsten uit de heffing worden in overleg met de sector teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en middelen voor innovatie en verduurzaming. In de zomer van 2019 is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing voorgelegd voor internetconsultatie. Daarnaast is gestart met het voorbereiden van de marktbenadering voor de onderdelen van de vrachtwagenheffing waarvoor aanbesteding en contractering nodig is. De invoering staat gepland in 2023.

OV en Spoor

Over de voorkeursvariant bij de multimodale knoop Schiphol (reguliere MIRT-gelden) en een verkenning bij Utrecht (regeerakkoordmiddelen Spoor) is bestuurlijke overeenstemming bereikt. In Zuid-Nederland zijn daarnaast aanvullende afspraken gemaakt over Eindhoven XL (Eindhoven-Düsseldorf, fietsenstalling en HOV-bus verbindingen). Tot slot is gewerkt aan het aanpakken van regionale knelpunten. Zo zijn bij BO MIRT najaar 2019 afspraken gemaakt over de drukte bij station Nijmegen Heyendaal en Heerlen Oost.

Omvorming ProRail

lenW en ProRail werken gezamenlijk aan de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) met eigen rechtspersoonlijkheid. Met de omvorming wordt voortgebouwd op de door ProRail ingezette verbeteringen. Tevens biedt de omvorming kansen om de aansturing te

vereenvoudigen en de publieke verantwoording te versterken. Het wetsvoorstel tot omvorming van ProRail is in juli ter advisering aangeboden aan de Raad van State. Op 19 december 2019 is het advies van de Raad van State vastgesteld.

Implementatie 4e spoorwegpakket

Op 29 januari stemde de Eerste Kamer voor implementatie van het Vierde Spoorwegpakket. De marktpijler van het pakket trad op 7 maart 2019 in werking. Deze marktpijler introduceert (op termijn) toegang tot de spoormarkt zonder concessie voor binnenlands personenvervoer, zoals dat ook al geldt voor het goederenvervoer per spoor en het internationaal personenvervoer. Op 16 juni 2019 trad de technische pijler in werking. Nederland behoort daarmee tot de eerste negen landen waarbij de ERA op Europees niveau de voertuigtoelating op het spoor doet. Ook verleent de ERA certificaten aan internationale spoorwegondernemingen. De andere Europese landen volgen naar verwachting in 2020.

Marktordening spoor (incl. MTR NS/ProRail)

In 2020 wordt het integrale besluit over de marktordening en sturing op het spoor genomen. Hiervoor zijn in 2019 verschillende bouwstenen opgeleverd:

- de quickscan «Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer» werd in mei 2019 door de ACM uitgebracht. Dit is een update van de quickscan personenvervoer spoor 2013. In reactie op de update van de quickscan is in december 2019 een brief aan de Kamer gestuurd.¹⁵
- Het onderzoek «Gevolgen recht op toegang, onderzoek naar de gevolgen van recht op toegang tot het binnenlands personenvervoer per spoor». Dit heeft de Kamer in december 2019 ontvangen. In aanvulling op dit onderzoek is een quickscan uitgevoerd naar de ervaringen die een aantal Europese lidstaten al heeft opgedaan met open toegang. In december 2019 is een brief aan de Kamer gestuurd met de te nemen vervolgstappen in het kader van open toegang.¹⁶

Daarnaast is in 2019 een aantal onderzoeken uitgezet die in 2020 worden opgeleverd. Dit betreft onderzoeken over het onderhands gunnen of openbaar aanbesteden van de volgende concessie voor een hoofdrailnet, de positie van de HSL-zuid, de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer en de opties voor het eigendom en de exploitatie op stations.

In het BO MIRT van november 2019 hebben Rijk en regio afgesproken om de gesprekken over de mogelijkheden en voorwaarden voor de decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle – Leeuwarden, Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede voort te zetten.

In 2019 is de midterm review van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (NS) en de beheerconcessie (ProRail) uitgevoerd. Het doel van de midterm review is om halverwege de concessie te toetsen of de doelen van de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) worden gehaald. De midterm review geeft daarbij inzicht in de prestaties geleverd door NS en ProRail. In het voorjaar van 2020 worden de definitieve evaluatierapporten gedeeld met de Kamer. De midterm review van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is één van de bouwstenen voor het besluit over de marktordening op het spoor.

¹⁵ Kamerstukken II, 2019-2020, [29 984, nr. 882](#)

¹⁶ Kamerstukken II, 2019-2020, [29 984, nr. 881](#)

Internationaal spoor (incl. nachttrein)

In februari 2019 hebben IenW en de Nederlandse en Duitse partners een overeenkomst ondertekend over het verbeteren van de verbinding Groningen- Bremen, de Wunderline. Ook voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf is een overeenkomst ondertekend zodat gestart kan worden met de aanbesteding om deze verbinding per 2025 te realiseren. Verder is de trein tussen Maastricht, Heerlen en Aken in het voorjaar van 2019 gaan rijden. Voor het doortrekken van de lijn naar Luik worden nog stappen gezet.

Thalys rijdt sinds het voorjaar van 2019 2x per dag naar Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée in plaats van Lille waardoor reizigers makkelijker over kunnen stappen op treinen naar Zuid-Frankrijk. Daarnaast is de capaciteit vergroot door de capaciteit van twee Thalys-treinen te verdubbelen. De Eurostar Amsterdam-Londen rijdt sinds juni driemaal per dag. Ook is in oktober een principebesluit bereikt voor een tweesporige aanpak voor de herintroductie van de nachttrein in Nederland. Zo wordt met NS/ÖBB de bestaande nachttrein Wenen/München - Düsseldorf doorgetrokken naar Amsterdam. Tevens spreekt IenW met andere vervoerders om te bezien wat gedaan kan worden om door hen nachttreinverbindingen naar Nederland op te laten zetten.

Ten slotte organiseerde Nederland een Europese High-level expert meeting om het stimuleren van internationaal personenvervoer per trein te agenderen bij de nieuwe Europese Commissie.

Toekomstbeeld OV 2040

In februari 2019 zijn de contouren van het Toekomstbeeld OV verstuurd aan de Tweede Kamer.¹⁷ Met de medeoverheden en de sector wordt gewerkt aan een nadere uitwerking en concretisering. Dit zal in 2020 leiden tot een ontwikkelagenda.

Maatregelenpakket spoorgoederen

Met een tijdelijke subsidieregeling voor de periode 2019-2023 wordt de gebruiksvergoeding verlaagd zodat deze, conform de wens van het regeerakkoord, in de pas loopt met de buurlanden (m.n. Duitsland). Daarnaast heeft ProRail een studie afgerond naar de mogelijkheden voor het rijden van treinen met een lengte van 740 meter. In 2020 zullen de eerste 740-meter treinen gaan rijden. Dit verbetert de groei en positie van het spoorgoederenvervoer. Verder is € 30 miljoen vrijgemaakt voor het project «Infra op Orde Havenspoorlijn».

Luchtvaart

In 2019 is de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voorbereid. De beleidsvoorbereiding heeft in overleg met belanghebbenden plaatsgevonden. Op 5 juli is de Tweede Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van de kabinetsinzet¹⁸. Nederland zet in op optimale verbinding met de belangrijkste internationale bestemmingen. Van ongeclausuleerde groei van de luchtvaart kan geen sprake meer zijn. Kwaliteit is het uitgangspunt voor groei. De sector kan deze verdienen door een aantoonbare afname van hinder.

Op 18 april 2019 is de Startbeslissing voor het programma Luchtruimherziening genomen. Hiermee is de belangrijkste mijlpaal voor dit jaar behaald en is de Verkenningsfase van het programma gestart. Modernisering van het luchtruim loopt langs drie sporen: verbeteringen aansluitroutes Lelystad

¹⁷ Kamerstukken II, 2018-2019, 23 645, nr. 685

¹⁸ Kamerstukken II, 2018-2019, 31 936, nr. 646

vóór 2023, resultaten in 2023 en een roadmap 2023-2035. De Voorkeursbeslissing legt deze drie sporen in samenhang vast. Stakeholders en de omgeving worden actief betrokken bij het ontwikkelen en uitwerken van varianten.

Uitgangspunten en randvoorwaarden ontwikkeling Schiphol

In vervolg op de Actieagenda Schiphol wordt onderzocht hoe de concurrentiepositie van Schiphol te behouden en versterken; op een veilige, innovatieve en duurzame manier en in balans met de omgeving. De maximumgrens van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar is nagenoeg bereikt. In het regeerakkoord is vastgelegd dat na 2020 randvoorwaardelijke groei mogelijk is.

Met het uitblijven van een akkoord tussen de verschillende delegaties in de Omgevingsraad Schiphol is gekozen voor een splitsing van het beleid op de korte en de middellange termijn. In 2019 is gewerkt aan het juridisch verankeren van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). Daarnaast is gewerkt aan de uitwerking van het kabinetsbesluit over de verdere ontwikkeling van Schiphol op de middellange termijn. Schiphol kan alleen groeien als dat aantoonbaar veilig kan. Daarom zijn in 2019 een aantal onderzoeken in het kader van veiligheidsanalyses in gang gezet.

Ook is hard gewerkt aan de realisatie en openstelling van Lelystad Airport om Schiphol te ontlasten. Als onderdeel van het vormgeven van het selectiviteitsbeleid is de Verkeersverdelingsregeling (VVR) goedgekeurd door de Europese Commissie. Op dit moment vindt toetsing door de RvS plaats als onderdeel van de verankering van de VVR in nationale regelgeving.

Met het ministerie van BZK, de sector en de regio is in opdracht van IenW een monitor uitgevoerd hoe het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in de praktijk uitwerkt. Tevens is een eerste stap gezet om te bezien hoe het wonen en vliegen beleid voor de middellange termijn kan worden vormgegeven met het oog op een goede leefomgevingskwaliteit.

Wijziging Luchthavenbesluiten regionale luchthavens

In 2019 is het advies over de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot een meer kwaliteitsgestuurde luchthaven verschenen. In september 2019 is een kabinetsreactie op het advies gegeven¹⁹. Eind 2019 is een vergunning voor het civiel medegebruik op de luchthaven verleend door het ministerie van Defensie. Hiermee wordt tot en met 2021 een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 41.500 per jaar geregeld en wordt het aantal geplande vluchten na 23.00 uur naar nul teruggebracht.

ICAO Assembly

Van 24 september tot en met 4 oktober vond de 40^{ste} ICAO Assembly plaats. Met de verkiezing van de Nederlandse kandidaat voor de ICAO Council 2019-2022 heeft Nederland directe invloed op het mondiale luchtvaartbeleid. Daarnaast zijn resoluties aangenomen over het terugdringen van negatieve milieueffecten van de luchtvaart. Tot slot zijn afspraken gemaakt over het optimaliseren van het beveiligingsniveau van de burgerluchtvaart.

¹⁹ Kamerstukken II, 2018-2019, 31 936, nr. 659

Vaarwegen

Vaarwegen spelen een belangrijke rol bij het vervoeren van personen en met name goederen. Het afgelopen jaar is een besluit genomen tot een impuls van € 86 miljoen voor korte termijn maatregelen in 2020 en 2021 om uitgesteld onderhoud aan te pakken en zo storingen te voorkomen. Voor het Wilhelminakanaal naar Tilburg loopt de voorbereiding van de herbouw van sluis II. Het kanaal wordt zo geschikt voor grotere schepen. In 2019 is er ook besloten om maatregelen te nemen om de bevaarbaarheid van de Waal bij Nijmegen te verbeteren. Ook zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de verbreding van het sluiscomplex bij Kornwerderzand.

(ii) We werken aan een circulaire economie

In 2019 zijn nieuwe stappen gezet naar een volledig circulaire economie in 2050. Hiertoe coördineert lenW het Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050».

Op 8 februari 2019 is het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023 door het kabinet aan de Tweede Kamer gestuurd.²⁰ Het programma is in nauwe samenwerking met de transitieteams, de betrokken departementen (Economische Zaken en Klimaat, Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) en een groot aantal maatschappelijke partijen tot stand gekomen.

Voor het programma is binnen de lenW begroting in de jaren 2019 en 2020 in totaal € 16 miljoen vrijgemaakt. Deze middelen zijn en worden ingezet voor o.a. de monitoring van de voortgang en effecten, de uitvoering van die transitieagenda's waar lenW voor verantwoordelijk is en voor het Versnellingshuis. Het Versnellingshuis heeft lenW samen met VNO-NCW/MKB-Nederland en Nederland circulair! opgericht op 13 februari. Het doel is circulaire initiatieven van bedrijfsleven te ondersteunen en kennis en best practices van circulaire businesscases te ontwikkelen en verspreiden.

Om de voortgang naar een circulaire economie bij te kunnen sturen, is onder regie van het Planbureau voor de Leefomgeving samen met andere kennisinstellingen een vierjarig monitoringprogramma van 2019 – 2023 gestart, waarin een volwaardig meet- en sturingssysteem wordt uitgewerkt. Op 17 december 2019 is een policy brief gepubliceerd over de vermindering van het grondstoffengebruik.²¹

Een circulaire economie draagt bij aan de reductie van CO₂-emissies. In augustus 2019, zijn in het kader van de Urgenda-uitspraak, middelen (ter grootte van € 45 miljoen) beschikbaar gesteld voor circulaire projecten met CO₂-reductie in 2019 (en in 2020) via de subsidieregeling DEI+. Verder is € 7,5 miljoen beschikbaar gesteld aan Rijkswaterstaat voor het uitvoeren van circulaire maatregelen. Aan decentrale overheden is nog eens € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Met de middelen uit de Klimaatenvelophe zijn in juni 2019 innovatieve, industriële projecten gefinancierd op het gebied van recycling van materialen en producten. Zo is een demonstratiefabriek voor de chemische recycling van matrassen ondersteund. Deze kan jaarlijks 4 kton CO₂ reduceren. Ook is de modernste PMD sorteerinstallatie (Industry 4.0) in Europa ondersteund die jaarlijks ca. 30 kton CO₂ kan reduceren. Daarnaast is een installatie ontwikkeld die efficiënter PET kan upcyclen en

²⁰ Kamerstukken II, 2018-2019, 32 852, nr. 76

²¹ <https://www.pbl.nl/publicaties/doelstelling-circulaire-economie-2030>

zo de uitstoot met 5 kton CO₂ per jaar kan reduceren. Verder is in 2019 het traject in gang gezet voor de ontwikkeling van een duurzaamheidskader voor biomassa waaraan in het Klimaatakkoord gerefereerd is.

Ook de keten van verpakkingen moet circulair worden gemaakt. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de producenten. Een financiële prikkel draagt bij aan het vergroten van de kwaliteit van de stroom kunststofverpakkingsafval waardoor hoogwaardige recycling mogelijk wordt. Hiertoe heeft de Stichting Afvalfonds Verpakkingen (StAV) in 2019 tariefdifferentiatie opgenomen in de afvalbeheersbijdrage. De StAV heeft daarnaast nieuwe afspraken gemaakt met gemeenten over de inzameling van verpakkingen. Voorts wordt met een wettelijke recyclingdoelstelling gestuurd op beter recyclebare verpakkingen en wordt via voorlichting getracht het gedrag van burgers ten aanzien van afvalscheiding te verbeteren.

Op 21 februari werd de eerste Nationale Conferentie Circulaire Economie afgesloten met de ondertekening van het Plastic Pact. Ruim 75 partijen uit de keten, waaronder plastic producerende en plastic toepassende bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen hebben zich verbonden aan de doelstellingen om in 2025 20% minder plastic te gebruiken, meer te recyclen en meer duurzame alternatieven te gebruiken.

IenW heeft verschillende stappen gezet om te voorkomen dat plastic in het milieu terecht komt. Daartoe worden zowel maatregelen genomen gericht op de bron als op het eind van de keten. Een belangrijke maatregel is de aanpak van kleine plastic flesjes in het zwerfafval. Hierover zijn afspraken gemaakt met het verpakkend bedrijfsleven. In 2020 moet het aantal kleine plastic flesjes in het zwerfafval zijn verminderd met 70 – 90% en moet de recyclingdoelstelling voor kleine plastic flesjes van 90% zijn gehaald. Als dit niet lukt, wordt statiegeld op kleine plastic flesjes ingevoerd in 2021. De daartoe benodigde wijziging van het Besluit beheer verpakkingen is in maart 2019 aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden. De metingen over de tweede helft van 2019 zijn doorslaggevend voor het besluit om al dan niet statiegeld in te voeren.

Blikjes horen evenmin in het milieu. De Kamer heeft verzocht eenzelfde traject voor blik in gang te zetten als voor kleine plastic flesjes is gedaan, inclusief het voorbereiden van wettelijke maatregelen voor de introductie van statiegeld per 2022. De voorbereiding op een wijziging van het Besluit beheer verpakkingen is daarom gestart.

Een tweede belangrijke maatregel ter vermindering van plastic zwerfafval is de implementatie van de EU-richtlijn over single use plastics (SUP). In 2019 is begonnen met het opstellen van de betreffende regelgeving. Daarnaast wordt ingezet op gedragsverandering bij consumenten. Ook via afspraken met sectoren wordt geprobeerd de milieudruk door plastics te verminderen en circulariteit te bevorderen. Op 17 oktober is een Green Deal Circulaire Festivals afgesloten met Nederlandse en Europese organisatoren van festivals.

Aanvullend het ministerie verdere verspreiding van macro- en microplastics in het milieu voorkomen. Hiervoor zijn onder andere hotspots in kaart gebracht, preventieve pilots gestart en is begonnen met een monitorings-systeem.

(iii) We werken aan Klimaatadaptatie

In 2019 heeft de door Nederland geïnitieerde *Global Commission on Adaptation* het *flagship report* opgeleverd waaruit blijkt dat een investering van 1,8 miljard dollar wereldwijd in maatregelen tegen de gevolgen van klimaatverandering, 7,1 miljard dollar zou kunnen opleveren aan totale netto voordelen. Dit onderzoek vormt de basis van een mondiaal jaar van actie, gestart tijdens de VN SG Summit in september 2019. Het jaar van actie wordt ondersteund door het in Nederland gevestigde *Global Center on Adaptation* (GCA) met regionale kantoren over de hele wereld, waaronder het kantoor in China dat in 2019 geopend is door minister-president Rutte en premier Li Keqiang.

In samenwerking met het GCA worden de voorbereidingen getroffen voor de Climate Adaptation Summit. IenW heeft de Water en Resilient Infrastructures Action Tracks geïnitieerd om klimaatadaptatie te versnellen, op te schalen en te verbinden met de financieringsinstellingen. Om het financieren van klimaatadaptatie-projecten te stimuleren, is samenwerking geïnitieerd met het Green Climate Fund (GCF). De Taskforce Financiering heeft verschillende activiteiten op het gebied van publiek-private financiering en investeringsprogramma's ondersteund. In 2019 heeft de Amsterdam International Water Week (AIWW) plaatsgevonden met 124 buitenlandse delegaties en omstreeks 800 deelnemers. Tijdens de Stockholm International Waterweek is bijgedragen aan het versterken van draagvlak en deelname van het Valuing Water Initiative, het Water Action Track, Water as Leverage.

Met het Deltaprogramma en de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS2016) werkt IenW aan een klimaatbestendig en waterrobuust Nederland, zodat Nederland in 2050 volledig is aangepast op klimaatverandering. Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen hebben de gezamenlijke overheden afspraken gemaakt over het uitvoeren van stresstesten, het vastleggen van ambities en het opstellen van uitvoeringsprogramma's. Onder het Uitvoeringsprogramma NAS 2018-2019 zijn klimaateffecten geanalyseerd en is ingezet op versterking van de kennisbasis en -uitwisseling. Voor landbouw, natuur, gebouwde omgeving en hitte zijn actiegerichte klimaatdialogen gevoerd.

In 2019 heeft IenW standaarden voor stresstesten en een handreiking voor de risicodialoog gepubliceerd. Daarnaast is ingezet op kennisontwikkeling en kennisdeling. Inmiddels is circa 90% van de stresstesten uitgevoerd en zijn veel partijen gestart met de risicodialogen. In september 2019 zijn drie uitvoeringspilots van start gegaan met financiële ondersteuning van IenW. Daarnaast is in 2019 gewerkt aan een wijziging van de Waterwet om een tijdelijke impulsregeling uit het Deltafonds voor de versnelling van de aanpak van wateroverlast in de regio's mogelijk te maken. Het wetsvoorstel daarvoor is in mei 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd.²² Het Rijk werkt in overleg met medeoverheden de tijdelijke impulsregeling verder uit.

Waterschappen en Rijkswaterstaat zijn in 2019 stevig aan de slag gegaan met de beoordeling van de primaire keringen aan de nieuwe waterveiligheidsnormen. Op dit moment is ca 20% van de primaire keringen beoordeeld. Daar waar nodig zijn en worden waterkeringen versterkt via het meerjarige Hoogwaterbeschermingsprogramma. Daarnaast is in 2019

²² Kamerstukken II, 2018-2019, 35 211, nr. 2

gestart met de voorbereidingen voor het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) waarin Rijk en regio samenwerken om een robuust en toekomstgericht rivierensysteem te creëren.

Naast hoogwater kan ook droogte ons waterbeheer op de proef stellen. Dit liet de extreem droge zomer van 2018 zien die in 2019 nog voortduurde in Oost- en Zuid-Nederland. Op 18 december 2019 is het eindrapport van de beleidstafel Droogte verschenen.²³ De aanbevelingen uit het rapport worden meegenomen bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma Zoetwater voor 2022-2027. In 2019 zijn door het Deltaprogramma Zoetwater voor heel Nederland 150 kansrijke maatregelen om beter om te gaan met toekomstige droogteperiodes in beeld gebracht en is gestart met verdere prioritering.

De duurzaamheidsdoelen uit het Regeerakkoord en het commitment van Nederland aan de Agenda 2030 (*Sustainable Development Goals*) waren in 2019 leidend voor de nationale en internationale activiteiten van lenW. In de Voortgangsrapportage SDGs²⁴ aan de Tweede Kamer van mei 2019 is ingegaan op de thema's innovatie, water en partnerschappen. Dat zijn lenW-terreinen waar Nederland het internationaal goed doet en die bijdragen aan verschillende SDGs. Eveneens is in deze rapportage aangegeven dat op het onderwerp klimaat en het verkleinen van de ecologische voetafdruk, naast nationale inspanningen, extra inzet in internationale gremia nodig is. Daarnaast zoekt Nederland op de drie lenW-transities (veilige, duurzame en slimme mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie) intensief de samenwerking met belangrijke landen als VS, China, India en Indonesië. Dit laatste is in 2019 gebeurd via gezamenlijke projecten en/of handelsmissies.

We werken aan een gezonde en veilige leefomgeving

PFAS

In 2019 is veel inzet gepleegd op de aanpak van de PFAS-problematiek. Nadat in de zomer bleek dat PFAS op veel plekken in Nederland in de bodem werd aangetroffen, is mede op verzoek van medeoverheden en op basis van wet- en regelgeving, een tijdelijk handelingskader PFAS opgesteld. Aanvullend zijn er tijdelijke achtergrondwaarden bodem afgeleid voor twee soorten PFAS: PFOS en PFOA. Tevens is een taskforce PFAS ingesteld en zijn er per regio werkconferenties georganiseerd om knelpunten op te lossen.

Op Europees niveau heeft de Nederlandse inzet op bronbeleid geresulteerd in de indeling van de GenX-stoffen als *Substance of Very High Concern* volgens de systematiek van de EU-verordening REACH. Dit werkt in Nederland door als ZZS-classificatie (zeer zorgwekkende stoffen), waardoor een bevoegd gezag emissies naar water en lucht volgens het meest strikte regime kan aanpakken. In de EU heeft de Milieuraad uitgesproken PFAS beperkt te willen zien tot alleen essentiële toepassingen. Nederland heeft in december aangekondigd die handschoen in de EU op te pakken en een Europese restrictie op PFAS op te gaan stellen die er toe moet leiden dat alle producten met PFAS worden verboden met uitzondering van de essentiële toepassingen.

²³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/eindrapportage-beleidstafel-droogte>

²⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/05/01/bijlage-rapport-derde-nederlandse-sdg-rapportage>

Waterkwaliteit

De bestuurlijke versnellingstafels hebben een impuls gegeven aan de Delta-aanpak Waterkwaliteit. De landbouwtafel boog zich over vermindering van meststoffen en gewasbescherming. De stoffentafel doet dit voor opkomende stoffen en medicijnresten. De brede tafel gaf richting aan de landelijke analyse waterkwaliteit, uitgevoerd door het PBL. Hiermee is een basis gelegd voor de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen voor de Kaderrichtlijn Water. Daarnaast is internationaal actief bijgedragen aan de Europese fitness check van de Kaderrichtlijn Water.

Er zijn diverse concrete stappen gezet, die bijdragen aan de verbetering van de waterkwaliteit. De uitvoering van maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen van 2015 is in volle gang: vistrappen, natuurvriendelijke oevers, etc., verbeteren het leefgebied van waterplanten en vissen.

In het kader van het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) zijn agrariërs en waterbeheerders samen veel projecten gestart, die maatwerkoplossingen bieden om de agrarische verontreiniging van grond- en oppervlaktewateren te verminderen. De 'Ketenaanpak medicijnresten uit water' heeft geleid tot de eerste proefprojecten om afvalwater te zuiveren. In een uitgebreide pilot zijn veel lozingsvergunningen onderzocht en is gestart met de actualisatie van een deel daarvan. Er is een opleidingsprogramma gestart voor vergunningverleners, die hen leert om te gaan met opkomende stoffen.

Programmatische aanpak Grote Wateren

De ambitie voor de Programmatische Aanpak Grote Wateren is vertaald in concrete projecten. In 2019 zijn de eerste drie startbeslissingen getekend voor een project in het Eems-Dollard en twee projecten in het IJsselmeergebied. Voor Getij Grevelingen is het Voorkeursalternatief vastgesteld. Hiermee zet lenW in op substantiële verbetering van de waterkwaliteit en natuur onder water dat tegelijkertijd recht doet aan de beschermde natuurwaarden op de oevers.

Luchtkwaliteit

Schone lucht is belangrijk voor een gezonde en veilige leefomgeving. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Daarom wordt de aanpak uit het Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit (NSL) voortgezet. Begin 2019 is het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) luchtkwaliteit afgerond. Op 2 juli is een brief naar de Tweede Kamer gezonden, met daarin de hoofdlijnen van het Schone Lucht Akkoord en de inzet van het kabinet, namelijk een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.²⁵ In overleg met medeoverheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven is vervolgens begin 2020 het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd, de uitkomsten van het IBO Luchtkwaliteit zijn hierbij betrokken.

lenW zet met het programma satellietdata in op het gebruik van satellietdata voor beleidsvoorbereiding en -uitvoering. In dit kader zijn in 2019 in samenwerking met TNO, KNMI en het RIVM pilots uitgevoerd ter verbetering van de monitoring van de luchtkwaliteit (NO₂ en fijnstof). Een pilot voor monitoring van de uitstoot door zeeschepen is gestart.

²⁵ Kamerstukken II, 2018-2019, 30 175, nr. 339

Bodemkwaliteit

De in 2018 aangekondigde evaluatie van het 'Kwalibostelsel' is in 2019 uitgevoerd. Er is daarmee goede voortgang geboekt met het borgen van de drinkwatervoorziening voor de toekomst.

Safety Delta Nederland

In de Safety Delta Nederland (SDN) wordt de met het programma Duurzame Veiligheid 2030 (DV2030) gestarte samenwerking tussen overheid, (petro)chemische industrie en wetenschap voortgezet. Doel is om met elkaar structureel en integraal samen te werken aan de veiligste (petro)chemie ter wereld.

Financiële zekerheidstelling milieuschades

Naast het voorkomen en verminderen van milieurisico's richt lenW zich ook op de hiermee samenhangende financiële risico's voor de overheid. Daarom worden maatregelen getroffen om het opruimen van milieuschade bij faillissement zoveel mogelijk voor rekening van het betreffende bedrijf te laten komen. In het Omgevingsbesluit zal daartoe worden geregeld dat in de vergunningen van majeure risicobedrijven financiële zekerheid gevraagd wordt. Op deze wijze wordt van de bedrijven gevraagd om op voorhand invulling te geven aan het uitgangspunt «de vervuiler betaalt». Ook is in 2019 aangekondigd dat voor bedrijven in de sector afvalverwerking het instrument financiële zekerheid wordt ingevoerd.

Asbest

Het beleid is gericht op het zo snel en verantwoord mogelijk verwijderen van alle asbestdaken in Nederland. Op 4 juni 2019 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel dat een verbod op asbestdaken mogelijk moet maken, verworpen. De Tweede Kamer is op 14 oktober 2019 geïnformeerd over de nieuwe aanpak van de asbestdaken, gebaseerd op een bestuurlijk overleg met een aantal provincies, gemeenten, betrokkenen uit de bouw- en asbest sector en andere maatschappelijke partijen. Nu geen sprake meer is van het realiseren van een asbestdakenverbod, zet de aanpak in op een samenhangend pakket niet-wettelijke maatregelen om te stimuleren dat zo snel en verantwoord mogelijk de asbestdaken worden gesaneerd. In 2020 wordt een samenwerkingsverklaring getekend om invulling te geven aan de daarvoor benodigde acties.

Versterking stelsel Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving (VTH)

In 2019 is de kwaliteit van de uitvoering van VTH-taken voor de derde keer onderzocht. De onderzoekers concluderen dat het VTH-stelsel staat en zich de afgelopen jaren verder heeft doorontwikkeld. Wel zijn verbeteringen mogelijk op verschillende punten. Verbeteringen aan de hand van een concrete uitvoeringsagenda worden in 2020 uitgevoerd.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in 2019 zeven regiobijeenkomsten met belanghebbenden georganiseerd om de knelpunten van het huidige Basisnet in kaart te brengen. De uitkomsten van deze regiobijeenkomsten vormen belangrijke input voor de verschillende structurele oplossingsmogelijkheden om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke plannen te waarborgen. Eén specifieke mogelijke oplossing is een modal shift van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar water en buisleidingen. In dat kader is een verkenning uitgevoerd naar het realiseren van een modal shift van het vervoer van LPG op de Brabantroute naar vervoer per water en/of naar buisleidingen (MKBA Modal shift Chemelot).²⁶

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

Grensbewoners moeten goed worden geïnformeerd over eventuele incidenten bij kerncentrales in België en Duitsland. Met de Belgische en Duitse autoriteiten zijn afspraken gemaakt over het melden van ongewone gebeurtenissen en de eensluidende communicatie daarover. Ook moeten grensbewoners inzage hebben in de plannen die zijn opgesteld ter voorbereiding op een nucleair incident. Voor verdere versterking hiervan zijn afspraken gemaakt met de Veiligheidsregio's en de autoriteiten in de België en Duitsland. In samenspraak met een aantal Veiligheidsregio's in de grensstreek is een 'Voorzorgsmaatregel' voor de kerncentrale Borssele ontwikkeld. Dit is een vooraf afgesproken maatregel die de Veiligheidsregio's kunnen uitvoeren in de allereerste fase van een eventueel nucleair ongeval in Borssele, voordat er een passend advies is van het 'Crisis Expert Team straling en nucleair'.

Om de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming ook voor de lange termijn te borgen is voldoende kennis van hoog niveau van groot belang. Om hierin te voorzien is de Commissie-Van der Zande ingesteld met als opdracht om, in overleg met de departementen van Economische Zaken en Klimaat, Onderwijs Cultuur en Wetenschap en IenW, te komen met een voorstel tot een Nucleair Kennismanagementprogramma. Dit voorstel wordt begin 2020 verwacht.

In 2019 is onderzoek uitgevoerd dat als basis dient voor de verdere beleidsontwikkeling in 2020 ten aanzien van ontmanteling van kernreactoren en andere installaties met stralingsbronnen.

Voor de voorbereiding van de eindberging van radioactief afval is het Rathenau Instituut gestart met de werkzaamheden voor een advies over een participatief besluitvormingsproces.

Ten slotte is de eerste wettelijke evaluatie van het zelfstandig bestuursorgaan ANVS afgerond. De aanbevelingen uit de evaluatie zijn opgepakt, waarmee de ANVS haar taken als toezichthouder en vergunningverlener beter kan profileren en versterken.

Financiële zekerheidstelling kernreactoren

De toekomstige ontmanteling van kernreactoren en de financiering daarvan heeft de continue aandacht van het ministerie van Financiën en IenW. In 2019 is de beoordeling gestart van de aanvraag financiële zekerheidstelling voor de Hoge Flux Reactor en is de procedure ter afwijzing van de aanvraag voor de kerncentrale Dodewaard voortgezet.

Safe-by-design

IenW stimuleert dat veiligheid, door middel van een Safe-by-Design-aanpak, van meet af aan in ontwikkel- en innovatietrajecten wordt meegenomen. Veilige materialen, producten en processen zijn noodzakelijk voor zowel een gezonde en veilige leefomgeving als voor een circulaire economie.

In 2019 is, naast de bestaande onderzoeks- en onderwijsagenda Safe-by-Design van TU Delft en IenW, ook een agenda met Wageningen Universiteit opgesteld. In dit kader zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd over hoe Safe-by-Design in de innovatiepraktijk een plek kan krijgen.

²⁶ Kamerstukken II, 2018-2019, 30 373, nr. 70

De EU Milieuraad heeft, op basis van inbreng vanuit Nederland, in juni 2019 de lidstaten en de Europese Commissie uitgenodigd Safe-by-Design verder uit te werken, in het bijzonder voor de gehele keten van innovatie van chemische stoffen.²⁷ In Europees verband zet Nederland in op het verder ontwikkelen van Safe-by-Design via Europese onderzoeksprojecten en -programma's. In 2019 is het EU-project Gov4nano van start gegaan met lenW als één van de partners. Daarnaast is vanuit Nederland een start gemaakt met het inrichten van een Europees beleidsnetwerk gericht op het gezamenlijk verder beleidsmatig ontwikkelen van Safe-by-Design en met de voorbereiding van Nederlandse inbreng in het nieuwe onderzoeks- en innovatieprogramma van de Europese Commissie Horizon Europe.

Op mondiaal niveau is in 2019 gewerkt aan agendasetting met onder andere het doel Safe-by-Design ook een plek te geven in het 'Environment, Health and Safety Programme' van de OESO.

Cybersecurity

In het kader van de lenW-strategie Cybersecurity is in 2019 binnen het domein Water onderzoek gedaan naar het volwassenheidsniveau voor de sectoren drinkwater, kernen en beheren waterveiligheid (landelijk). Door de drinkwatersector is een sectorspecifieke norm voor de beveiliging van procesautomatisering opgesteld. Rijkswaterstaat heeft een risicoanalyse uitgevoerd voor het Hoofdwatersysteem. Rijkswaterstaat beschikt daarnaast over de Cybersecurity Implementatierichtlijn objecten (CSIR). In tegenstelling tot de beveiliging van informatiesystemen bestond voor Industriële Automatisering geen wettelijk kader. Met de CSIR heeft Rijkswaterstaat zelf een richtlijn ontwikkeld. Inmiddels is de CSIR verheven tot landelijke standaard.

Duurzaam lenW

Het ministerie van lenW heeft in 2019 stappen gezet met de verduurzaming van zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering. In de bedrijfsvoering wordt planmatig gewerkt aan een energie- en klimaatneutraal lenW in 2030. Voor de uitvoering is in 2019 in samenwerking met Rijkswaterstaat en ProRail gewerkt aan een strategie om de infrastructuurprojecten op weg naar 2030 klimaatneutraal en circulair uit te voeren (grond, weg, waterbouw en spoor). In het Klimaatakkoord is de voorbeeldrol van het Rijk op verschillende plaatsen vastgelegd. lenW brengt jaarlijks een duurzaamheidsverslag uit en is gecertificeerd op de CO2-Prestatieladder (niveau 4).

Internationaal

De bilaterale samenwerking met lange termijn horizon is met name gericht op integraal waterbeheer en het stimuleren van economische samenwerking met deltalanden zoals Vietnam, Indonesië, Colombia, Myanmar, Mozambique, Egypte en Bangladesh. Verder heeft een staatsbezoek met handelsdelegatie aan India en Californië plaatsgevonden. Het Blue Deal programma is op volle kracht met 17 internationale samenwerkingsprogramma's onder regie van de Unie van Waterschappen en in samenwerking met de individuele waterschappen.

lenW en de Brexit

2019 stond met name in het teken van het voorbereiden op een mogelijke no deal Brexit in april, mei en november 2019. Het zwaartepunt lag bij het voorkomen van ernstige disrupties rond de ferryhavens door

²⁷ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10713-2019-INIT/en/pdf>

onvoorbereide vrachtwagenchauffeurs. Zo zijn er tijdelijke parkeerplaatsen ingericht, verkeerscirculatieplannen opgesteld in overleg met alle betrokken instanties en stakeholders en is er veel aandacht voor communicatie aan stakeholders (in binnen- en buitenland) geweest.

Caribisch Nederland

Met de structurele middelen uit het Regeerakkoord hebben Bonaire, Saba en Sint Eustatius vooral ingezet op het herstel van de wegen. Daarnaast hebben de drie eilanden middelen ontvangen voor de verbetering van de (maritieme) infrastructuur. Zo wordt in Bonaire de Zuidpier verlengd en is een 'samenwerkingsconvenant zeehavens Bonaire' gesloten. In aanvulling op de wederopbouwmiddelen (na de orkanen Irma en Maria) is uit de regio-envelop is aan Saba een bijzondere uitkering van €12,5 miljoen. verleend om de haven van Saba voor de toekomst robuust en veilig te maken op een nieuwe locatie. In de tussentijd zijn er subsidies beschikbaar voor kleine verbeteringen aan de huidige haven. Tevens is de renovatie van de start- en landingsbaan van de luchthaven op Saba afgerond Om de haven op Sint Eustatius toegankelijker en orkaanbestendiger te maken is een bijzondere uitkering van €5,62 miljoen. verleend. De havenverbetering wordt integraal aangepakt met de kusterosie problematiek. Ook de luchthaven-infrastructuur van Sint Eustatius wordt verbeterd met de bouw van een nieuwe toren en terminal. Naast de infrastructuur is op de luchthavens van Sint Eustatius en Bonaire ook de governance verbeterd.

Aan de veiligheid van de op- en overslag en de beschikbaarheid van brandstoffen op Bonaire is onverminderd gewerkt. Ook is op Bonaire de bouw van een vuurwerkbunker gesubsidieerd en is een grote asbestsanering uitgevoerd. Op Saba is een afvalverbrander aangeschaft en op Sint Eustatius is subsidie verleend voor de bouw van een afvalverbrandingscentrale. verder is subsidie gegeven voor de vervanging van de hoofdtransportleiding drinkwater.

De BES-eilanden hebben een verklaring getekend voor een verbod op single use plastics. Op Curaçao heeft de ICAO audit plaatsgevonden. De Kabinetsreactie op het advies van de Raad van State en het IBO, met een aankondiging dat de verantwoordelijkheid over luchthavens, nutsvoorzieningen een brandstof wordt gezien, is aan de Kamer verzonden.

3.1.1 Realisatie beleidsdoorlichtingen

Realisatie beleidsdoorlichtingen										
Art.	Naam artikel	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Geheel artikel?	Vindplaats
11	Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442254
11	Integraal Waterbeleid - Waterkwaliteit		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-16.html
13	Bodem en Ondergrond		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-6.html
14	Wegen en verkeersveiligheid					X			Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
15	OV-keten		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259

Art.	Naam artikel	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Geheel artikel?	Vindplaats
16	Openbaar Vervoer en Spoor						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-41
17	Luchtvaart					X			Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-28.html
18	Scheepvaart en Havens				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-2.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
19	Uitvoering milieubeleid en internationaal						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
20	Lucht en geluid - Geluid				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
20	Lucht en geluid - Lucht							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-338.html
21	Duurzaamheid		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-42.html
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie							X	Nee	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-56.html
24	Handhaving en toezicht							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-46.html

Toelichting

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op de website van de [rijksbegroting](#). Voor de realisatie van overige onderzoeken zie bijlage 2 bij dit jaarverslag 'Afgerond evaluaties en overig onderzoek'. In 2019 zijn conform planning de beleidsdoorlichtingen van het artikel 20 van HXII (Lucht en Geluid), artikel 23 van HXII (Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie) en artikel 24 van HXII (Handhaving en Toezicht) afgerond.

De uitkomsten van de recente beleidsdoorlichtingen vragen om meer inzicht in de doeltreffendheid van het beleid en geven in sommige gevallen aanleiding om de bestaande indicatoren en/of doelstellingen in de begroting aan te passen. Naar huidig inzicht zullen daartoe per begroting 2021 de indicatoren op artikel 16 (Openbaar vervoer en Spoor) aangepast worden. De aanbevelingen naar aanleiding van de beleidsdoorlichting op artikel 17 (Luchtvaart) zullen gezamenlijk met de Luchtvaartnota worden opgepakt.

Daarnaast is in 2019 conform motie Schonis gestart met een tweetal testcases voor ontwikkeling van nieuwe indicatoren voor de onderwerpen Verkeersveiligheid en Waterkwaliteit. Tot slot is er, om verbetering van het evaluatie-instrumentarium te kunnen realiseren, in 2019 gestart met de voorbereidingen voor het uitvoeren van een zogenaamde publieke waarde scan voor het beleidsterrein van circulaire economie in 2020. Deze ontwikkelingen zijn ook in lijn met de Rijksbrede operatie 'Inzicht in Kwaliteit'.

3.1.2 Overzicht garanties en achterborgstellingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Het ministerie van IenW heeft één in 2016 beëindigde garantieregeling, te weten het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB, waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Het betrof de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen.

Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet. In 2019 hebben geen afboekingen plaatsgevonden vanaf de uitstaande garantie 2018.

Invulling aangescherpte garantiekader

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is in 2016 beëindigd. In de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Risicoregelingen is het garantiekader aangescherpt (Kamerstukken II 2013–2014, [33 750, nr. 13](#)). Eén van de doelen is het afbouwen van niet-gebruikte plafonds en het stopzetten van slapende regelingen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door EY, is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingskrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsanereringen, de relevantie van de regeling gering is. In het MKB is beperkt behoefte aan een borgstellingskrediet voor bodemsanering. Wijzigingen in het bodembeleid en de komst van subsidieregelingen in 2006 (waaronder de bedrijvenregeling en cofinanciering), hebben ertoe geleid dat de relevantie van de regeling is afgenomen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd.

Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2018	Verleend 2019	Vervallen 2019	Uitstaande garanties 2019	Garantieplafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
Artikel 13	MKB Krediet	329	0	0	329	0	0	0
	Totaal	329	0	0	329	0	0	0

Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitgaven 2018	Ontvangsten 2018	Saldo 2018	Uitgaven 2019	Inkomsten 2019	Saldo 2019	Totaalstand mutatie volume risicovoorziening t en t-1
Artikel 13	MKB Krediet	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal	0	0	0	0	0	0	0

3.2 Beleidsartikelen

3.2.1 Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Algemene doelstelling

Het op orde houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten heeft, over voldoende zoetwater beschikt en schoon (drink)water heeft en kan blijven gebruiken, nu en in de toekomst.

Rol en verantwoordelijkheden

(Doen) uitvoeren

Vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt bijgedragen aan het Deltafonds (zie extracomptabele verwijzingen). Vanuit het Deltafonds worden maatregelen en voorzieningen op het gebied van waterveiligheid (artikel 1), zoetwatervoorziening (artikel 2), beheer, onderhoud en vervanging (artikel 3) en waterkwaliteit (artikel 7) bekostigd. De rol (doen) uitvoeren heeft betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en waterkwantiteit:

- Waterveiligheid. Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en de rivieren volgens het wettelijk niveau; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn, conform herziene basiskustlijn 2018 en handhaving kustfundament.
- Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. Het (doen) uitvoeren van verkenningen en planuitwerkingen.
- Waterveiligheid en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken (alle waterveiligheid) en het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (waterkwaliteit).
- Waterveiligheid, Waterkwantiteit en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging.

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de gerelateerde wet- en regelgeving. Ook is de Minister verantwoordelijk voor het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium ten behoeve van het waterbeleid. De rol «regisseren» heeft in dit artikel betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, waterkwantiteit, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en innovatie en exportbevordering.

- Waterveiligheid. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van waterveiligheid gericht op alle primaire waterkeringen in Nederland. Tevens het zorgdragen voor de waterveiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk.
- Het zorgen voor wettelijke kaders en instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van primaire waterkeringen. Ontwikkelen van kaders voor het toetsen op veiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Deze aanpak is onder andere terug te vinden

in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II, 2014/15, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021 .

- **Waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening.** Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote Rijkswateren. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en het daartoe zo te beheren hoofdwatersysteem dat wateroverlast en -tekort worden voorkomen. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016-2021 (Kamerstukken II, 2014/15, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016-2021.
- **Waterkwaliteit.** Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems. De uitvoering gericht op het behalen van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in drie planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen.
- **Nederlands deel van de Noordzee.** Het gaat hier om het ontwikkelen van beleid en het nemen van maatregelen voor het bereiken van een gezonde zee met een duurzaam gebruik in het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit gebeurt in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De coördinerende verantwoordelijkheid voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Ministers van LNV en EZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren.
- **Innovatie en exportbevordering.** Het ontwikkelen van beleid, onder andere ten behoeve van de Topsector Water, gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (de gouden driehoek) om de internationale concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. Hierbij wordt een sterke thuismarkt (kennis en innovatie) gekoppeld aan een concurrerend Nederland in het buitenland. Voor dit laatste gaat het daarbij onder meer om het ontvangen van buitenlandse delegaties en het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies.
- Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems.
- Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

Indicatoren en Kengetallen

Waterkwantiteit

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor waterkwantiteit opgenomen. In productartikelen 1, 2 en 3 van het Deltafonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Ongeveer 60% van ons land zou regelmatig onder water staan als er geen dijken en duinen zouden zijn. In dit gebied wonen negen miljoen mensen en wordt 70% van ons BNP verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II, 2015/16, [34 436, nr. 3](#)).

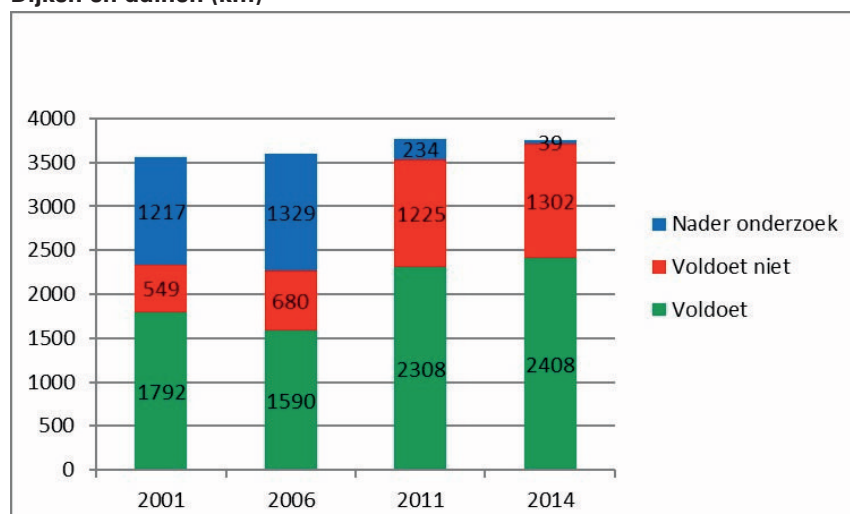
Indicator één en twee: waterveiligheid (droge voeten)

Onderstaande indicatoren geven weer hoe het is gesteld met het aantal kilometers dijken en duinen en het aantal kunstwerken die zorgen voor waterveiligheid in Nederland. De cijfers zijn gebaseerd op de toetsronden uit 2001, 2006, 2011 en de verlengde derde toetsing uit 2014. Conform de Waterwet wordt periodiek getoetst of de primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Deze toetsing wordt door de beheerder uitgevoerd volgens het door de Minister vastgestelde wettelijk toetsinstrumentarium. Indien een kering niet aan de norm voldoet (zie indicator; categorie: voldoet niet), worden maatregelen getroffen.

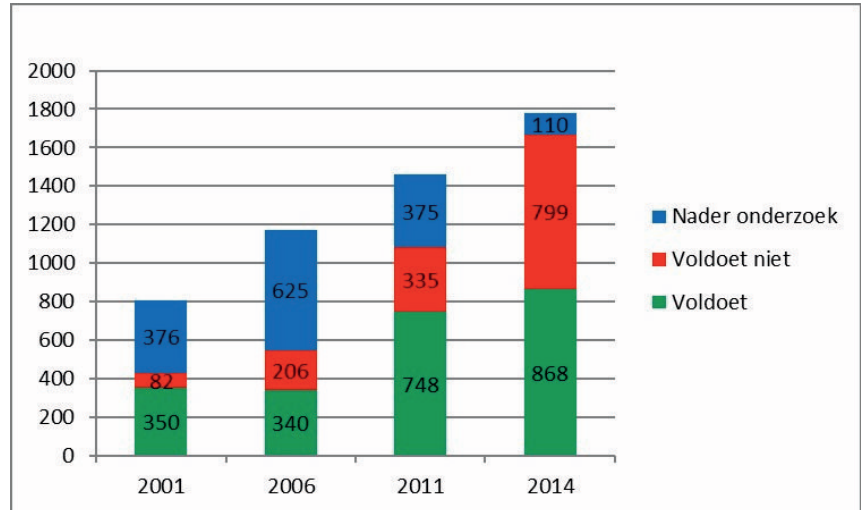
In 2017 is de nieuwe ronde beoordelen op veiligheid gestart, gebaseerd op de nieuwe normering (Kamerstukken II, 2015/16, [34 436, nr. 2](#)). Over de resultaten van deze beoordeling wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer.

In 2019 is gewerkt aan een nieuwe indicator voor waterveiligheid op artikel 11, die de toename van bescherming tegen overstroming (overstromingskans) beter weergeeft. Deze zal geïntroduceerd worden in de ontwerpbegroting 2021. De nieuwe indicator sluit beter aan op de nieuwe normering en is geschikt om jaarlijks te actualiseren op basis van uit te voeren verbetermaatregelen.

Dijken en duinen (km)



Kunstwerken



Waterkwaliteit (schoon(drink)water)

Over de ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd via «De Staat van Ons Water». Omdat de Kaderrichtlijn Water werkt met planperiodes, is een volledige beschrijving van de toestand alleen om de zes jaar mogelijk. Het PBL rapporteert op verzoek van de Minister van IenW in het Compendium voor de Leefomgeving jaarlijks op basis van de beschikbare gegevens over waterkwaliteit. Tijdens het WGO van 9 oktober 2019 (Kamerstukken II, 2019/20, 35 300 XII, nr. 7) heeft de Tweede Kamer via de motie Schonis verzocht om de doelstellingen en indicatoren voor waterkwaliteit te herzien in lijn met aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Hierover wordt de Kamer voor april 2020 geïnformeerd.

Integraal waterbeleid

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

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen en liggen op koers. Het betreft financiering van het werk aan de Kaderrichtlijn Water, Grote Wateren en de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater. Deels wordt dit ook bekostigd vanaf het Deltafonds. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot bijstelling aan het licht gekomen. Dit blijkt ook uit «De Staat van Ons Water» en de brief voor het wetgevingsoverleg Water van november 2019 over de voortgang van de waterkwaliteitsdossiers (Kamerstukken II, 2019/20, 27 625, nr. 487) en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (Kamerstukken II, 2019/20, 27 635, nr. 488).

In 2019 is het eindrapport van de Integrale Studie Waterveiligheid en Peilbeheer (ISWP) aan de Tweede Kamer aangeboden. ISWP geeft inzicht in de consequenties van lange-termijnkeuzes voor het peilbeheer en de waterafvoer in het IJsselmeergebied. Uit de studie volgen concrete

aanbevelingen voor het waterbeheer van het hoofdwatersysteem ná 2050. Deze aanbevelingen worden verwerkt in eerste zesjaarlijkse Herijking van de Deltabeslissingen in het Deltaprogramma 2021 en in het Nationaal Waterprogramma (NWP3).

De inzet van HGIS-middelen via het programma Partners voor Water, de Blue Deal en inzet van de Watergezant (CORA) heeft in belangrijke mate de zichtbaarheid van Nederland vergroot op het mondiale podium ten aanzien van waterzekerheid en waterveiligheid (o.a. UN-General Assembly Klimaatadaptatie in New York). Tevens zijn concrete bijdragen vastgelegd in relatie tot de Sustainable Development Goals per 2030 via het multilaterale programma. Nieuwe beleidskaders zijn vastgelegd in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) die medio 2019 aan de Kamer is aangeboden. Samenwerking met het Global Center on Adaptation (GCA) is een belangrijke aanjager voor versnelling op het gebied van klimaatadaptatie in de wereld. Nederland leidt daarom ook het Action Track voor Water en Infrastructuur.

Waterschappen en Rijkswaterstaat zijn in 2019 stevig aan de slag met de beoordeling van de primaire keringen aan de nieuwe waterveiligheidsnormen. Op dit moment is circa 20% van de primaire keringen beoordeeld. Daar waar nodig zijn waterkeringen versterkt via het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

In 2019 is een start gemaakt met het Programma Integraal Riviermanagement (IRM). Binnen IRM werken Rijk en regio samen om te komen tot onder andere een meer integraal afgewogen aanpak van de verschillende opgaven die spelen (zoals waterveiligheid en scheepvaart) op de rivieren om zo een robuust en toekomstgericht rivierensysteem te creëren.

De nieuwe overstromingskaarten die opgesteld zijn in verband met de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) herbevestigen de noodzaak tot het nemen van verdere maatregelen om de overstromingsrisico's te verminderen.

Het IPCC heeft in september de meest recente kennis gepubliceerd (SROCC). Het rapport kijkt de ontwikkelingen op de oceanen, gletsjers, ijskappen en bevroren ondergrond (permafrost). Het IPCC concludeert dat de effecten van klimaatverandering in al zijn vormen inmiddels wereldwijd duidelijk zichtbaar zijn. De zeespiegel blijft de komende eeuwen stijgen, aanvankelijk met toenemende snelheid. De stijging van de zeespiegel blijft bovendien nog eeuwen doorgaan, zelfs als de wereldwijde temperatuur zich stabiliseert (2100: 1,10 meter (bovengrens); 2300: 2,3 – 5,4 meter).

In het Deltaprogramma 2020 en ook door het expertisenetwerk Waterveiligheid (ENW) wordt geconcludeerd dat de huidige strategieën tot 2050 zeker houdbaar zijn, maar dat de komende jaren benut moeten worden om gesteld te staan voor zwaardere scenario's in de toekomst.

Het in september 2019 gestarte kennisprogramma zeespiegelstijging verkent de komende jaren de houdbaarheid van de huidige scenario's, onderzoekt knippunten (bijvoorbeeld: optreden van onomkeerbare processen zoals afsmelten ijskappen van Antarctica) en kijkt naar beleids-scenario's voor de lange termijn en onderzoekt wat op korte termijn aanpassingen zijn die de opties voor de langere termijn openhouden.

In het Deltaprogramma 2020 is voor ruimtelijke adaptatie gerapporteerd dat circa 90% van de stresstesten inmiddels is uitgevoerd en dat veel partijen ook al bezig zijn met de risicodialogen. In 2019 heeft lenW standaarden voor stresstesten en een handreiking voor de risicodialoog gepubliceerd. Daarnaast is ingezet op kennisontwikkeling en kennisdeling. In september 2019 zijn drie uitvoeringspilots van start gegaan met financiële ondersteuning van lenW in de gemeente Groningen, gemeente Meerssen en regio Utrecht. Daarnaast is in 2019 gewerkt aan de voorbereiding van een wijziging van de Waterwet om een tijdelijke impulsregeling uit het Deltafonds voor de versnelling van de aanpak van wateroverlast in de regio's mogelijk te maken. Het wetsvoorstel daarvoor is in mei 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd en in september zijn schriftelijke vragen beantwoord. Het Rijk werkt in overleg met medeoverheden de tijdelijke impulsregeling verder uit.

Budgettaire gevolgen van beleid

Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	32.289	54.638	89.248	36.485	41.220	30.755	10.465	1
Uitgaven	34.852	48.869	50.701	44.251	48.421	45.362	3.059	
11.01 Algemeen waterbeleid	29.857	36.167	38.330	33.035	37.546	33.424	4.122	
11.01.01 Opdrachten	2.147	6.629	8.624	5.022	3.648	5.720	- 2.072	2
11.01.02 Subsidies	8.722	11.358	9.545	12.700	14.329	12.792	1.537	3
- Incidentele Subsidie WKB	125	50	200	1.180	1.567	1.130	437	
- Blue Deal (HGIS)				700	1.200	0	1.200	
- Overige Subsidies	0	0	94	60	86	60	26	
- Partners voor Water (HGIS)	8.597	11.308	9.251	10.760	11.476	11.602	- 126	
11.01.03 Bijdragen aan agentschappen	18.169	17.325	19.374	15.263	15.978	14.862	1.116	4
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	526	524	500	722	1271	422	849	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	17.643	16.801	18.874	14.541	14.707	14.440	267	
11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	819	855	787	50	3591	50	3.541	5
11.02 Waterveiligheid	2.788	3.001	3.057	2.584	3.019	2.992	27	
11.02.01 Opdrachten	2.788	3.001	3.057	2.584	3.019	2.992	27	
11.03 Grote oppervlaktewateren	2.207	2.575	2.390	2.303	1.211	2.408	- 1.197	
11.03.01 Opdrachten	2.207	2.575	2.390	2.303	1.211	2.408	- 1.197	6
11.04 Waterkwaliteit		7.126	6.924	6.329	6.645	6.538	107	
11.04.01 Opdrachten		4.002	3.638	3.997	3.659	3.823	- 164	
11.04.02 Subsidies		478	436	436	400	400	0	
11.04.04 Bijdrage aan medeoverheden		972	350	325	500	500	0	
11.04.05 Bijdrage aan internationale organisaties		1.674	2.500	1.571	2.086	1.815	271	
Ontvangsten	24.357	248	1.226	580	12.050	0	12.050	7

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie is met name veroorzaakt door het aangaan van de meerjarige verplichting voor de bijdrage t.b.v. project Restopgave Vooroeverbestortingen aan het Waterschap Scheldes-tromen (€ 10,6 miljoen) die niet in de begroting was voorzien.
2. De lagere kasrealisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging van opdrachten internationaal Waterbeleid. Het gaat om opdrachten IGRAC Governing board (International Groundwater Resources Assessment Centre), ondersteuning Wereldbank en Amsterdam Internationaal Water Week (€ 0,3 miljoen). Daarnaast is er vertraging van € 0,3 miljoen opgetreden in de voorbereiding van het programma partnership HLPW (High Level Panel Water). Daarnaast is het kasbudget op dit instrument in 2019 met € 1,4 miljoen verlaagd door een overheveling naar 11.01.02 Subsidies voor een meerjarige subsidie voor de Blue Deal.
3. Dit betreft met name de subsidie (€ 1,4 miljoen) vanuit het Ministerie voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (BHOS) voor de uitvoering van de Blue deal door de Unie van Waterschappen die vanuit het CORA/HGIS algemeen waterbeleid wordt gefinancierd. Diverse hogere en lagere subsidies verklaren het resterend verschil (€ 0,2 miljoen).
4. Dit betreft de bijdrage aan RWS (€ 0,3 miljoen) voor enerzijds de loonbijstelling 2019 en anderzijds de financiering van de Living Labs en aan het KNMI (€ 0,8 miljoen) voor de opdrachten voor het project verbeterde voorspelling vanuit Intensivering Ruimtelijke Adaptatie, zeespiegelstijging en kennisontwikkeling wind en afvoerstatistiek.
5. De hogere uitgaven hebben betrekking op de bijdrage ten behoeve van project Restopgave Vooroeverbestortingen aan het Waterschap Scheldestromen (€ 3,6 miljoen).
6. De lagere realisatie werd veroorzaakt door een herschikking van budgetten voor activiteiten met betrekking tot de Noordzee naar artikelonderdeel 11.04 waterkwaliteit voor € 0,7 miljoen en voor internationaal waterbeleid naar artikelonderdeel 11.01 algemeen waterbeleid voor € 0,1 miljoen. Verder had de vertraging in de totstandkoming van de Gebiedsagenda een lagere realisatie van € 0,3 miljoen tot gevolg.
7. De hogere realisatie op de ontvangsten op dit artikel van € 12,1 miljoen komt door de bijdrage van de waterschappen aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) voor de waterschapsverkiezingen.

Toelichting op de financiële instrumenten

11.01 Algemeen Waterbeleid

11.01.01 Opdrachten

Op 17 mei 2019 is de voortgangsrapportage «Staat van Ons Water» 2018 aan de Tweede Kamer aangeboden ([Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 27 625, nr. 470](#)). Hierin wordt gerapporteerd over onder andere de uitvoering van het Nationaal Waterplan 2016–2021, het Bestuursakkoord Water uit 2011, inclusief Aanvullende afspraken Bestuursakkoord Water van 19 november 2018 (Kamerstukken II, 2018/19, 35 000-J, nr. 7).

Voor kennis en innovatie op het terrein van Water ondersteunt lenW verschillende activiteiten; dit betreft onder meer de samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen in de Topsector Water en Maritiem en de deelname aan Europese onderzoeksprogramma's. De Topsector Water en Maritiem was in 2019 in ontwikkeling; in de eerste plaats door de invoering van het nieuwe missiegedreven topsectoren en innovatiebeleid, met daarin veel meer dan voorheen aandacht voor de economische kansen

van maatschappelijke thema's. In dit kader zijn in 2019 voor het thema Landbouw, Water en Voedsel een zestal missies opgesteld met een Kennis- en Innovatieagenda voor de periode 2020-2023. Met de Human Capital Agenda wordt de instroom bevorderd van voldoende goed opgeleide en gekwalificeerde mensen die in de watersector willen werken. In 2019 is een moderniseringstraject ingezet, waarbij beter wordt aangesloten bij de Human Capital Agenda's van andere topsectoren en de door het kabinet vastgestelde missies. Het concept van de waterambassadeurs is aangepast en wordt meer gericht op leren, innoveren en werken en verbreden van het netwerk. Ook zijn in 2019 weer 25 nieuwe ambassadeurs geselecteerd waarvoor werkbezoeken en bijeenkomsten zijn georganiseerd.

Voor het versterken van de aansluiting op de Europese onderzoeksprogramma's heeft IenW in 2014 middelen beschikbaar gesteld voor het ERA-net cofund WaterWorks2014. In 2015 zijn vier vierjarige onderzoeksprojecten gehonoreerd op het terrein van klimaatadaptatie. Deze projecten zijn eind 2019 afgerond met een eindverslag.

Met betrokken partners is samengewerkt aan het verbeteren van de website voor watereducatie en het koppelen van watereducatie aan duurzame waterprojecten, teneinde het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren.

De afzonderlijke watercoalitie-activiteiten zijn in 2019 opgegaan in de betreffende onderwerpen binnen het programma ruimtelijke adaptatie.

Aan de Helpdesk Water, onderdeel van de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving van RWS, wordt een jaarlijkse bijdrage geleverd. De Helpdesk Water heeft een reguliere taak als kennistransferpunt tussen uitvoering en beleid voor overheden en andere waterprofessionals. Daarnaast wordt ook informatievoorziening over watergerelateerde informatie in het kader van de toekomstige Omgevingswet voorbereid.

De wetgeving rondom de Omgevingswet bevindt zich in een afrondende fase. Onder andere de normering waterveiligheid is verankerd in het nieuwe stelsel. Verschillende activiteiten en onderzoeken zijn uitgevoerd die bijdragen aan de voorbereiding op de implementatie van de Omgevingswet.

Voor de uitvoering van het nog bestaande Omgevingsloket Online (OLO) is een jaarlijkse bijdrage geleverd ten behoeve van water- en omgevingsvergunningen.

Het actualiseren van de uitvoeringsregelingen waterheffingen heeft betrekking op het moderniseren van de tabel afvalwatercoëfficiënt. Het gaat om enerzijds de hoogte van de afvalwatercoëfficiënten die verouderd zijn en anderzijds om een vereenvoudiging door het aantal klasse-indelingen terug te brengen en over te stappen op de standaard bedrijfstak indelingen (SBI). Het onderzoek naar de wijze waarop de huidige indeling kan worden gewijzigd naar een vereenvoudigde indeling is in 2019 vertraagd in verband met een tijdelijke stopzetting van het onderzoek naar het totale belastingstelsel van de waterschappen. Begin 2020 is het onderzoek weer hervat.

Ten slotte zijn in 2019 middelen ingezet voor het programma Klimaatadaptatie. Dit programma richt zich op het bevorderen van een transitie van personen en organisaties naar meer klimaatbestendig handelen. Daarbij bevindt het programma zich in een breed speelveld, waarbinnen het een schakelfunctie vervult. Klimaatadaptatie omvat allereerst de uitvoering van

de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie van september 2014 (en het daarover gesloten bestuursakkoord). Hierin is een interbestuurlijke aanpak afgesproken om Nederland op de lange termijn waterrobuust en klimaatbestendig in te richten, met als doel dat Nederland beter bestand is tegen dreigingen van overstromingen, neerslag, droogte en hitte.

lenW heeft in 2019, aanvullend op het Deltaprogramma, ook gewerkt aan de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Nationale Klimaatadaptatiestrategie (UP NAS 2018–2019), onder andere door het analyseren van klimaateffecten en het versterken van de kennisbasis en -uitwisseling. Voor landbouw, natuur, gebouwde omgeving en hitte zijn actiegerichte klimaatdialogen gevoerd. Het UP NAS en het Deltaprogramma zijn complementair aan elkaar.

Op internationaal gebied is samengewerkt met de Unie van Waterschappen en waterschappen aan de Blue Deal. In 2019 zijn 17 internationale partnerschappen gestart tussen waterschappen en buitenlandse lokale waterbeheerders. Het programma draagt bij aan waterveiligheid en waterzekerheid voor 20 miljoen mensen per 2030. Op multilateraal gebied is vanuit de HGIS-middelen (CORA) het draagvlak versterkt voor 'Valuing Water' in samenwerking met UN-Water ter voorbereiding van het jaar Valuing Water 2021. De watergezant heeft een essentiële rol vervuld in het aanjagen van klimaatadaptatie en Integraal Waterbeheer op het mondiale podium. In 2019 heeft de Amsterdam International Water Week (AIWW) plaats gevonden. Ook is tijdens de Stockholm International Waterweek actief bijgedragen aan het versterken van draagvlak en deelname van het Valuing Water Initiative, het Water Action Track, Water as Leverage.

In samenwerking met het Global Center on Adaptation (GCA) zijn de voorbereidingen gestart voor het Climate Adaptation Summit (22 oktober 2020). In 2019 heeft minister Van Nieuwenhuizen het Water Action Track geïnitieerd om klimaatadaptatie te versnellen, opschalen en te verbinden met de financieringsinstellingen. In het kader van het stimuleren van financiering van klimaatadaptatie projecten is samenwerking geïnitieerd met het Green Climate Fund (GCF). Ook is door de Taskforce Financiering ondersteuning geboden bij verschillende activiteiten op het gebied van publiek private financiering en investeringsprogramma's.

11.01.02 Subsidies

In 2017 is een subsidiebeschikking afgegeven aan Deltares van in totaal € 3,1 miljoen voor de bouw van een nieuwe Geocentrifuge. Dit bedrag is gelijkmatig verdeeld over de jaren 2018, 2019 en 2020. De GeoCentrifuge is van groot belang voor de instandhouding van de (inter)nationale kennisinfrastructuur op het terrein van water en bodem, waarvoor lenW medeverantwoordelijk is. De Geocentrifuge wordt onder meer gebruikt voor onderzoek aan dijken, kustbescherming, offshore, aardbevingen en natte en droge infrastructuur. In 2019 is het Geocentrifuge gebouw gereedgekomen. De Geocentrifuge zelf wordt begin 2020 geleverd. Na plaatsing van de Geocentrifuge vindt de oplevering in het derde kwartaal 2020 plaats.

In 2016 is de nieuwe subsidieregeling gestart van het programma Partners voor Water (PvW) 2016–2021 als opvolger van de subsidieregeling van het programma HGIS Partners voor Water 3. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA). Het programma wordt aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de vier ministeries BZ, EZK, LNV en lenW samenwerken. De uitgaven voor het programma worden via de

Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gefinancierd. Voor de uitvoering van het PvW 2016–2021 programma is mandaat verleend aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het budget is onderverdeeld in een deel voor lange termijn samenwerking met zeven Deltalanden, een subsidiedeel ten behoeve van marktbetrokkenheid en samenwerking met kansrijke nieuwe landen en Holland promotie. Uitgaande missies met de Minister hebben plaatsgevonden naar New York (HELP), New York (UN top-Climate Adaptation) Vietnam (Deltaland) en Madrid (Cop25). Het staatsbezoek met handelsdelegatie aan India was een groot succes. Het programma Partners voor Water heeft dit in belangrijke mate gefaciliteerd. Ook met de Filipijnen wordt intensief samengewerkt aan een integraal klimaatbestendig plan voor de baai van Manilla. Het programma PvW ondervond in 2019 een onderbesteding van € 2.4 miljoen. De uitgaven zijn gebaseerd op bilaterale afspraken in MoU's en kunnen door lokale verkiezingen of omstandigheden tot vertraging leiden.

Het Blue Deal is programma op volle kracht met 17 internationale samenwerkings- programma's onder regie van de Unie van Waterschappen en in samenwerking met de individuele waterschappen waarbij € 1,2 miljoen aan subsidiemiddelen is ingebracht vanuit HGIS-middelen.

In 2019 is een financiële bijdrage verstrekt aan het Watersnoodmuseum en heeft bijgedragen aan het vernieuwde 4^e caisson, gerealiseerd in hetzelfde jaar.

Er is een subsidie van € 69.000 verstrekt aan het Regiecollege Waddengebied (RCW). Het RCW is een strategisch overleg- en afstemmingsorgaan voor het Waddengebied, waarin de belangrijkste belanghebbenden zijn vertegenwoordigd.

11.01.03 Bijdragen aan agentschappen

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsadvisering, vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares. Hiervoor wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

KNMI heeft vanuit artikel 11 middelen ontvangen voor onderzoek en analyses ten aanzien van Kennisontwikkeling Windklimaat, de Nationale adaptatiestrategie, transnationale samenwerking Rijn en Maas, project verbeterde voorspelling en onderzoek naar de Zeespiegelstijging.

11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdrage voor de Unie van Waterschappen voor de financiering van belastingonderzoeken door de Commissie Aanpassing Belastingstelsel (CAB) heeft in 2019 geen doorgang gehad. Het onderzoek is door de Unie tijdelijk stopgezet. In december 2019 is besloten over de voortgang in 2020.

11.02 Waterveiligheid

11.02.01 Opdrachten

Eind 2019 zijn voor vier verschillende overstromingsscenario's vernieuwde kaarten [gepubliceerd](#). De kaarten laten de omvang en de waterdiepte alsmede mogelijk schade van overstromingen zien. Voortvloeiend uit de EU-Richtlijn Overstromingsrisico's worden nu ook de overstromingsrisicobeheerplannen geactualiseerd.

In 2019 is verder gewerkt aan het beoordelen van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe normen. Voor deze beoordeling zijn diverse opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders. Daarnaast zijn opdrachten verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en ook vast te leggen.

Er is in 2019 gewerkt aan het opzetten van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging, dat inmiddels ook van start is. Lopende kennisontwikkelingsprojecten voor de kust zijn ver gevorderd en leveren in het voorjaar van 2020 resultaten op.

Voor uitvoering van het rivierenbeleid zijn opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling van het programma Integraal Riviermanagement en voor verdere kennisontwikkeling. Dit draagt inhoudelijk bij aan beleidsontwikkeling, aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied en aan het kunnen beoordelen van maatregelpakketten voor Rijn, IJssel en Maas.

11.03 Grote oppervlaktewateren

11.03.01 Opdrachten

De beschikbare budgetten ten aanzien van grote oppervlaktewateren zijn in 2019 ingezet voor onder andere de uitvoering van de volgende beleidsonderwerpen:

Samen met de regio's en andere partijen in de bestuurlijke MIRT overleggen wordt aan de hand van de gezamenlijke gebiedsagenda's gewerkt. Daarnaast heeft lenW het initiatief genomen, vanuit haar beleidsverantwoordelijkheid voor de Grote Wateren, om samen met collega-departementen en gebiedspartners gebiedsagenda's te ontwikkelen voor de grote wateren. Verder is op basis van de gezamenlijke ambitie om kansen en maatregelen passend te laten zijn binnen de waarden van het gebied, gewerkt aan een gezamenlijke adaptieve uitvoeringsagenda. Ook is gewerkt aan een gezamenlijke kennis- en innovatie-agenda.

In 2019 is door het Ministerie van lenW (in samenwerking met het Ministerie van LNV) met de regio verder gewerkt aan de Agenda Waddengebied 2050. De ontwikkeling van de Agenda is eind 2017 gestart. De ministers van lenW en van LNV hebben de Tweede Kamer per brief van 20 juni 2019 geïnformeerd over de voortgang van de Agenda voor het Waddengebied (Kamerstukken II, 2018/19, [29 684, nr. 185](#)).

In het Regeerakkoord is opgenomen «dat er één beheerautoriteit komt voor de Waddenzee die een integraal beheerplan uitvoert, waardoor betere bescherming van natuurgebieden gecombineerd wordt met beter visbeheer». De ministers van lenW en van LNV hebben per brief van 20 juni 2019 de Tweede Kamer geïnformeerd over de herziene governance van de Wadden ingaande januari 2020 (Kamerstukken II 2018/19, [29 684, nr. 185](#)). Naast de instelling van de Beheerautoriteit Waddenzee zijn de volgende twee nieuwe overleggen geïntroduceerd: het Bestuurlijk Overleg Waddengebied en het Omgevingsberaad Waddengebied.

De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Rijk en regio gaan hebben het afgelopen jaar samen gewerkt aan verschillende projecten om het uiteindelijke streefbeeld te bereiken.

In februari van 2019 heeft de minister van IenW mede namens BZK, EZK en LNV aan het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) verzocht om tot een Noordzeeakkoord te komen tussen het Rijk en de meest betrokken stakeholderpartijen. Het eerste doel is het bereiken van gedragen keuzes en afspraken voor beleid die de opgaven voor windenergie, visserij en natuur op de Noordzee in balans brengen, rekening houdend met andere gebruikers zoals zeevaart en zandwinning. Het tweede doel is de regie en samenwerking met de partijen structureel te versterken vanuit een gezamenlijke strategische agenda. In het Klimaatakkoord is het sluiten van een Noordzeeakkoord als randvoorwaarde opgenomen, inclusief tijdpad en instrumenten en middelen voor innovatie, transitie en mitigatie. Het akkoord moet een krachtige basis leggen onder de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in met name het op te stellen Programma Noordzee 2022- 2027 (onderdeel van Nationaal Waterprogramma), het visserijbeleid, natuurbeleid, en de uitvoering van de Routekaart Windenergie op Zee 2030. In 2019 is gewerkt aan een gezamenlijke agenda en kennisvergaring, en het opstellen van conceptteksten.

Nederland en Vlaanderen onderzoeken en monitoren op grond van de Scheldeverdragen gezamenlijk de toestand van het Schelde-estuarium aan de hand van de Agenda voor de Toekomst voor de duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium. In 2018 is het eerste onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst afgerond en de rapportage opgeleverd, met daarin de evaluatie van de toestand van het Schelde-estuarium (periode 2009–2015), de zogenoemde T2015. De hoofdconclusies zijn openomen in het 2e evaluatierapport van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium. Dat rapport is voorjaar 2019 aangeboden aan het Vlaamse en Nederlandse parlement (Kamerstukken II, 2018/19, [30 862, nr. 112](#)).

Regio en Rijk zijn in 2018 een gestart met de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. In 2019 is een concept besproken met de stakeholders. In 2020 wordt de gebiedsagenda vastgesteld en aangeboden aan de Kamer. De inzet is om het natuurlijk en economisch kapitaal van de grote wateren in de Zuidwestelijke Delta in evenwicht met elkaar te ontwikkelen, binnen de randvoorwaarde van waterveiligheid.

Eind 2018 is vervolgonderzoek gestart voor de verbinding van de klimaat- en zandhongeropgaven in de Oosterschelde met de economische gebruiksfuncties, de ecologie en het landschap van de Oosterschelde. Dit onderzoek, Effecten Zeespiegelstijging en Zandhonger Oosterschelde (EZZO), is afgerond in 2019 en levert de eerste bouwstenen op voor een integraal langetermijnperspectief van een veilige, duurzaam beheerde Oosterschelde.

Regio en Rijk werken samen aan (vervolg)onderzoek voor Volkerak-Zoommeer. Dat stond in 2019 in het teken onderzoek van de klimaatrobuustheid van het waterbeheer (fase 1) en de monitoring van de waterkwaliteit (quaggamossel, blauwalgontwikkeling, waterplanten e.d.).

11.04 Waterkwaliteit

11.04.01 Opdrachten

Het doel is om in 2027 de doelstelling van chemisch schoon water en een ecologisch gezond watersysteem voor duurzaam gebruik bereikt te hebben. Ieder jaar wordt in De Staat van Ons Water de voortgang van de uitvoering van de maatregelen gerapporteerd. De toestand, doelen en maatregelen

worden iedere 6 jaar vastgelegd en aan de Europese Commissie gerapporteerd middels stroomgebiedbeheerplannen onder de Kaderrichtlijn Water. De tweede stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems voor de periode 2016–2021 zijn eind december 2015 vastgesteld en waren in 2019 volop in uitvoering. De uitvoering van de tweede tranche maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

Het mariene milieubeleid van Nederland is grotendeels gestoeld op de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Net als de KRW kent de KRM een zesjarige cyclus. In 2019 heeft een actualisatie van het KRM-monitoringsprogramma plaatsgevonden, welke in 2020 wordt gerealiseerd en gerapporteerd aan de Europese Commissie. Tevens is er een begin gemaakt met het ontwikkelen van aanvullende maatregelen om de goede milieutoestand te kunnen bereiken of te behouden: : het geactualiseerde KRM-programma van maatregelen wordt in 2020 opgenomen het ontwerp Programma Noordzee 2022-2027 (onderdeel van het nieuwe Nationaal Waterprogramma). De uitvoering van de KRM vindt plaats in samenwerking met het ministerie van LNV. Internationaal samenwerken is intrinsiek aan het mariene milieubeleid (Noordzeeregio met de buurlanden, EU, het OSPAR-verdrag), en samenwerking met kennisinstututen en belanghebbenden is belangrijk om wetenschappelijk gestoelde en door de maatschappij gedragen beleid te maken.

11.04.02 Subsidies

Dit betrof subsidieverlening voor het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) en gaf invulling aan de ambitie die is vastgelegd in de overeenkomst tussen IHE (Delft Institute for Water Education) en het Koninkrijk der Nederlanden. Medio 2016 hebben IHE en het Koninkrijk der Nederlanden een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor de jaren 2016–2022, die beantwoordt aan de toenemende grondwaterproblematiek in de wereld en met name het stedelijk gebied. Het United Nations-karakter van de taken van IGRAC bepaalt dat IGRAC (een UNESCO categorie 2 instelling) alleen kan werken op basis van overheidsfinanciering.

11.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdrage aan medeoverheden heeft betrekking op de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Lumbricus door Waterschap Vechtstromen met regionale partijen. Het samenwerkingsprogramma is gericht op het geïntegreerd toepassen van innovatieve maatregelen op het gebied van bodem en water ten behoeve van een klimaatrobuuste inrichting van het bodem- en watersysteem van beekdalen. In dit programma komen doelstellingen met betrekking tot waterkwaliteit, zoetwatervoorziening, bodembeheer, klimaatadaptatie en waterveiligheid samen.

11.04.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2019 zijn in het kader van verschillende internationale verdragen en afspraken bijdragen geleverd. Nederland is partij in de verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, Maas en Schelde zijn opgericht. In deze commissies besprak Nederland watervraagstukken op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming en bijbehorend EU-beleid. In 2019 is op deze dossiers doorlopend afgestemd. In de Rijncommissie is gestart met de voorbereidingen voor het nieuwe Rijnactieprogramma Rijn 2040 en de Rijnministerconferentie die begin 2020 in Nederland zal plaatsvinden. De contributie voor deze commissies wordt jaarlijks vastgesteld. Voor coördinatie van de EU-richtlijnen Kaderrichtlijn

water en Overstromingsrisico's bestaat voor de Eems geen vaste riviercommissie, maar heeft Nederland apart een contract afgesloten met *Flussgebietsgemeinschaft Ems* in Nedersaksen, Duitsland. Hiervoor is bijgedragen aan het coördinatiebureau Eems/Niedersachsen.

Voor de internationale samenwerking en afstemming over vraagstukken op het gebied van mariene milieu, ecologie en biodiversiteit in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee, bestaat het Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag. Ook voor OSPAR was Nederlandse jaarlijkse contributie voldaan.

Nederland ambieert een internationale profilering als centrum voor water-vraagstukken. Dit is verwoord in de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence werd in 2019 gedeeltelijk ingevuld door een zichtbare rol op VN-podia en in de samenwerking met de VN (UN-Water, UNESCO). Onderdeel van de profilering is verder de ontwikkeling van het Valuing Water Initiatief. In dit initiatief worden de onder het High Level Panel on Water (HLPW) ontwikkelde principes geïmplementeerd en waarvan de eerste resultaten in 2021 in het 'year of Valuing Water' worden gepresenteerd.

Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's). Er is reeds een specifiek SDG voor water afgesproken. Verder wordt in een van de subdoelen van de SDG die zich richt op steden specifiek gerefereerd aan het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. In 2019 is gewerkt aan de implementatie, versterking en zichtbaarheid van Nederland. Hiervoor is met internationale organisaties en platforms samengewerkt en werden activiteiten ondersteund. Zo zijn bijdragen geleverd aan het Sendai raamwerk van de UNISDR, HELP, WRI, Wereldbank, GWP, OESO, World Water Council. Nederland steunt actief de activiteiten van UNECE Water op het gebied van grensoverschrijdend waterbeheer.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	62.814
	Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	205.107
	Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	509.245
<i>Waarvan</i>		
01.01	Grote projecten waterveiligheid	243.070
01.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid	258.111
01.03	Studiekosten	8.064
Extracomptabele verwijzing naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	- 459
	Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	6.893
	Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	6.434
<i>Waarvan</i>		
02.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	4.345
02.03	Studiekosten	2.089

Extracomptabele verwijzing naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	194.722
	Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	0
	Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	194.722
<i>Waarvan</i>		
03.01	<i>Watermanagement</i>	7.411
03.02	<i>Beheer onderhoud en vervanging</i>	187.311

Extracomptabele verwijzing naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	20.920
	Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	0
	Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	20.920
<i>Waarvan</i>		
04.01	<i>Experimenteerprojecten</i>	0
04.02	<i>GIV/PPS</i>	20.920

Extracomptabele verwijzing naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	27.956
	Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	452
	Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	28.408
<i>Waarvan</i>		
07.01	<i>Real. progr. Kaderrichtlijn water</i>	19.877
07.02	<i>Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit</i>	3.049
07.03	<i>Studiekosten waterkwaliteit</i>	5.482

3.2.2 Beleidsartikel 12 Waterkwaliteit

Algemene doelstelling

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

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

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 12 Waterkwaliteit (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019
Verplichtingen	4.193	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	5.915	0	0	0	0	0	0
12.01 Waterkwaliteit	5.915	0	0	0	0	0	0
12.01.01 Opdrachten	4.076	0	0	0	0	0	0
12.01.02 Subsidies	261	0	0	0	0	0	0
12.01.03 Bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0
12.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	460	0	0	0	0	0	0
12.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties	1.118	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

3.2.3 Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

Algemene doelstelling

Een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. Het doel is de vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met de maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie aan te pakken. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland.

Het Rijk is enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en wateren en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan. Daardoor heeft de Minister van IenW een stimulerende en een regisserende rol.

Rol en verantwoordelijkheden

Stimuleren

Voor het onderdeel Bodem en Ondergrond is de algemene doelstelling om te komen tot een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De (Rijks)structuurvisie Ondergrond vormt een belangrijke basis voor het ordenen van activiteiten in de bodem en ondergrond. De aanpak is onder meer beschreven in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 en het Convenant Bodem en Bedrijven 2015. Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van:

- Het bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- Het Uitvoeringsprogramma van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020
- Het efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.

Regisseren

De Minister van IenW heeft bij het onderwerp Bodem en Ondergrond een systeemverantwoordelijkheid voor het goed laten verlopen van processen op het gebied van duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De Minister van IenW is vanuit deze rol opvatting verantwoordelijk voor:

- De opname van de Wet bodembescherming in de Omgevingswet;
- Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld van om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen;
- De verdere ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid in relatie tot maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden;
- Het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht);

- Het beleid (beleidsnota drinkwater), regelgeving (drinkwaterwet) en het uitvoeren van toezicht/handhaving (via de ILT) op de levering van deugdelijk drinkwater;
- De zorg – samen met andere bestuursorganen – voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening (zorgplicht).

Drinkwatervoorziening Caribisch Nederland

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

Afvalwatervoorziening Caribisch Nederland

Door de aanpassing van de Wet VROM BES en de Wet FIN-BES kan het openbaar lichaam Bonaire een lokale verordening afvalwaterheffing op- en vaststellen.

Indicatoren en Kengetallen

Voor het Meerjarenprogramma Bodem wordt verwezen naar het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 (Stcrt., 2015, 14854). In dit convenant is onder meer beschreven hoe de overheden de focus leggen bij de aanpak van de resterende verontreinigingen. Resterende verontreinigingen zijn verontreinigingen waarbij het risico voor mens, plant en dier het grootst is. In het convenant is afgesproken dat, afhankelijk van de situatie, spoedlocaties uiterlijk in 2020 zijn gesaneerd, dan wel dat de risico's worden beheerst, dan wel in beeld gebracht en er concrete plannen voor de aanpak zijn gemaakt. De budgetten van het meerjarenprogramma Bodem worden over de bevoegde overheden ex-Wet Bodembescherming (ex Wbb) verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds. Gedurende de Convenantsperiode rapporteert het gezamenlijke uitvoeringsprogramma over de bereikte resultaten. In de systematiek van deze monitoring wordt onder andere gekeken naar het aantal spoedlocaties die in uitvoering zijn, hoeveel er afgerond zijn, hoeveel er nog niet gestart zijn, en de kosten van de aanpak.

Beleidsconclusies

In 2019 is bijgedragen aan bodemsaneringen van het Stormpolderdijk-terrein in Krimpen a/d IJssel. Hier is enige vertraging opgelopen. Via de bedrijvenregeling is bijgedragen aan bodemsaneringen op diverse locaties. Tevens heeft via de bedrijvenregeling betaling plaatsgevonden aan de Stichting Bodembeheer Nederland. De ontvangen verzoeken van bedrijven tot subsidiebijdragen in het kader van de bedrijvenregeling bleven wat achter in 2019.

Via subsidiebeschikkingen is bijgedragen aan de drinkwatervoorziening en afvalwaterbehandeling in Caribisch Nederland. Het betreft bijdragen voor de drinkwatervoorziening op Saba, betaalbaar en betrouwbaar drinkwater voor iedereen op de BES en de exploitatiekosten van de RWZI op Bonaire.

Het is bekend dat op veel plekken in ons land stoffen uit de PFAS-groep worden aangetroffen in de land- en waterbodem. Deze stoffen komen van nature niet voor in het milieu en kunnen schadelijk zijn voor onze gezondheid en de omgeving. Vóór 8 juli 2019 golden op grond van de wettelijke zorgplicht aanzienlijke beperkingen voor het toepassen en verspreiden van grond en baggerspecie waarin PFAS werd aangetroffen. Vanwege stagnatie bij grond-, weg-, en waterbouw is door andere overheden en de sector daarom verzocht een landelijk handelingskader op te stellen dat is gepubliceerd op 8 juli 2019 om de sector zo snel mogelijk weer ruimte te bieden.

In afwachting van de onderzoeken die voor het definitieve handelingskader noodzakelijk zijn, is er samen met de andere overheden en het bedrijfsleven gewerkt aan oplossingen voor diverse problemen. Hiermee is een belangrijke basis gelegd voor het verder op gang helpen van baggerwerkzaamheden en grondverzet. Op 1 december is het handelingskader aangepast met nieuwe normen voor grond en bagger. Door deze aanpassing van het tijdelijke handelingskader ontstaat aanzienlijk meer ruimte voor grondverzet en baggerwerkzaamheden. Daarnaast bevat het aangepaste tijdelijk handelingskader een aantal verduidelijkingen. In 2019 is het traject gestart om te komen tot nieuwe bestuurlijke afspraken over bodem en grondwater na 2020. Deze zijn gewenst omdat het convenant bodem en ondergrond eind 2020 afloopt.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 Bodem en Ondergrond (x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Vershil 2019
Verplichtingen	69.162	119.401	160.868	30.388	25.560	26.820	- 1.260
Uitgaven	112.043	114.623	136.527	22.459	34.025	41.436	- 7.411
13.01 Ruimtelijk Instrumentarium	12.065	8.261	10.786	8	0	0	0
13.01.01 Opdrachten	4.665	7.472	9.220	8	0	0	0
- <i>Wabo</i>	2	0	0	0	0	0	0
- <i>Architectonisch Beleid</i>	1.744	1.933	2.285	0	0	0	0
- <i>Overige opdrachten</i>	2.919	5.539	6.935	8	0	0	0
13.01.02 Subsidies	4.472	789	1.376	0	0	0	0
13.01.03 Bijdragen aan agentschappen	2.436	0	0	0	0	0	0
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	2.436	0	0	0	0	0	0
13.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	492	0	190	0	0	0	0
13.02 Geo-informatie	51.639	47.809	33.717	0	0	0	0
13.02.01 Opdrachten	2.385	3.087	5.329	0	0	0	0
13.02.02 Subsidies	12.532	10.571	1.967	0	0	0	0
- <i>Basisregistraties</i>	12.532	10.571	1.967	0	0	0	0
13.02.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	36.722	34.151	26.421	0	0	0	0
- <i>Kadaster</i>	36.722	34.151	26.421	0	0	0	0
13.03 Gebiedsontwikkeling	3.422	7.671	9.473	0	0	0	0
13.03.01 Opdrachten	932	1.160	1.296	0	0	0	0
13.03.02 Subsidies	134	72	48	0	0	0	0
13.03.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	2.402	0	0	0	0

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	2.402	0	0	0	0	
13.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	2.356	6.439	5.727	0	0	0	0	
- Projecten BIRK	2.288	3.889	3.177	0	0	0	0	
- Projecten Nota Ruimte	68	0	0	0	0	0	0	
- Projecten Bestaand Rotterdams Gebied	0	2.550	2.550	0	0	0	0	
13.04 Ruimtegebruik bodem	32.367	25.737	18.723	18.220	30.608	36.723	- 6.115	
13.04.01 Opdrachten	1.784	5.531	5.727	6.000	10.804	16.416	- 5.612	2
13.04.02 Subsidies	17.654	13.380	7.499	7.303	15.769	13.480	2.289	3
- Bedrijvenregeling	10.746	6.977	1.385	2.311	9.428	8.657	771	
- Bodemsanering NS	4.538	0	0	0	0	0	0	
- Subsidies Caribisch Nederland	0	4.372	4.114	4.992	6.341	4.823	1.518	
- Programma Commissie MER	2.370	2.031	2.000	0	0	0	0	
13.04.03 Bijdragen aan agentschappen	8.709	6.826	5.497	3.569	3.795	3.566	229	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.709	6.826	5.497	3.569	3.795	3.566	229	
13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden	1.900	0	0	1.348	240	3.261	- 3.021	4
- Meerjarenprogramma Bodem	1.900	0	0	1.348	0	3.261	- 3.261	
- Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	0	0	0	240	0	240	
13.04.07 Bekostiging	2.320	0	0	0	0	0	0	
- Uitvoering Klimaatadaptatie	2.320	0	0	0	0	0	0	
13.05 Eenvoudig Beter	12.550	25.145	63.828	4.231	3.417	4.713	- 1.296	
13.05.01 Opdrachten	4.158	10.582	38.108	743	1.057	2.353	- 1.296	5
- Eenvoudig Beter	4.019	10.582	38.108	2	0	0	0	
- Omgevingswetgeving	139	0	0	0	0	0	0	
- Overige Opdrachten	0	0	0	741	1.057	2.353	- 1.296	
13.05.02 Subsidies	0	0	9.000	0	0	0	0	
- Stimuleringsregeling Impl Omgevingswet	0	0	9.000	0	0	0	0	
13.05.03 Bijdragen aan agentschappen	8.392	14.563	16.720	3.488	2.360	2.360	0	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.392	14.563	16.720	3.488	2.360	2.360	0	
Ontvangsten	6.371	23.057	12.248	809	3.202	4.450	- 1.248	6

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingenrealisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door minder ontvangen subsidieaanvragen die in het kader van de Bedrijvenregeling door bedrijven via lokale overheden zijn ingediend
2. Dit betreffen lagere uitgaven van € 5,6 miljoen door met name:
 - vertraging in de sanering van het EMK Stormpolderdijkerrein te Krimpen a/d IJssel (€ 1,5 miljoen);
 - overboekingen vanuit opdrachten ten behoeve van uitvoerende taken KNMI, ILT en IenW brede problematiek voor € 3 miljoen;

- opdrachtverleningen aan RIVM en NEN die vanaf artikel 19 centraal werden uitgefincierd voor € 1,1 miljoen.
3. De hogere uitgaven van € 2,3 miljoen op subsidies worden verklaard door een subsidiebijdrage aan stichting Bodembeheer NL € 0,8 miljoen; subsidiebijdragen voor drink- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch NL € 1,5 miljoen.
 4. De lagere uitgaven worden voornamelijk veroorzaakt door lagere uitgaven op het meerjarenprogramma bodem waarbij de middelen zijn ingezet voor de Bedrijvenregeling ten behoeve van de financiering van de subsidie aan Stichting Bodembeheer NL voor € 3,3 miljoen. Daartegenover is er een hogere uitgave gedaan van € 0,2 miljoen voor herstel en verbetering van watervoorziening op Saba naar aanleiding van de veroorzaakte schade door de orkaan Irma
 5. De lagere uitgaven van € 1,3 miljoen zijn het gevolg van vertraging bij de implementatie ten behoeve van de transitie naar de Omgevingswet door Rijkswaterstaat.
 6. Lagere ontvangsten doordat met name de bijdrage van de provincie Zuid-Holland voor de sanering van het EMK Stormpolderdijkterrein als gevolg van vertraging in de sanering niet meer in 2019 is ontvangen.

Toelichting op de financiële instrumenten

13.04 Ruimtegebruik bodem

13.04.01 Opdrachten

Er zijn opdrachten verstrekt voor beleidsinhoudelijk onderzoek en evaluaties op het gebied van bodem, de BES-eilanden, PFAS en NEN-regelgeving.

13.04.02 Subsidies

Bedrijvenregeling

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, zijn subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd en uitgekeerd in 2019. Jaarlijks kunnen bedrijven via lokale overheden en Stichting Bodembeheer NL verzoeken tot subsidievaststelling indienen.

Caribisch Nederland

Dit betreft subsidiebijdragen ten behoeve van de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de drinkwater- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland. Een goede drinkwatervoorziening is van groot belang voor de volksgezondheid, het welzijn en de welvaart van Caribisch Nederland. Vanwege de geringe bevolkingsomvang, het ontbreken van grote zoetwatervoorraden en het insulaire karakter is de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland niet kostendekkend. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom in 2019 in totaal € 5,2 miljoen subsidie verleend om de toegankelijkheid tot betrouwbaar en betaalbaar drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen.

13.04.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft een opdracht aan het agentschap RWS. Concreet gaat het hierbij om het verrichten van uitvoerende wettelijke taken op grond van de Wet bodembescherming en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond.

13.04.04 Bijdragen aan medeoverheden

Meerjarenprogramma bodem

Het bodembeleid voor de periode 2016–2020 is opgenomen in het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 ([Stcrt. 2015, 14854](#)). Dit convenant is ondertekend door het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen. Dit convenant vormde de basis voor het verstrekken van een bijdrage aan de andere overheden voor de financiering van de uitvoering van het convenant, inclusief de aanpak van verontreinigingen. Er zijn in 2019 geen verzoeken tot bijdragen ontvangen van medeoverheden. Er is € 0,2 miljoen betaald aan het openbaar lichaam Saba voor de wederopbouw van de watervoorzieningen na de orkaan Irma.

13.05 Eenvoudig Beter

13.05.01 Opdrachten

Dit betreft een bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de kosten die het agentschap maakt voor de transitie in het kader van de Omgevingswet.

13.05.02 Subsidies

13.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzingen naar artikel 18.16 Reservering Omgevingswet (x € 1.000)		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet van het Infrastructuurfonds	0
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	0
	Totale uitgaven op artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet	0
<i>Waarvan</i>		
18.16	<i>Reservering Omgevingswet</i>	0

3.2.4 Beleidsartikel 14 Wegen en verkeersveiligheid

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

(Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheden, doorstroming en duurzaamheid.
- De besluitvorming over en uitvoering van infrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De bijdragen zijn gerelateerd aan het Infrastructuurfonds (artikel 12 Hoofdwegen).
- De financiering (via het Infrastructuurfonds) van de programma's Beter Benutten (afronding), Fiets, Duurzame Mobiliteit (DUMO) en Innovatie Mobiliteit.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud, verkeersmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door RWS als beheerder van het hoofdwegennet. Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 12 Hoofdwegen).
- Het bevorderen van de bereikbaarheid en veiligheid en beperken van de kosten door verbetering van de reisinformatie en het verkeersmanagement: via inzet op de laatste technologieën en samenwerking tussen bedrijfsleven en wegbeheerders verbetert de reisinformatie voor de reiziger, die zich daardoor zowel beter kan voorbereiden op de reis, als de reis kan aanpassen.
- Het beheersen van de geluidproductie vanwege verkeer door middel van een jaarlijkse monitoring van de naleving van de geluidproductieplafonds langs het rijkswegennet en het aanpakken van hoge geluidbelastingen langs rijkswegen door middel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPJG).
- Het beheersen van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet door middel van monitoring en indien nodig het treffen van maatregelen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid, waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Via wet- en

regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het wegennet en afspraken met het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt lenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- De kennis en ervaring die is opgedaan met het programma Beter Benutten breed toe te passen binnen diverse beleidsterreinen van artikel 14, waar het gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid in samenwerking met regionale partners en het daaraan koppelen van bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit. Van het programma Beter Benutten loopt het onderdeel Decentraal Spoor en ITS door tot en met 2020.
- De programma-ambitie voor het programma Fiets. Meewerken met de Tour de Force aan de doelstelling: 20% meer fietskilometers in 2027. Deze ambitie is weergegeven in de Nationale Fiets agenda die in 2017 naar de Kamer is gestuurd (Kamerstukken II 2016-2017, [34 681, nr. 1](#)).
- Input te leveren voor het Klimaatakkoord voor de sector Mobiliteit. Doelstelling voor de sector Mobiliteit is de CO₂-uitstoot in 2030 te beperken tot maximaal 25 Mton. Dit is een reductie van de CO₂-uitstoot van circa 7 Mton ten opzichte van de Nationale Energieverkenning 2017. Omdat hierbij de daadkracht, investeringen, kennis en kunde van meerdere partijen in de maatschappij nodig zijn, zorgt het programma Duurzame Mobiliteit dat in het Klimaatakkoord afspraken met deze partijen worden gemaakt over ieders eigen inzet en gezamenlijke acties, op basis van de afspraken in het Regeerakkoord.
- Met stakeholders en gebruikers wordt vanuit de Unit Innovatie in Mobiliteit in een netwerk aanpak gewerkt aan het ontwikkelen van doelen en een heldere rol van de overheid bij de transitie naar nieuwe, «slimme», vormen van mobiliteit. Daar waar in samenspraak met het netwerk belemmeringen of kansen worden gezien voor innovaties om bij te dragen aan de beleidsdoelen neemt de Unit het voortouw om kaders te scheppen om deze innovaties verder te brengen. Ook sector overstijgende thema's als privacy, regelgeving en data worden daarbij opgepakt. Tevens wordt de ontwikkeling gemonitord om kort cyclisch bij te kunnen sturen. Waar nodig wordt een broedkamer geboden om kansen voor innovaties optimaal te kunnen benutten.
- Met betrekking tot slimme mobiliteit invulling geven aan de ambities in het regeerakkoord met betrekking tot het streven naar «Een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten». Hierbij ligt de focus op de volgende prioriteiten: infrastructuur die toekomst vast is door bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg; (wettelijke) ruimte voor een nieuwe generatie voertuigen; het (veilig) gebruik van slimme technologieën en diensten; nieuwe mobiliteitsconcepten & Mobility as a Service (MaaS); en het gebruik van data onder goede randvoorwaarden zoals privacy en security. Een voorbeeld van deze randvoorwaarden is het streven om overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk via open data beschikbaar te stellen voor voertuigen, apps en reisplanners.
- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk. Voortbouwend op de ervaringen van het programma Meer Bereiken wordt deze andere aanpak in de praktijk vormgegeven. Uitgangspunten hierbij zijn een gelijkwaardige samenwerking tussen Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, het in samenhang bezien van bereikbaarheid met andere ruimtelijke opgaven

(bijvoorbeeld wonen, natuur, leefbaarheid, veiligheid) en het onderzoeken van een brede set oplossingsrichtingen (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en investeren).

- In het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2018–2030 wordt samen met de andere overheden ingezet op een risico gestuurde aanpak. Risico's worden in kaart gebracht zodat op niveau van rijk, provincie en gemeenten in samenspraak met maatschappelijke partners een goede afweging kan worden gemaakt welke maatregelen het meest bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Voorbeelden van maatregelen zijn infrastructuur op specifieke locaties, educatie, handhaving snelheid en alcohol. Ook wordt huidig beleid voortgezet, gericht op specifieke risicogroepen zoals ouderen en fietsers en het verminderen van afleiding door smartphonegebruik in het verkeer.
- Samen met (internationale) overheden en marktpartijen te werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer. Denk daarbij aan regelgeving over opleidingseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
- Inzetten op verbeteren van data van verkeersongevallen en in samenwerking met de decentrale overheden onderzoeken hoe een risico gestuurde aanpak kan worden gebruikt als nieuwe basis voor de inzet van maatregelen.
- In navolging van omliggende landen invoeren van een vrachtwagenheffing. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming.
- De coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen en normen hebben betrekking op het decarboniseren van transport middels het reduceren van CO₂-emissies van motorvoertuigen, op het verduurzamen van brandstofkwaliteit, op de inzet van hernieuwbare energie in transport waaronder duurzame biobrandstoffen.
- De coördinatie van de onderhandelingen met EZK en FIN op het gebied van de duurzame mobiliteit.
- De opdracht aan de NEa voor de registratie van hernieuwbare energie voor het verkeer en de rapportage hierover ter controle van de duurzaamheid en de CO₂-prestatie zijn hier onderdeel van.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie artikel 24 Handhaving en Toezicht).

Stimuleren

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

- Zuinigere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de voorlopers in de sector te stimuleren en voor ontwikkeling van diverse alternatieve voertuigen en brandstoffen een kansrijke omgeving te creëren.
- Het verduurzamen van energie en brandstoffen in de sectoren mobiliteit en transport door verdere uitvoering van de Actieagenda duurzame brandstofvisie voor het doelbereik van 15 tot 20 Petajoule

energiebesparing voor 2020 en een maximumuitstoot van 25 megaton CO₂ in 2030. Dit is gebaseerd op een 60% CO₂ emissiereductiebereik waarvoor afspraken voor transport zijn vastgelegd in het SER-Energieakkoord, pijler zeven transport en mobiliteit. Het bereiken van de jaardoelstelling voor hernieuwbare energie in transport, innovatie stimuleren van de ontwikkeling en toepassing van alternatieve energiedragers zoals elektrisch rijden, rijden op waterstof en duurzame biobrandstoffen, en het faciliteren van de aanleg van alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve energiedragers. In 2018 zullen in het Klimaatakkoord nieuwe reductiedoelstellingen worden vastgelegd welke gebaseerd zijn op de Overeenkomst van Parijs. Deze vereisen een CO₂-emissiereductie van 80–95%. Voor de sector transport zullen de afspraken worden afgesproken in de mobiliteitstafel.

- Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo wordt toegewerkt naar de WHO-streefwaarden, dit om de gezondheidsrisico's terug te dringen. In overleg met andere overheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven zal hiertoe in 2019 een nieuw luchtkwaliteitsplan worden gepresenteerd.
- Schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Door voorlopers in de sector te stimuleren en samen met de decentrale overheden en de sectorpartijen, slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor stedelijke distributie, en voor ontwikkeling van diverse alternatieve voertuigen en brandstoffen een kansrijke omgeving te creëren.

Indicatoren en Kengetallen

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

Aanleg

Met deze indicator worden de economische verlieskosten van (toekomstige) knelpunten in beeld gebracht, met als doel om die nieuwe projecten te prioriteren, die de meeste economische verlieskosten oplossen. Rijkswaterstaat zal in haar Publieksrapportage (T3 aan het eind van elk jaar) een file top 50 kaart en tabel opnemen met de hoogste economische verlieskosten. Deze tabel zal overgenomen worden in de verantwoordingsrapportage.

Beheer en onderhoud

Onder artikel 12 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren voor beheer en onderhoud opgenomen (artikel 12.01: verkeerssignalering op banen en verkeerscentrales en artikel 12.02: km rijbaanlengte, km asfalt en km groen areaal). In het [MIRT-overzicht 2020](#) vindt u een overzicht van de gerealiseerde projecten van 2019 en van de gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Verkeersmanagement

Onder artikel 12.01 van het Infrastructuurfonds zijn de indicatoren voor verkeersmanagement opgenomen (op alle bemeten wegvlakken ingewonnen betrouwbare reis en routeinformatie en tijdige levering aan de serviceproviders).

Geluid en luchtkwaliteit

Indicator: lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2						n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	8.600	8.300	8.300	5.550	5.500	5450	0 knelpunten in 2020

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/monitoringsrapportage-nsl-2019>

Bron: Monitoringsrapportage NSL 2019¹ (Kamerstukken II 2019 – 2020, 30 175 nr. 342)

Monitoringsrapportage NSL 2019

Luchtkwaliteit

Langs het hoofdwegennet was de afgelopen jaren geen sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan en verbetering van luchtkwaliteit doorzet. Tot in 2018 is er geen sprake van knelpunten langs het hoofdwegennet.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Geluid

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65 dB, waarvoor nog een geluidsaneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2020 hangt samen met de hiervoor nog in de Wet milieubeheer opgenomen einddatum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De feitelijke uitvoering zal dus ook grotendeels na 2020 plaatsvinden.

Afgelopen jaar zijn er 60 saneringsobjecten >65 dB gesaneerd als gevolg van sanering in projecten. Het aantal te saneren woningen komt daarmee op 5450. In de tabel is afgerond op 50-tallen om recht te doen aan de onzekerheden in de raming. In de begroting 2021 zal opnieuw een geactualiseerde raming worden opgenomen.

Verkeersveiligheid

In 2019 is uitvoering gegeven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (LAP). Zo is onder meer het kennisnetwerk SPV van start gegaan en is een taskforce verkeersveiligheidsdata opgericht. Daarnaast zijn diverse maatregelen uit het LAP in gang gezet zoals het app-verbod op de fiets. Over de voortgang van het SPV en LAP is de Tweede Kamer in juni en december 2019 geïnformeerd (Kamerstukken II 2018–2019, 29 398, nrs. 717 en 783).

Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde						Realisatie			Doelstelling
	2002	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Aantal verkeersdoden	1.066	570	570	621	629	613	678	n.n.b.	500	
Ernstig verkeersgewonden	16.100	18.800	20.700	21.300	21.400	20.800	21.700	n.n.b.	10.600	

¹ <https://www.swov.nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2019>

Bron: SWOV - Monitor Verkeersveiligheid 2019¹

Het streven van de Minister is nul verkeersslachtoffers. De ambitie wordt daarom niet meer uitgedrukt in streefcijfers van aantal ernstig verkeersgewonden en aantal verkeersdoden. Uiteraard zijn de jaarrapportages van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden wel de belangrijkste indicatoren die aangeven of het gevoerde beleid effectief is. Deze aantallen zullen dus net als voorheen met de gebruikelijke analyse van SWOV jaarlijks aan De Kamer worden toegestuurd (Kamerstukken II, 2018–2019, [29 398, nr. 638](#)).

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Hernieuwbare energie in het vervoer

Indicator: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	4	4,25	4,5	5	5,5	6,25	7	7,75	8,5	12,5	16,4
Realisatie	4,01	4,31	4,54	5,05	5,54	6,25	7	7,75	8,9	n.n.b.	n.n.b.

¹ <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-ev-2018/documenten/publicatie/2019/07/03/rapportage-energie-voor-vervoer-in-nederland-2018>

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland - Nederlandse Emissieautoriteit¹

In artikel 3 van het Besluit Energie Vervoer die met terugwerkende kracht op 1 januari 2018 in werking is getreden, is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen in het vervoer van 2018 tot en met 2020 vastgelegd. Bedrijven hebben in 2018 0,4% meer gerealiseerd dan hetgeen verplicht is gesteld. Deze overprestatie wordt in de systematiek omgezet tot spaartegoed die de verplichtinghouder in latere jaren in kan zetten. Er zijn maxima vastgesteld voor hetgeen gespaard kan worden.

Indicator: Ontwikkeling CO₂-emissie nieuwe personenauto's in gram CO₂ per kilometer

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Streefwaarde	
											2019	2021
EU	162,6	140,3	135,7	132,2	127,0	123,4	119,6	118,1	118,5	120,1	n.n.b.	
							(130,0)					(95,0)
Nederland	169,9	135,8	126,1	118,6	109,1	107,3	101,2	105,9	108,3	106,8	n.n.b.	

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

De CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord.

De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland is in de periode tussen 2010 en 2016 sterk gedaald, veel sterker dan in de rest van Europa. In 2016 en 2017 nam de uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in Nederland als enige lidstaat in de EU licht toe. Volgens de cijfers die het Europese milieuagentschap in april 2018 heeft gepubliceerd, is de CO₂-uitstoot in Nederland in 2018 verder gedaald tot 106,8 g/km. Nederland blijft daarmee ruim onder het Europese gemiddelde en kan nog steeds tot de kopgroep worden gerekend. Ook blijft het aantal elektrische voertuigen groeien. De lichte stijging in de voorbije jaren van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er na jaren van recessie weer grotere, zwaardere en minder zuinige voertuigen aangeschaft. Ten tweede zijn alle fiscale stimuleringsmaatregelen van plug-ins afgeschaft waardoor de verkoop van deze zeer zuinige voertuigen is gedaald.

Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddeld CO₂-uitstoot te realiseren van 95 g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5%.

Indicator: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer. Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart, in kton/jr.

	Realisatie							Raming				
	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030
NO _x	281	242	203	166	161	152	147	143	n.n.b.	132	104	87
SO ₂	14,7	9,3	2,7	1,2	0,7	0,6	0,6	0,6	n.n.b.	0,6	0,6	0,6
PM _{2,5}	15,6	11,9	7,7	5,1	4,7	4,3	4	3,7	n.n.b.	3,3	2,5	2,1
NH ₃	4,4	5,1	4,6	3,9	3,9	3,9	4,1	4,1	n.n.b.	4,4	5,2	5,7
NMVOS ¹	85	55	46	36	35	34	34	34	n.n.b.	32	26	24

¹ Vluchtige Organische Stoffen, exclusief Methaan.

Bron: PBL (2020) Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen – Rapportage bij de klimaat- en energieverkenning 2019.

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. Het betreft aanpassing van de oude Europese richtlijn voor National Emission Ceilings (NEC) voor 2010-2019, in een nieuwe NEC-richtlijn (EU2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Voor de sector mobiliteit wil het kabinet dat vanaf 2030 alleen personenauto's worden verkocht die volledig emissieloos zijn. Dat zijn auto's met een elektrische aandrijving of auto's die op waterstof rijden. Om dit doel te bereiken, wordt samengewerkt met het Formule E-Team (FET) en is een stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur actief waaraan het ministerie deelneemt. [RVO publiceert](#) maandelijks de voortgang ten aanzien van het aantal emissieloze personenauto's en de daarvoor benodigde uitrol van laadinfrastructuur.

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar deels conform de verwachtingen, zoals vermeld in de begroting. Op het onderdeel verkeersveiligheid heeft dit geleid tot een financiële impuls in het licht van de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden. Voor de aanpak van de grootste resterende knelpunten uit de NMCA zijn in 2019 extra stappen gezet, door de door het Kabinet aanvullend beschikbaar gestelde middelen voor een inhaalslag in infrastructuur. Met het afsluiten van het Klimaatakkoord in 2019 zal met ingang van 2020 het doelbereik op het gebied van de Klimaatwet worden gemonitord.

Verkeersveiligheid

Het is onwaarschijnlijk dat de doelstellingen voor het aantal verkeersdoden en het aantal ernstige verkeersgewonden in 2020 worden gehaald gelet op de ontwikkelingen van de afgelopen jaren. Om het tij te keren is in 2019 gestart met de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021. De [Monitor Verkeersveiligheid 2019](#) laat een groeiend aantal verkeersslachtoffers zien, onder andere onder kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers en op het onderliggende wegennet. Dat vraagt om een stevige impuls. Eind 2019 is daarom voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen (met aanvullende cofinanciering vanuit provincies, gemeenten en waterschappen) vrijgemaakt voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen op lokale en regionale (fiets)wegen. De financiële verwerking hiervan zal in de Voorjaarsnota 2020 plaatsvinden.

Aanleg

In het mobiliteitsbeeld van [het KIM in 2019](#) is aangegeven dat het reistijdverlies per afgelegde kilometer in 2018 is gedaald met 12% ten opzichte van 2010. De uitbreiding van het wegennet met extra stroken heeft een belangrijke dalende werking gehad op de ontwikkeling van het reistijdverlies. Ook verkeersmanagement bracht het reistijdverlies omlaag. De verkeersomvang nam tussen 2010 en 2018 toe met zo'n 15%. Voor de periode 2019-2024 wordt een groei verwacht van 8% van het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet, veroorzaakt door economische groei, groeiend aantal inwoners en wegcapaciteit. Een uitbreiding van de wegcapaciteit zal de verwachte groei van 8% van het wegverkeer op het hoofdwegennet slechts gedeeltelijk opvangen. Voor de periode 2019-2024 zal het totale reistijdverlies op het hoofdwegennet naar verwachting met 23% zijn toegenomen in vergelijking met 2018. Het is daarom nodig het bestaande aanlegprogramma voort te zetten en daarnaast dit programma uit te breiden door de impuls in het aanlegprogramma die het regeerakkoord biedt.

Duurzame Mobiliteit

Rijk en regio hebben op het BO MIRT 2019 een volgende stap gezet op het gebied van Slimme, Duurzame en Veilige Mobiliteit, en werken daarmee toe naar een structureel verdere bundeling van maatregelen die op korte termijn zijn te realiseren. In 2019 is het Klimaatakkoord gesloten staat beschreven in het beleidsverslag. Er is een aparte monitoring voor uitvoering van het Klimaatakkoord. Daarin is een set van indicatoren vastgesteld waarin het doelbereik wordt geëvalueerd. Dit wordt jaarlijks gerapporteerd op de Klimaatdag in de voortgangsmonitor (conform Klimaatwet). De eerste voortgangsmonitor is gepland in oktober 2020 tijdens de Klimaatdag.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid (bedragen x €1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	40.149	63.115	33.639	40.211	126.324	76.987	49.337	1
Uitgaven	40.064	34.635	46.179	46.558	98.715	93.317	5.398	
14.01 Netwerk	21.538	15.367	30.705	30.370	79.949	76.797	3.152	
14.01.01 Opdrachten	16.980	11.025	24.066	18.271	24.500	24.301	199	2
- <i>Beter Benutten</i>	10.165	7.245	20.106	12.731	12.634	7.402	5.232	
- <i>BOA wegverkeersbeleid</i>	0	1.320	1.641	1.227	851	2.350	- 1.499	
- <i>Wegverkeersbeleid</i>	0	1.434	1.683	2.767	1.300	1.296	4	
- <i>Overige Opdrachten</i>	6.815	1.026	636	1.546	9.715	13.253	- 3.538	
14.01.02 Subsidies	1.229	1.126	1.077	1.328	17.748	42.816	- 25.068	3
- <i>Subsidies Duurzame Mobiliteit</i>	0	0	0	0	15.982	42.166	- 26.184	
- <i>Overige subsidies</i>	0	0	0	0	1.766	650	1.116	
14.01.03 Bijdragen aan agentschappen	3.329	3.216	5.562	7.217	19.041	9.680	9.361	4
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	3.329	3.216	5.562	7.217	11.025	7.558	3.467	
- <i>Waarvan bijdrage aan RVO</i>					4.313	0	4.313	
- <i>Waarvan bijdrage NEa</i>	0	0	0	0	3.703	2.122	1.581	
14.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	-	-	-	3.554	18.460	0	18.460	5
- <i>Bijdrage aan medeoverheden</i>					3.175	0	3.175	
- <i>Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland</i>	-	-	-	3.554	15.285	0	15.285	
14.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties					200	0	200	
14.02 Veiligheid	18.526	19.268	15.474	16.188	18.766	16.520	2.246	
14.02.01 Opdrachten	6.774	7.598	5.251	4.686	5.181	6.606	- 1.425	
- <i>Opdrachten verkeersveiligheid</i>	0	0	0	4.686	5.181	6.606	- 1.425	
14.02.02 Subsidies	11.329	8.063	8.181	8.663	9.145	8.370	775	
- <i>Waarvan Veilig Verkeer Nederland</i>	3.619	3.660	3.523	3.936	3.849	3.736	113	
- <i>Waarvan Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid</i>	3.737	3.781	3.878	3.952	4.186	3.869	317	
- <i>Overige Subsidies</i>	3.973	622	780	775	1.110	765	345	
14.02.03 Bijdragen aan agentschappen	393	585	596	595	669	597	72	
- <i>Waarvan bijdrage RWS</i>	393	585	596	595	669	597	72	
14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	30	30	30	30	30	0	
- <i>Waarvan Euro NCAP</i>	0	30	30	30	30	30	0	
14.02.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	30	2.992	1.416	2.214	3.741	917	2.824	6
- <i>Waarvan bijdrage aan het CBR</i>	30	2.992	1.416	2.214	2.396	917	1.479	
- <i>Waarvan bijdrage aan het RDW</i>	0	0	0	0	1.345	0	1.345	
Ontvangsten	2.504	3.149	5.279	3.658	4.041	6.782	- 2.741	7

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen realisatie van € 49,3 miljoen is met name ontstaan door overboekingen uit het Infrastructuurfonds (€ 34,6 miljoen) ten behoeve van bijzondere uitkeringen aan Caribisch Nederland (€ 14,6 miljoen), opdrachten voor Intelligente Transport Systemen (€ 10 miljoen) en voor aanvullingen opdrachtenbudgetten van Smart Mobility, Fiets, Duurzame mobiliteit en Wegverkeersbeleid, alsmede voor Agentschapsbijdragen aan RWS en RVO (€ 10 miljoen). Daarnaast zijn gedurende 2019 middelen voor Klimaatvelop 2019 (€ 3,1 miljoen) en Urgenda (€ 2,5 miljoen) toegevoegd en zijn reeds verplichtingen aangegaan voor activiteiten van de bij Ontwerpbegroting 2020 toegevoegde middelen van het Klimaatakkoord (€ 8,9 miljoen).
2. Tegenover de hogere uitgaven van de opdrachten van de Innovatieunit (€ 5,2 miljoen), onderdeel van het programma Beter Benutten, staan de lagere uitgaven op overige opdrachten (€ 3,5 miljoen). De lagere uitgaven op overige opdrachten wordt veroorzaakt door een specifieke uitkering voor de Slimme Laadpleinen uit de klimaatvelop 2019 en een decentralisatie uitkering aan lokale overheden alsmede een incidentele subsidie aan stichting E-laad.nl. Daarnaast is sprake van € 1,5 miljoen lagere uitgaven aan beleidsondersteuning en advies (BOA).
3. De lagere subsidie uitgaven (€ 25,1 miljoen) worden met name veroorzaakt door de kasschuif met betrekking tot de DKTI-regeling (€ 21,7 miljoen) vanuit 2019 naar latere jaren. Daarnaast zijn onder andere middelen gebruikt voor uitvoeringskosten van de DKTI-regeling door RVO en er is een bijdrage geleverd aan het invullen van de taakstellende onderuitputting op artikel 99.
4. De bijdragen aan agentschappen zijn € 9,4 miljoen hoger. De hogere bijdrage aan RWS wordt verklaard door een grotere capaciteitsinzet vanwege de uitwerking van de beleidsdoelstellingen uit het Regeerakkoord op het gebied van het Hoofdwegennet (€ 3,6 miljoen). Daarnaast is een hogere bijdrage aan RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse activiteiten uit de Klimaatvelop 2019, zoals Elektrisch Vervoer en de begeleiding van de tweede tranche van de DKTI-regeling (€ 3,2 miljoen). De hogere bijdragen aan de NEa wordt verklaard door een bijdrage van het ministerie van EZK voor Energie en Transport van € 1 miljoen en voor het uitvoeren van uitgestelde werkzaamheden uit 2018 (€ 0,3 miljoen). Een positief saldo van overige hogere en lagere uitgaven verklaart het resterend saldo (€ 1,3 miljoen).
5. De bijdragen aan mede-overheden zijn € 18,5 miljoen hoger uitgevallen. Enerzijds door een bijdrage aan de drie eilanden van Caribisch Nederland (€ 15,3 miljoen), voor gereserveerde Beheer en Onderhoudsmiddelen, een impuls voor Beheer en Onderhoud en een bedrag voor wederopbouw Saba en St Eustatius. Anderzijds door een bijdrage aan verschillende provincies en gemeenten inzake Slimme Laadpleinen (€ 3,2 miljoen).
6. Gewijzigde regelgeving en het besluit tot het tijdelijk administratief verlengen van rijbewijzen voor senioren (Kamerstukken II 2018–2019, [29398, nr. 742](#)), resulteert in additionele bijdragen aan de RDW (€ 1,5 miljoen) en het CBR (€ 1,4 miljoen). Deze extra bijdragen zijn gedekt vanuit het opdrachtenbudget Smart Mobility (€ 1,8 miljoen), Wegverkeersbeleid (€ 0,2 miljoen) en Verkeersveiligheid (€ 0,9 miljoen).

7. De ontvangsten vanuit de Stichting Buisleidingstraat zijn lager dan geraamd. Om deze lagere ontvangsten op te vangen wordt de reservering die hiervoor op het Infrastructuurfonds staat aangesproken (€ 1,7 miljoen). Het restant wordt voornamelijk veroorzaakt door minder ontvangsten uit bestuurlijke boetes.

Toelichting op de financiële instrumenten

14.01 Netwerk

14.01.01 Opdrachten

Het Ministerie van IenW heeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten gegeven in het kader van de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en opdrachten betreffende diverse onderzoeken op het gebied van verkeer, wegmaatregelen en het verduurzamen van mobiliteit. Daarnaast zijn er uitgaven geweest voor tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, Smart Mobility zoals de zelfrijdende auto, het kennisplatform tunnelveiligheid, het Programma Aanpak Stikstof, taken in het kader van de wet SWUNG (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid). De uitgaven voor de diverse programma's bestonden o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, meerjarenprogramma MIRT en Intelligente Transport Systemen (ITS).

14.01.02 Subsidies

De uitgaven hadden betrekking op subsidies verstrekt voor het fietsbeleid, waaronder de subsidie Fietsersbond en een incidentele subsidie aan Stichting Wandelnet, het Fietsplatform en de Dutch Cycling Embassy. Verder zijn in het kader van de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie voor de transportsector (Kamerstukken II 2015–2016, [30 196, nr. 353](#)) subsidies verstrekt voor technologieontwikkeling en innovatie duurzame mobiliteit en transport.

14.01.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS waren afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advies, die RWS heeft uitgevoerd in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage was capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW een opdracht aan de NEa met betrekking tot het register voor biobrandstoffen. Het betreft hier werkzaamheden die door RWS zijn uitgevoerd. Het gaat met name om de uitvoering Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) en om de uitvoering van werkzaamheden en het leveren van expertise op het beleidsterrein duurzame mobiliteit. Een deel van de beleidsuitvoering is uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de RVO (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden).

14.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

De bijdragen aan Caribisch Nederland hebben betrekking op beheer en onderhoud van infrastructuur (€ 15,3 miljoen). De overboeking van deze middelen heeft plaatsgevonden door middel van bijzondere uitkeringen op grond van de Wet financiën Openbare Lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

14.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Het Ministerie van IenW heeft € 0,2 miljoen toegekend aan (inter-)nationale organisaties op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken omtrent financiële bijdragen op het gebied van duurzame mobiliteit.

14.02 Veiligheid

14.02.01 Opdrachten

Onder opdrachten vallen brede verkeersveiligheidsonderwerpen op het gebied van gedrag en voertuig. Gedurende het jaar 2019 zijn onder andere opdrachten verstrekt in het kader van beleidsuitwerking voor kwetsbare en onervaren bestuurders, zoals beginners, ouderen en fietsers. Verder zijn hieruit met name voorlichtingscampagnes uitgevoerd op het gebied van afleiding, drankgebruik achter het stuur en fietsverlichting. Daarnaast zijn er enkele structurele bijdragen zoals de betaling van de gezondheidsraad voor geschiktheidseisen aan bestuurders en aan Euro NCAP. Een aantal opdrachten zijn in 2019 nog niet afgerond en betaald, waardoor de realisatie achterblijft op de begroting.

14.02.02 Subsidies

In 2019 zijn subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietsersbond, Team Alert en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

14.02.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uit heeft uitgevoerd in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit hiervoor bij RWS ingezet.

14.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties

In 2019 is de contributiebijdrage aan de Europese NCAP (New Car Assessment Programme) voldaan. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

14.02.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Ingevolge de Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), een RWT die per 1 januari 2017 is herzien. Vanaf 2017 vindt voor de vorderingenonderzoeken (medisch en rijvaardigheid) nog een gedeeltelijke vergoeding plaats (Kamerstukken II 2016–2017, [29 398, nr. 529](#)). Het resterende bedrag wordt doorberekend aan de burger waarbij het vorderingenonderzoek moet plaatsvinden. Incidentele werkzaamheden voor ZBO en RWT's komen eveneens ten laste van deze post. Hiervoor vonden incidentele overboekingen plaats vanuit opdrachtenbudgetten.

Garantstelling aan het CBR

Aan het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen is in 2019 een garantie verleend van € 4 miljoen voor een nog op te nemen lening in 2020.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	2.284.718
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	115.453
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	2.400.171
<i>Waarvan</i>	
12.01 Verkeersmanagement	3.812
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	638.953
12.03 Aanleg	551.171
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	544.906
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	661.329
12.07 Investeringsruimte	0

3.2.5 Beleidsartikel 15 OV-keten

Algemene doelstelling

In het voorjaar van 2014 is het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2013–2014 [29 984, nr. 474](#)). De kern van de ambitie zoals in de LTSA opgenomen is een optimale reis van deur tot deur binnen de Openbaar Vervoer en Spoorketen. De huidige begrotingsindeling sluit hier niet op aan, omdat er sprake is van een apart artikel voor Openbaar Vervoer en een apart artikel voor Spoor. Daarom heeft IenM bij Eerste suppletoire 2016 aangekondigd om bij Begroting 2017 de artikelen samen te voegen tot één nieuw artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Hiertoe wordt de naam en algemene doelstelling van artikel 16 aangepast van «Spoor» naar «Openbaar Vervoer en Spoor». Artikel 15 OV-keten wordt geschrapt en zal opgaan in het nieuwe artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. Met dit integrale artikel wordt beoogd de samenhang tussen de artikelen te benadrukken. De samenvoeging is gemeld aan de Tweede Kamer middels een brief (Kamerstukken II 2015–2016 [34 300, nr. 73](#)).

Hieronder is de budgettaire tabel van artikel 15 OV-keten opgenomen. Door de samenvoeging van de beleidsartikelen 15 en 16 heeft deze alleen nog betrekking op de jaren 2016 en daarvoor. Voor de jaren 2017 en verder wordt verwezen naar artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 15 OV-keten							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019
Verplichtingen	4.712	5.566	0	0	0	0	0
Uitgaven	5.673	4.745	0	0	0	0	0
15.01 OV-keten	5.673	4.745	0	0	0	0	0
15.01.01 Opdrachten	3.838	3.165	0	0	0	0	0
15.01.02 Subsidies	1.036	782	0	0	0	0	0
15.01.03 Bijdrage aan agentschappen	799	798	0	0	0	0	0
-waarvan bijdrage aan RWS	799	798	0	0	0	0	0
Ontvangsten	0	6.207	0	0	0	0	0

3.2.6 Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Algemene doelstelling

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

lenW zet in op een hoofdspoorweginfrastructuur en Openbaar Vervoer dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, aan het behalen van de milieunormen en de sociale functie van het Openbaar Vervoer. Om deze doelen, die ook beschreven staan in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (Kamerstukken II 2013–2014, [29 984, nr. 474](#)), te behalen werkt lenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Rol en verantwoordelijkheden

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid). Voor het Openbaar Vervoer en Spoor betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Een concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet (NS) waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van lenW (via de beheerconcessie). Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 13).
- De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De middelen worden beschikbaar gesteld via het Infrastructuurfonds.
- Een bijdrage aan de financiering (via het Provinciefonds of de BDU) van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer.
- Een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel).
- De financiering (via het Infrastructuurfonds) van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor.
- Het vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidsbelastingen langs het hoofdrailnet door middel van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG).
- Het invoeren van het European Railway Traffic Management System (ERTMS), om onder meer de veiligheid op het spoor verder te verhogen.

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. lenW zorgt voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan via wet- en regelgeving, aansturing van ProRail en NS in het beheer van de

hoofdspoorweginfrastructuur en stations en afspraken met decentrale overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking.

Deze regierol wordt ingevuld door:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid.
- Regelgeving en afspraken over concessie overstijgende onderwerpen waar het voor de reiziger van belang is dat zaken uniform geregeld worden, ongeacht de vervoerder of concessie (zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, OV-chipkaart, taxivervoer en OV-data).
- Regelgeving en afspraken over de benutting van de OV-infrastructuur en de ordening van de OV-markt. Hierbij worden de aanbevelingen van de parlementaire enquête Fyra betrokken.
- Het stimuleren van de samenwerking in de gehele OV-keten en de spoor-goederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels.
- De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid (Kamerstukken II 2015–2016, [29 893, nr. 204](#)), waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen (nabo), het STS-verbeterprogramma (reductie stop tonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.

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

Indicatoren en Kengetallen

Hieronder staan de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Openbaar Vervoer en Spoor.

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

Kengetal: Personenvervoer (vanaf 2018)

	2018			2019		
	Regionaal	Hoofdrailnet	Nederland	Regionaal	Hoofdrailnet	Nederland
Totaaloordeel	7,7	7,6	7,7	7,9	7,8	7,8
Cluster 1 Veiligheid	8,1	8,1	8,1	8,2	8,2	8,2
Cluster 2 Snelheid	7,4	7,4	7,4	7,6	7,7	7,6
Cluster 3 Gemak	7,3	7,5	7,4	7,5	7,6	7,6
Cluster 4 Comfort	7,9	7,8	7,9	8,0	8,0	8,0
Cluster 5 Beleving	7,2	7,1	7,2	7,4	7,3	7,4

Bron: CROW/KpVV – Klantenbarometer 2018

Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer (tot 2017)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Algemeen Oordeel	7,4	7,4	7,5	7,5	7,6	7,8
Informatie en Veiligheid	7,6	7,6	7,6	7,7	7,8	7,9
Rijcomfort	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6
Tijd en doorstroming	6,8	6,8	6,9	7,0	7,0	7,2
Prijs	6,2	6,3	6,4	6,6	6,6	6,7

Bron: CROW/KpVV – OV-Klantenbarometer 2017 (<http://www.ovklantenbarometer.nl/Rapporten.aspx>)

Kengetal: Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer (tot 2017)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer						
- Reizigers ¹	7,9	7,9	8	8	8	8,1
- Personeel ²	6,9	n.b.	7	n.b.	6,8	n.b.
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %						
- Reizigers ³	15	15	16	14	14	16
- Personeel ⁴	60	n.b.	60	n.b.	62	n.b.

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

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

3 Dit betreft het percentage reizigers dat slachtoffer is geworden van een incident.

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

Bron: CROW-KpVV Personeelsmonitor stads- en streekvervoer 2017 en CROW-KpVV OV-Klantenbarometer 2017. (Toelichting: rapportages staan op www.crow.nl)

Toelichting

De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer. De OV-Klantenbarometer 2018 is geheel vernieuwd ten opzichte van de vorige edities. De onderwerpen zijn opnieuw geclusterd en de hooftrailnetconcessie is aan het onderzoek toegevoegd, conform Motie Dik-Faber. Bovendien hebben in 2018 vier metingen plaatsgevonden. In de vorige edities was dit één meting in het najaar. In 2018 is daarom een nieuwe reeks gestart, waarbij ook de sociale veiligheid van reizigers wordt meegenomen. Door deze nieuwe meetmethode is het niet mogelijk de cijfers over 2018 te vergelijken met de cijfers over de jaren daarvoor. De clusters bestaan uit de volgende onderwerpen:

- Cluster 1 Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station.
- Cluster 2 Snelheid: frequentie, overstaptijd, reissnelheid, punctualiteit.
- Cluster 3 Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen.
- Cluster 4 Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl.
- Cluster 5 Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid.

Volledigheidshalve zijn bij dit jaarverslag zowel de reeks 2015–2017 volgens de oude meetmethode als de gegevens 2018 volgens de nieuwe methode gepresenteerd.

Kengetal sociale veiligheid NS

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Klantoordeel sociale veiligheid	78,30%	79,50%	80,20%	80,10%	87,10%	88%	90%	90%

Bron: NS Jaarverslag 2019

Toelichting

Het klantoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station was over 2019 90%. De realisatie van 2019 is hoger dan de progressiewaarde van 83%.

Indicator: Reizigerspunctualiteit en Algemeen klantoordeel

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Bodemwaarde	Progressiewaarde	Streefwaarde
Reizigerspunctualiteit 5 minuten Hoofdrailnet ²	91,5%	90,0%	90,5%	91,0%	90,6%	91,6%	92,6%	92,6%	88,9%	90,5%	91,1%
Algemeen klantoordeel	74%	75%	75%	74%	77%	80%	86%	89%	74%	76%	80%

1 Met ingang van de nieuwe vervoerconcessie is de systematiek van jaarlijks veranderende grenswaarden gewijzigd in een systematiek van bodem- en streefwaarden. De bodemwaarde is de waarde waaronder NS niet mag presteren op straffe van een boete. De streefwaarde voor 2019 werkt met een bonus/malus-regime, waardoor er zowel een positieve als een negatieve prikkel is om de gewenste verbetering van de prestaties te realiseren. Voor elke prestatie-indicator geeft NS in het vervoerplan een zogeheten progressiewaarde voor het betreffende jaar waar de ambitie in zit. Progressiewaarden en realisaties moeten tezamen over het geheel gezien progressie tonen richting de streefwaarden voor 2019.

2 De indicator Reizigerspunctualiteit laat het percentage reizigers zien voor wie de treinreis qua reistijd is geslaagd. Dat wil zeggen dat de trein daadwerkelijk gereden heeft, bij aankomst minder dan 5 minuten vertraging had en de voor de overstappers geplande aansluiting is gehaald.

Bron: NS jaarverslag 2019

Toelichting

1. De Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN was over 2019 92,6%. Dit is gelijk aan de waarde voor 2018; hiermee wordt een goede waarde vastgehouden.
2. Het Algemeen Klantoordeel HRN was over 2019 89%. Dit is 3%-punt hoger dan 2018 toen de realisatie 86% was, de stijgende lijn wordt hierbij vastgehouden. De realisatie van 2019 is hoger dan de progressiewaarde van 76%.

Indicator: spoorveiligheid (naar risicodrager)

Nr. Risicodrager ¹	Omschrijving indicator	2015	2016	2017	2018	NRV ²
1	Veiligheidsrisico treinreizigers (Mogelijke) ongevallen met treinen					
	SGEL onder reizigers/jaar/mld. reizigerskm's ³	0,011	0	0	0,1	0,089
2.1	Aantal significante ongevallen/ mln. treinkm's	0,20	0,18	0,16	0,18	
2.2	Aantal significante treinbotsingen/ mln. treinkm's	0,01	0,01	0,00	0,01	
2.3	Aantal significante ontsporingen/ mln. treinkm's	0,01	0,00	0,01	0	
2.4	Aantal STS passages ⁴	112	100	105	137	
3	Veiligheidsrisico spoorpersoneel					
	SGEL onder spoorpersoneel/ jaar/mld. treinkm's	1,28	13,96	1,26	0,61	5,97
4	Veiligheidsrisico overweggebruikers					
	SGEL onder overweggebruikers/ jaar/mld. treinkm's	84,70	19,68	38,38	81,70	127,00
5	Suïcides					
	Aantal spoor-suïcides	223	221	215	194	

1 Risicodragers = actoren met verschillende rollen die binnen het spoorstelsel veiligheidsrisico's lopen.

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

3 SGEL = Slachtoffers en Gewogen Ernstige Letsels. Dit is een kwantificering van de gevolgen van ernstige ongevallen met doden en ernstige letsels, waarbij 1 ernstig letsel statistisch gelijk is aan 0,1 overledenen.

4 STS = Stoptonend sein

Bron: Veiligheid op de rails - Jaarverslag Spoorveiligheid 2018 (ILT)

Hierboven staan de indicatoren voor spoorveiligheid zoals worden gehanteerd op basis van de Beleidsimpuls Railveiligheid. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

In bovenstaande tabel is voor de belangrijkste acht spoorveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2016 was op basis van de indicatoren. De stand van zaken 2019 komt in oktober 2020 beschikbaar.

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

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: Aantal treinbewegingen goederentreinen per week

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Betuweroute (Meteren-Valburg)	430	410	480	440	390	470	400	410
Zevenaar grens	490	490	540	470	400	470	400	410
waarvan Betuweroute	430	410	480	440	380	460	390	400
Oldenzaal grens	60	70	60	100	130	110	120	120
Venlo grens	220	240	190	270	310	240	320	340
Maastricht grens	20	30	30	30	40	50	50	40
Roosendaal grens	110	110	110	130	140	150	160	170

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

Toelichting

De treinbewegingen van goederentreinen in bovenstaande tabel zijn afgerond op tientallen. Er zijn geen noemenswaardige ontwikkelingen te melden over 2019 ten opzichte van 2018.

Beleidsconclusies

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

Het spoorgoederenvervoer wordt gestimuleerd door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met die in de buurlanden. Binnen het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer is de tijdelijke subsidieregeling voor de periode 2019–2023 in werking getreden.

Richting 2025, wanneer de concessie van de Nederlandse Spoorwegen voor het hoofdrailnet afloopt, wordt de optie voor meer marktopening opengehouden. De eerste stap hierin is een evaluatie van de huidige prestaties. In 2019 zijn verschillende bouwstenen opgeleverd, zie hiervoor het beleidsverslag in de inleiding van dit document.

Begin zomer 2019 is de formele consultatie van het publiekrechtelijk wetsvoorstel voor de omvorming van ProRail afgerond. Daarnaast is in 2019 gewerkt aan de uitwerking van de lagere regelgeving. In 2019 is ook de programmabeslissing voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) genomen, waarna is overgegaan naar de realisatiefase van het programma ERTMS. Dit sluit aan bij het voornemen in het Regeerakkoord om ERTMS tijdig uit te rollen. Daarnaast is het landelijk programma overwegen voortvarend aan de slag gegaan in 2019, waardoor het huidige LVO-budget nagenoeg volledig belegd is.

Zowel in als buiten Nederland is een levendig debat ontstaan over de mogelijkheid om vervoer per vliegtuig over de korte afstand binnen Europa te vervangen door internationaal vervoer per trein. Meer reizen per trein draagt bij aan verduurzaming van het personenvervoer en het biedt veel andere voordelen op het gebied van comfort, zoals uitstappen midden in de stad. In 2019 is onder andere een extra (derde) trein naar London gerealiseerd en is in het voorjaar een treindienst tussen Maastricht – Heerlen – Aken gestart.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)

	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde Begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	49.388	28.104	- 7.372	4.801	30.714	11.497	19.217	1
Uitgaven	24.603	18.896	18.804	15.728	31.659	13.157	18.502	
16.01 OV en Spoor	24.603	18.896	18.804	15.728	31.659	13.157	18.502	
16.01.01 Opdrachten	12.042	985	4.462	4.397	5.953	5.818	135	
- ERTMS	10.417	0	47	0	0	0	0	
- Overige Opdrachten	1.625	985	4.415	4.397	5.953	5.818	135	
16.01.02 Subsidies	12.388	15.544	11.053	7.975	21.951	4.013	17.938	2
- GSM-R	1.092	2.014	3.572	0	0	0	0	
- Bodemsanering NS percelen	9.076	9.077	0	0	0	0	0	
- Overige Subsidies	2.220	4.453	7.481	7.975	21.951	4.013	17.938	
16.01.03 Bijdragen aan agentschappen	44	44	912	936	964	939	25	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	44	44	44	45	45	45	0	
- Waarvan bijdrage aan RWS	0	0	868	891	919	894	25	
16.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	2.252	2.297	2.349	2.719	2.287	432	
- CLU Betuweroute en HSL	0	2.252	2.297	2.349	2.719	2.287	432	
16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	129	71	80	71	72	100	- 28	
Ontvangsten	152	3	3.497	375	249	0	249	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De oorzaak van de hogere verplichtingenrealisatie ligt voornamelijk in de verschillende overboekingen die hebben plaatsgevonden. Zo zijn er bij Voorjaarsnota meerdere subsidies overgeboekt van het IF naar artikel 16. Er is € 14,5 miljoen overgeboekt voor de subsidie voor het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, € 2 miljoen voor de subsidieregeling Samenloop Twente en € 1,8 miljoen voor de subsidie sociale veiligheid.

Binnen het subsidiebudget is er verder verplichtingenruimte (€ 1,4 miljoen) vanuit de jaren 2020 tot en met 2022 naar 2019 gehaald om de meerjarige subsidie aan ROVER omtrent het OV-loket en Beleids-ondersteuning vast te kunnen leggen. Verder is er bij najaarsnota € 0,4 miljoen overgeboekt naar EZK omtrent de afrekening voor de GSM-R subsidieregeling. Tot slot resteert een saldo van hogere en lagere uitgaven (- € 0,9 miljoen).

2. De hogere realisatie op het subsidiebudget wordt voornamelijk veroorzaakt door overboekingen die gedaan zijn bij voorjaarsnota vanuit het IF naar artikel 16. Er is € 14,5 miljoen overgeboekt omtrent de subsidie voor het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, € 2 miljoen voor de subsidieregeling Samenloop Twente en € 1,8 miljoen voor de subsidie sociale veiligheid en € 0,8 miljoen voor de subsidie IC Dordrecht Breda. Bij najaarsnota zijn de overbodige middelen omtrent de subsidieregeling derde spoor Duitsland teruggeboekt naar het IF (€ 1,6 miljoen).

Per saldo, inclusief kleine overboekingen vanuit het opdrachtenbudget naar het subsidiebudget voor de subsidie dashboard deur tot deur (€ 0,1 miljoen), NOVB informatie voorziening (€ 0,1 miljoen) resteert na afronding het totale verschil van € 17,9 miljoen.

Toelichting op de financiële instrumenten

16.01 OV en Spoor

16.01.01 Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk opdrachten voor de implementatie van de OV-chipkaart, monitoring sociale veiligheid, het uitvoeren van onderzoeken voor het Toekomstbeeld OV, de onderzoeksresultaten voor de marktordeening op het spoor, de beheer- en vervoerconcessie, opdrachten voor de verbetering van verkeersmodellen voor personen- en goederenvervoer over ov en spoor, de uitbesteding van SWUNG-1-taken, het onderzoek naar verbetermogelijkheden voor het rekenmodel trillingen spoorwegen en aanpassingen in de spoorwegwetgeving.

Ook is bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer. Daarnaast maakt de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) onderdeel uit van deze middelen, wat een vergoeding is voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.

16.01.02 Subsidies

Dit betreft de tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten. Deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te behouden gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van een derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is en spoorwegondernemingen daardoor geconfronteerd worden met extra kosten door omleiding. Voor de jaren 2016 tot en met 2020 bedraagt het subsidieplafond € 13 miljoen inclusief de uitvoeringskosten.

In 2019 is verder een subsidie beschikbaar gesteld om belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer waar mogelijk weg te nemen. Hierdoor wordt het mogelijk voor reizigers om veilig, betrouwbaar en betaalbaar te kunnen reizen van Nederland naar Duitsland en vice versa.

Daarnaast is er een subsidie beschikbaar gesteld ter ondersteuning van het in stand houden van het OV-loket. Hiermee kunnen reizigers worden ondersteund tijdens het reizen met het OV. Tenslotte is in 2019 de subsidieregeling Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer van start gegaan.

16.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) heeft in 2019 in opdracht van IenW werkzaamheden in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA) uitgevoerd. Door middel van de agentschapsbijdrage is hiervoor capaciteit bij RWS gereserveerd.

16.01.04 Bijdrage medeoverheden

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

16.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

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

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen (x € 1.000)

	2019
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	1.727.945
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	203.626
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	1.931.571
<i>Waarvan</i>	
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.457.826
13.03 Aanleg	319.486
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	144.269
13.07 Rente en aflossing	9.990
13.08 Investeringsruimte	0

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

2019

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	151.184
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	3.778
Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	154.962
<i>Waarvan</i>	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	103.974
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	50.988

Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS, 17.08 ZuidasDok en 17.10 PHS (x € 1.000)

2019

Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS, 17.08 ZuidasDok en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van het Infrastructuurfonds	291.339
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS, 17.08 ZuidasDok en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	25.799
Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS, 17.08 ZuidasDok en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	317.138
<i>Waarvan</i>	
17.02 Betuweroute	1.094
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	54
17.07 ERTMS	63.243
17.08 ZuidasDok	90.791
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	161.956

3.2.7 Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol «regisseren» heeft betrekking op de volgende taken:

- Voor een veilig en duurzaam gebruik van netwerken stelt de Minister normen en handhaaft deze. Daarbij valt te denken aan de wetgeving voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol om geluidshinder te beperken. Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te versterken streeft de Minister internationaal naar een gelijk speelveld. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en een gerichte bijdrage in de totstandkoming van Europese regelgeving inclusief een actieve rol in agent-schappen als de European Aviation Safety Agency (EASA).
- Voor het in stand houden en versterken van het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld zijn internationale overeenkomsten cruciaal (multilateraal en bilateraal). De Minister sluit hiertoe overeenkomsten met de vanuit de Nederlandse luchtvaartpolitiek gezien belangrijke landen.
- Daarnaast wordt mede vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving de innovatie en de transitie naar een duurzame luchtvaart bevorderd.
- IenW zorgt voor de regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, veiligheid, milieu en security. Veel van deze regelgeving komt in internationaal of Europees kader tot stand. In deze kaders levert Nederland een actieve bijdrage gericht op de Nederlandse belangen.
- De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland en het Maastricht Upper Area Control Centre, een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (co-locatie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor duurzaamheid en voor een permanente verbetering van de veiligheid middels introductie van veiligheidsmanagement en toezicht gebaseerd op risico's en veiligheidsprestatie.
- De Minister richt zich op het veilig stellen van voldoende nationale luchthavencapaciteit en geeft invulling aan de wettelijke taken en verplichtingen ten aanzien van inrichting en gebruik van luchthavens en de omgeving.

- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.
- Tevens draagt de Minister zorg voor een actieve inzet van Nederland in internationale gremia waar discussies worden gevoerd en besluiten worden genomen die van invloed zijn op het Nederlandse (mainport)beleid, zoals in de Europese Raad van Transportministers. Het behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Daarnaast spelen het innovatieve vermogen van en technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector, de internationale ontwikkelingen en ontwikkelingen in internationale organisaties (EU, Eurocontrol, EASA, ICAO, ea.) een rol alsmede economische ontwikkelingen in Nederland.

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

Indicatoren en Kengetallen

Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde							Realisatie Streefwaarde				
	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Gerealiseerde vliegtuigbewegingen t.o.v. plafond 500.000	390.000	420.000	423.000	426.000	438.300	450.679	479.000	497.000	499.446	497.303	500.000	
	78%	84%	84%	85%	88%	90%	96%	99%	99%	99%	100%	

Bron realisatie: Schiphol Amsterdam Airport, Kwartaalmonitor NNHS Q4 gebruiksjaar 2019 (pag.12). <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/01/Agendapunt-1.b-Kwartaalrapportage-Q4-gebruiksjaar-2019.pdf>

Bron streefwaarde: (Kamerstukken II 2014–2015 34 098, nr. 1–3).

Toelichting:

Voor de luchthaven Schiphol is in 2008 voor de periode tot en met 2020 een plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken van 510.000. In 2015 is dat plafond verlaagd naar 500.000 per jaar. Het Rijk heeft daarnaast de verantwoordelijkheid voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Er is gewerkt aan het wettelijk verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (NNHS). Dit is van belang voor de indicator over luchthavencapaciteit, omdat het toegestane aantal vliegbewegingen een afgeleide zijn van deze regelgeving. De wet waarin dit stelsel is opgenomen, is op 30 maart 2016 gepubliceerd in het Staatsblad, maar nog niet formeel in werking getreden. Het bij de nieuwe wet behorende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is nog in voorbereiding. Totdat het in voorbereiding zijnde LVB in werking is getreden, is het nieuwe stelsel formeel nog niet van kracht.

Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2017	Gerealiseerd t/m 2018	Gerealiseerd t/m 2019	Streefwaarde 2020
Luchthaven capaciteit Eindhoven	0	25.000	25.000	25.000	25.000
Luchthaven capaciteit Lelystad	0	45.000	45.000	45.000	45.000

Bron Eindhoven Airport: Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 ([Stb. 2014, 356](#) en Kamerstukken II, 2013–2014, [31 936, nr. 187](#)), Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport N.V. (gebruiks jaren 2016 tot en met 2019) (Stcrt., 2015, 47829), Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport N.V. (Stcrt., 2019, 71975). Bron Lelystad: Luchthavenbesluit Lelystad (Staatsblad 2015, nr. 130.).

Toelichting

Ten behoeve van de start van de tweede fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies Eindhoven uit 2010, is op 17 december 2015 aan Eindhoven Airport NV voor de jaren 2016 tot en met 2019 een vergunning verleend voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven voor de volledige ruimte van 25.000 extra vliegtuigbewegingen (Stcrt., 2015, 47829). Om te komen tot besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019 is in opdracht van de Minister van IenW door de heer Pieter van Geel de Proefcasus Eindhoven Airport uitgevoerd. Conform het advies van Van Geel is voor 2020 en 2021 in een nieuwe vergunning voor burgermedegebruik aan Eindhoven Airport een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 41.500 vergund (Kamerstukken II, [31 936, nr. 713](#)).

Ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport heeft het kabinet een Luchthavenbesluit vastgesteld dat op 1 april 2015 in werking is getreden met een voorziene uitbreiding van de luchthaven voor groot commercieel verkeer: gefaseerd naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen. Tot de herziening van het luchtruim is dit aantal maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen.

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

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Streefwaarde 2016 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	n.n.b.	
Parijs (CDG)	3	4	4	4	n.n.b.	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	n.n.b.	
Gatwick	4	3	3	5	n.n.b.	
Schiphol	9	9	10	10	n.n.b. < LHR, FRA, CDG	
Zürich	6	5	5	6	n.n.b.	
München	5	6	6	3	n.n.b.	
Brussel	8	8	8	7	n.n.b.	
Madrid	7	7	7	8	n.n.b.	

Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van verschillende jaren (2014 t.m. 2019)

Toelichting

Onder andere in de Actieagenda Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016, [29 665, nr. 224](#)) staat dat het belangrijk is dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt. Om dit te kunnen vaststellen, vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een vergelijkbaar pakket vluchten betaald zou moeten worden. De resultaten van de laatste benchmark zijn in bovenstaande tabel opgenomen waarbij nummer 1 de duurste is.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol

Periode	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,45	62,55	62,67	62,79	62,81	62,57	n.n.b	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	52,09	52,14	52,53	52,46	52,25	51,68	n.n.b	54.44 dB(A)

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol (ILT, 2019) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (2004).

Toelichting

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

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd dat de totale hoeveelheid geluid van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar overdag (de Lden) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de Lnight) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden.

Voor de jaarlijkse totale risicogewicht score (TRG-score) voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit wordt verwezen naar de handhavingsrapportage Schiphol, ILT, 2019.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Amsterdam	246	253	263	271	266	261	264	263	262	266	272	n.n.b
Frankfurt	291	284	283	288	301	286	286	287	290	309	322	n.n.b
London Heathrow	177	171	165	174	176	176	179	180	186	203	210	n.n.b
Parijs Charles de Gaulle	273	272	271	268	256	258	278	274	290	294	316	n.n.b
Brussel	190	183	188	200	190	181	192	190	193	200	204	n.n.b

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

Toelichting

In deze tabel is het aantal bestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachttonnage per luchthaven

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vliegbewegingen (x 1.000)												
Amsterdam	428	391	386	420	423	426	438	451	479	497	499	n.n.b
Frankfurt	480	458	458	481	476	466	463	457	453	465	501	n.n.b
London Heathrow	473	460	449	476	471	470	471	472	473	474	476	n.n.b
Parijs Charles de Gaulle	551	518	492	507	491	472	465	469	473	476	481	n.n.b
Brussel	236	212	205	214	206	199	214	221	207	221	218	n.n.b
Passagiers (in miljoenen)												
Amsterdam	47	44	45	50	51	53	55	58	64	68	71	n.n.b
Frankfurt	53	51	53	56	57	58	59	61	61	64	69	n.n.b
London Heathrow	67	66	66	69	70	72	73	75	76	78	80	n.n.b
Parijs Charles de Gaulle	61	58	58	61	61	62	64	66	66	69	72	n.n.b
Brussel	19	17	17	19	19	19	22	23	22	25	26	n.n.b
Vracht (x 1.000 ton)												
Amsterdam	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531	1.633	1.621	1.662	1.731	1.716	n.n.b
Frankfurt	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016	2.051	1.993	2.029	2.109	2.087	n.n.b
London Heathrow	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423	1.499	1.497	1.541	1.698	1.685	n.n.b
Parijs Charles de Gaulle	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876	1.896	1.861	1.953	2.011	1.987	n.n.b
Brussel	659	449	476	475	459	430	454	463	464	513	532	n.n.b

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS / ACI)

Toelichting

Inzet van het beleid is het optimaliseren van de netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. De netwerkqualiteit wordt mede bepaald door overheidstarieven en -maatregelen, maar is voor een groot deel niet direct beïnvloedbaar. Bovenstaande kengetallen geven de omvang van het netwerk in aantallen bestemmingen en het verkeer en vervoer op Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties

De jaarlijkse Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»).

Uit de monitor 2019 blijkt dat de directe connectiviteit op Schiphol stijgt, ondanks het capaciteitsplafond van 500.000 vluchten. Dit komt doordat de monitor zich niet richt op vrachtluchten en niet-lijnvluchten. In 2019 hebben deze plaats gemaakt voor passagiers- en lijnvluchten. Ook hebben de resultaten van de monitor betrekking op de maand september. In die maand waren er in 2019 meer vluchten, in tegenstelling tot enkele andere maanden. De procentuele groei van de indirecte connectiviteit ten opzichte van 2018 is lager dan die van de meeste andere luchthavens die in de monitor met

Schiphol vergeleken worden. De hubconnectiviteit van Schiphol neemt ten opzichte van 2018 af, terwijl deze op een aantal andere luchthavens in de monitor wel groeit.

Van de voor Nederland belangrijke landen is Schiphol goed verbonden met Indonesië, Taiwan en Brazilië. De connectiviteit van Schiphol naar India, Zuid-Afrika en Japan is lager dan die van de meeste concurrenten. Schiphol is direct verbonden met 38 van de 40 belangrijkste Global Cities op andere continenten. In termen van het aantal directe vluchten is deze connectiviteit echter wel lager dan die vanaf de meeste concurrerende luchthavens.

De netwerken van KLM en Air France op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle hebben zich in 2019 in grote lijnen gelijkmatig ontwikkeld.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	n.n.b.
Gerealiseerd	0,63	0,54	0,61	0,76	0,91	0,94	1,83	n.n.b.

Bron: Performance Review Body, Performance Monitoring Dashboard. <https://www.eurocontrol.int/prudata/dashboard/vis/2019/>

Toelichting

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

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Grenswaarde								
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd	1	1	1	2	2	2	2	n.n.b.
Gerealiseerd								
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd	0,78	0,68	0,94					
Gerealiseerd								
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens de PRB methode	1,41	1,34	1,89	2,91	2	3,22	2,19	n.n.b.

Bron: Luchtverkeersleiding Nederland 2018

Toelichting

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde vertraging op Nederlandse luchthavens. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht en wordt veroorzaakt door weersomstandigheden (storm, mist, sneeuw) die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase beneden een hoogte van een kilometer. Beperkte aantallen vliegtuig-opstelplaatsen en werkzaamheden op de luchthaven kunnen ook vertragingen veroorzaken.

De door de verkeersleiding beïnvloedbare ATFM vertraging is in 2018 afgenomen ten opzichte van 2017, van 0,20 minuten per vlucht naar 0,06. LVNL hanteert met ingang van 2015 dezelfde systematiek als de Performance Review Body om vertragingen te meten. Verder heeft LVNL in 2015 de vertragingswaarden vanaf 2010 herberekend volgens de PRB-systematiek om de effecten van de wijziging van de meetsystematiek transparant weer te geven. Er is uitsluitend sprake van een technische wijziging in de meetsystematiek zonder een beleidsmatige impact.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van publicatie van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Beleidsconclusies

Het op artikel 17 uitgevoerde beleid is in hoge mate conform hetgeen in de begroting 2019 is opgenomen. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

De capaciteit voor luchtvaart in Nederland is schaars en luchtvaart brengt op dit moment en op middellange termijn een belasting van het milieu met zich mee. Daarom is de beleidsinzet er op gericht om de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten en zo veel mogelijk in te zetten ter ondersteuning van de hubfunctie van Schiphol. In 2019 is het besluit slotallocatie afgerond (*Stb. 2019, 305*) dat Schiphol als verantwoordelijke partij aanwijst voor de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie en zorgt voor extra waarborgen. Verder is er een wetsvoorstel in procedure gebracht waarmee wordt geregeld dat het misbruik van slots (*Stb. 2019, 305*) bestraft kan worden door het opleggen van een bestuurlijke boete. De verkeersverdelingsregel (*Kamerstukken II 2019-2020, 31 936, nr. 684*) die toeziet op een capaciteitsverdeling tussen Schiphol en Lelystad Airport is genotificeerd en goedgekeurd door de Europese Commissie.

Voorts is de Tweede Kamer op 5 juli 2019 geïnformeerd over de beleidsinzet voor de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol en het perspectief in het kader van de Luchtvaartnota. Deze beleidsinzet wordt momenteel verder uitgewerkt. In 2019 is de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 voorbereid, waarbij de stappen van de PlanMER-procedure zijn gevolgd. Vanwege het betrekken van het advies van de commissie-Remkes over stikstof en luchtvaart is de publicatie van de Ontwerp-Luchtvaartnota uitgesteld tot 2020.

De Tweede Kamer is op 10 juli 2019 middels een tweede voortgangrapportage (*Kamerstukken II 2018-2019, 29 665, nr. 373*) geïnformeerd over de implementatie van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV). In 2019 is opdracht gegeven voor een aantal onderzoeken in het kader van veiligheidsanalyses. Deze worden in 2020 afgerond. Hiermee zorgen we voor een verdere inzet op het gebied van vliegveiligheid.

Het kabinet is voornemens Lelystad Airport open te stellen voor handelsverkeer zodat met name vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad Airport verplaatst kunnen worden en er op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. In de Kamerbrief van 2 juli 2019 (*Kamerstukken II 2018-2019 31 936, nr. 643*) is aangegeven dat opening van Lelystad Airport zo snel mogelijk dient plaats te vinden en gedurende 2019 is intensief aan dit kabinetsdoel gewerkt. Het merendeel van de activiteiten was gericht op het voldoen van de randvoorwaarden die door de Tweede Kamer zijn

gesteld voor opening van de luchthaven. Na het wegvallen van de PAS is een projectspecifieke aanpak gekozen om tot een passende beoordeling te komen ten behoeve van besluitvorming over Lelystad Airport in 2020.

De Kamer is op 27 maart 2019 geïnformeerd over het klimaatbeleid voor de luchtvaart (*Kamerstukken II 2018-2019, 31 936, nr. 585*). Met die brief is ook het Ontwerpakkkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel aan de Kamer aangeboden. Partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel hebben in 2019 belangrijke stappen gezet om het gebruik van duurzame brandstoffen te stimuleren en om technologische innovatie – o.a. op het gebied van hybride elektrisch vliegen – te versnellen. De Luchtvaartnota zal verdere richting geven aan de uitvoering van het klimaatbeleid voor de luchtvaart.

Het programma Luchtruimherziening is een samenwerking van twee departementen (IenW en Defensie) en drie luchtverkeersleidingsorganisaties (LVNL, MUAC en het commando Luchtstrijdkrachten). De belangrijkste behaalde doelen zijn de Startbeslissing (*Kamerstukken II 2018-2019, 31 936, nr. 595*), de notitie reikwijdte en detailniveau NRD (*Kamerstukken II 2018-2019, 31 936, nr. 658*) behorende bij de PlanMER-procedure die in het kader van de verkenningsfase van het op MIRT geïnspireerde proces wordt doorlopen, alsmede de nota van antwoord waarin de reactie op de zienswijzen op de NRD is opgenomen (*Kamerstukken II 2019-2020, 31 936 nr. 707*).

De governance van de luchthaven op Bonaire en Sint Eustatius is in 2019 verbeterd met een aanstelling van een nieuwe directeur en Raad van Commissarissen op Bonaire en een interim havenmeester op Sint Eustatius. De bouw van een nieuwe toren en terminal op de luchthaven van Sint Eustatius is gestart. De renovatie van de start- en landingsbaan op de luchthaven van Saba is afgerond. Na het afronden van het watermanagementplan van Sint Eustatius wordt gewerkt aan de eerste quick wins om de erosie op Sint Eustatius te verminderen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 Luchtvaart (bedragen x €1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde Begroting 2019	Vershil 2019	
Verplichtingen	19.220	30.324	12.483	20.877	37.066	40.424	- 3.358	1
<i>Waarvan garantieplichtingen</i>					0	<i>23.000</i>	- 23.000	
Uitgaven	21.288	27.440	14.982	21.913	28.695	27.329	1.366	
17.01 Luchtvaart	21.288	27.440	14.982	21.913	28.695	27.329	1.366	
17.01.01 Opdrachten	5.651	8.587	7.187	12.458	12.223	19.957	- 7.734	2
- <i>Opdrachten GIS</i>	1.401	3.170	1.766	2.436	909	5.228	- 4.319	
- <i>Caribisch Nederland</i>	0	0	0	0	1.397	7.790	- 6.393	
- <i>Overige Opdrachten</i>	4.250	5.417	5.421	10.022	9.917	6.939	2.978	
17.01.02 Subsidies	2.423	8.455	6.365	3.214	3.953	4.142	- 189	
- <i>Leefbaarheidsfonds</i>	0	0	0	0	1.000	1.000	0	
- <i>Overige Subsidies</i>	2.423	8.455	6.365	3.214	2.953	3.142	- 189	
17.01.03 Bijdragen aan agentschappen	12.068	9.040	108	4.244	4.649	1.654	2.995	3
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)</i>	12.010	8.955	0	4.082	4.422	1.210	3.212	
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	35	71	88	148	213	430	- 217	
- <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	23	14	20	14	14	14	0	

				Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil		
17.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	779	6.356	0	6.356	4
- <i>Bijdrage Caribisch Nederland</i>	0	0	0	779	6.356	0	6.356	
17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.146	1.281	1.247	1.141	1.255	1.476	- 221	
17.01.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	0	77	75	77	259	100	159	
- <i>LVNL</i>	0	77	75	77	88	100	- 12	
- <i>Overige bijdragen</i>	0	0	0	0	171	0	171	
Ontvangsten	31.354	8.392	1.237	1.611	1.631	1.365	266	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- De per saldo lagere verplichtingenrealisatie van € 3,3 miljoen wordt veroorzaakt door enerzijds een verlaging van de verplichtingen van € 23 miljoen doordat in de begroting 2019 rekening was gehouden met het aangaan van een garantieverplichting in 2019 voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen door Winair. Dit is niet noodzakelijk gebleken in 2019, omdat het voor Winair niet mogelijk was om te investeren in nieuwe vliegtuigen in 2019. Anderzijds zijn meer verplichtingen gerealiseerd doordat op het opdrachtenbudget Caribisch Nederland € 7 miljoen verplichtingen naar voren zijn gehaald voor de wederopbouw Sint Eustatius. Daarnaast is op het budget bijdrage Caribisch Nederland het verplichtingenbudget verhoogd door toevoeging van middelen uit de regio-enveloppe (€ 3,5 miljoen), op dit budget zijn ook verplichtingen naar voren gehaald voor de bijzondere uitkering aan het Openbaar Lichaam Sint Eustatius (€ 9 miljoen).
- De lagere realisatie op de opdrachten wordt veroorzaakt door:
 - Oprachten GIS (€ 4,3 miljoen): Er zijn geen uitgaven geweest voor de aankoop van percelen van eigenaren met een grondpositie in het geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol (GIS) binnen het Luchthaven indelingsbesluit.
 - Er is € 6,4 miljoen minder gerealiseerd dan begroot op het opdrachtenbudget Caribisch Nederland, omdat dit is overgeheveld naar Agentschapsbijdrage Caribisch Nederland (€ 3,2 miljoen) en naar bijdrage medeoverheden (€ 2,8 miljoen) voor de wederopbouw, realisatie van de Luchthaventerminal en bestrijding van erosieproblematiek op Sint Eustatius. Daarnaast is er € 0,4 miljoen van het instrument Opdrachten naar het instrument Bijdrage aan medeoverheden overgeboekt, voor de wederopbouw van de luchthaven Saba.
 - Voor de overige opdrachten geldt dat er diverse mutaties hebben plaatsgevonden, waarvan de belangrijkste zijn:
 - De BARIN (Board of Airline Representatives In the Netherlands) en lenW hebben overeenstemming bereikt over een totaalbedrag van € 4 miljoen aan kosten dat kan worden toegeschreven aan ondoelmatige en ontijdige besluitvorming bij het Schadeschap Luchthaven Schiphol in de periode 2007–2011. De helft is in 2018 betaald de andere helft is in 2019 betaald, waardoor de realisatie in 2019 € 2 miljoen hoger is.
 - Defensie heeft € 0,5 miljoen budget overgeheveld naar lenW ten behoeve van het project luchtruimherziening.

- Ten behoeve van de toezichtskosten die de ACM heeft gemaakt, is € 0,6 miljoen overgeboekt naar EZK.
 - Het dan resterende verschil (€ 1,1 miljoen) wordt verklaard door een aantal overige kleine mutaties.
3. Er is € 3,2 miljoen overgeboekt van opdrachten Caribisch Nederland naar Agentschapsbijdrage Caribisch Nederland voor wederopbouw en erosiebestrijding op Sint Eustatius. Het dan resterende verschil (- € 0,2 miljoen) wordt verklaard door mutaties in de agentschapsbijdrage RWS.
 4. Vanuit de wederopbouwgeden (op het instrument Opdrachten) en de regio-envelop is € 6 miljoen gerealiseerd voor de kustbescherming en de aanpak van erosie op Sint Eustatius. Daarnaast is er € 0,4 miljoen van het instrument Opdrachten naar het instrument Bijdrage aan medeoverheden overgeboekt, voor de wederopbouw van de luchthaven Saba.

Toelichting op de financiële instrumenten

17.01 Luchtvaart

17.01.01 Opdrachten

Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS) en Schadeclaims Schiphol

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De uitgaven die in 2019 zijn gedaan hadden betrekking op de behandeling en uitbetaling van schadeclaims. Er zijn geen uitgaven geweest voor de aankoop van percelen van eigenaren met een grondpositie in het geluids- en veiligheidssloopzone Schiphol (GIS) binnen het Luchthaven indelingsbesluit.

Overige opdrachten

1. Programma Schiphol

Het budget is voornamelijk besteed aan opdrachten ten behoeve van de implementatie maatregelen die volgen uit onder andere het nieuwe normen- en handavingsstelsel voor Schiphol, aanpassing van de regels voortkomend uit wet en regelgeving, zijnde Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) Daarnaast zijn opdrachten verstrekt in het kader van Doc29 en ten behoeve van integrale veiligheidsanalyses.

2. OVV-follow-up

Sinds 13 december 2018 rapporteert de minister halfjaarlijks aan de Kamer over de opvolging van de aanbevelingen van de OVV. Op 10 juli 2019 is de laatste voortgangsrapportage verschenen (*Kamerstukken 2018-2019, 29 665, nr. 373*). Hierin is onder meer beschreven hoe het ministerie verder werkt aan het versterken van de rol als systeemverantwoordelijke voor de veiligheid op Schiphol. In 2019 is bovendien een onafhankelijke evaluatie gestart van de opvolging van de aanbevelingen van de OVV.

3. Lelystad

De doelstelling is om Lelystad Airport (LA) zo snel mogelijk open te stellen als overloopluchthaven van Schiphol voor groot commercieel verkeer. In 2019 is hard gewerkt om dit mogelijk te maken. De uitgaven hadden voornamelijk betrekking op opdrachten met betrekking op het Startbesluit Luchtruim Herziening, de zienswijze- en voorhangprocedure wijziging

Luchthavenbesluit. De organisatie en begeleiding van voorlichtingsbijeenkomsten in de regio. Route- en geluidsberekeningen. Eveneens werden opdrachten verstrekt in het kader van de dossiers volgelaanvaringen en gevolgen van het stikstofbesluit.

4. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking

Begin 2018 is het project luchtruimherziening van start gegaan. De doelen van de luchtruimherziening zijn verruiming van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim, efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim en vermindering van de impact van vliegroutes op de omgeving.

Het budget werd in hoofdzaak ingezet voor de voorbereiding en uitvoering van de plan MER (afronding 2020), de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), en het opstellen van projectplannen. Tevens werden opdracht verstrekt in het kader van publicaties en voorlichtingsbijeenkomsten.

5. Omgevingsmanagement

In dit kader werd budget ingezet voor onder andere de Klankbordgroep Luchtvaartnota, de Kerngroepen Luchtvaart, alsmede diverse informatiebijeenkomsten in de regio, onder andere rond het programma Meten en Berekenen en de opzet van het monitoringsprogramma Lelystad.

6. State Safety Programme

Ten behoeve van herziening van het SSP Actieplan 2019-2020 werd opdracht verleend voor de ondersteuning daarbij.

7. Verminderen risico op vogelaanvaringen

In 2019 is het budget met betrekking het voorkomen van vogelaanvaringen besteed aan:

- De Tijdelijke subsidieregeling onderwerpen graanresten 2018-2022;
- het controleren van de met de agrariërs overeengekomen maatregelen in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling onderwerpen graanresten 2018-2022;
- monitoring van de vogelpopulatie rond Schiphol (nulmeting);
- ganzen vangacties rondom Schiphol;
- Ganzenjachtdagen.

8. Opdrachten Caribisch Nederland

Het betreft het de financiering van diverse onderzoeken en opleidingen, en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties. Vanaf 2018–2020 betreft het ook de financiering van de wederopbouw van de Bovenwindse eilanden als gevolg van de orkanen in september 2017 (zie ook 17.01.04 Bijdragen aan mede-overheden).

9. KDC

In 2019 heeft de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) projecten uitgevoerd gericht op een betere voorspelbaarheid van de verkeersstromen en de luchthaven capaciteit en vermindering van milieubelasting, afstemming van verkeer van verschillende luchthavens, beter betrekken van operators bij de benutting van de beschikbare capaciteit en er is gewerkt aan de procesverbetering voor de introductie van nieuwe concepten in de praktijk. De structurele verbinding met de Technische Universiteit Delft en Hogeschool van Amsterdam is voortgezet. Dit leverde een flink aantal studenten dat de opleiding heeft afgerond door te werken aan research voor de luchtvaart.

17.01.02 Subsidies

Versneld onderwerken graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol

Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod. Er is een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Het doel van de regeling is een vermindering van het aantrekken van foeragerende ganzen. In 2019 is ruim € 1,4 miljoen uitgegeven aan deze subsidie-regeling.

Leefbaarheidsfonds

In het kader van hinderbeperking is de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds, met een looptijd van 2016-2020, een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven Schiphol in haar omgeving. De partijen Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben afgesproken om in totaal € 30 miljoen voor een tweede fase ter beschikking te stellen aan de Stichting Leefomgeving Schiphol. Het Rijk stelt hiervan maximaal € 10 miljoen ter beschikking. Hiervan is € 5,3 miljoen uitgegeven in 2016 en € 2,9 miljoen in 2017. In 2019 is € 1,0 miljoen uitgegeven.

Hiernaast zijn er diverse kleinere subsidies verstrekt aan Omgevingsraad Schiphol en commissies regionaal overleg, de Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg en het verbeteren van luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika.

Incidentele subsidies

1. Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire

Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen, zal lenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) dekken via subsidiering. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. In 2019 heeft lenW hiervoor een subsidie van € 0,65 miljoen aan DC-ANSP verstrekt.

2. Subsidie luchthaven Twente

Area Development Twente (ADT) ontvangt van lenW een subsidie van maximaal € 0,9 miljoen voor het doen van luchtzijdige investeringen voor de ontwikkeling van luchthaven Twente (onder de voorwaarde dat de bijdrage voldoet aan de regels voor staatssteun) en voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar de mogelijkheden voor een remote tower concept voor luchtverkeersdienstverlening. Het deel van de subsidie dat betrekking heeft op het onderzoek voor een remote tower concept is in 2017 in voorschot verstrekt en is in 2019 vastgesteld waarbij in 2019 € 0,02 miljoen is betaald aan ADT. De verstrekking van het overige deel van de subsidie ten behoeve van de luchthaven Twente heeft nog niet plaatsgevonden.

3. Omgevingsraad Schiphol (maatschappelijke consultatie)

Conform de motie van het lid Remco Dijkstra (Kamerstukken II, 2017-2018, [29 665, nr. 314](#)) is een brede maatschappelijke consultatie uitgevoerd als onderdeel van het adviestraject over een toekomstbestendig Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS) en wonen-vliegen door de ORS. Hiertoe heeft de ORS in 2019 een incidentele subsidie ontvangen van € 0,22 miljoen.

4. Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens

Ter ondersteuning van belangengroepen en omwonenden van Luchthavens is in 2019 een subsidie verstrekt aan de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL).

17.01.03 Bijdrage aan agentschappen

Er zijn bijdragen aan RWS ter beschikking gesteld. Het grootste gedeelte hiervan heeft betrekking op Caribisch Nederland en betreft:

- de uitvoering van de masterplannen van de luchthavens op Caribisch Nederland, gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving;
- de uitvoering van het watermanagementplan voor de aanpak van de erosie op Sint Eustatius;
- de wederopbouw van de luchthaven op Sint Eustatius na de orkanen van september 2017.

17.01.04 Bijdragen aan mede-overheden

Voor de aanpak van de erosie op het eiland zijn middelen beschikbaar gesteld aan Sint Eustatius in het kader van de wederopbouw na de orkanen van september 2017 en de Regio Envelop voor de regionale opgaven. Met deze bijdragen zijn diverse onderdelen van het watermanagementplan opgepakt en gereed gemaakt voor uitvoering. RWS ondersteunt en begeleidt het openbaar lichaam in dit proces.

Voor de wederopbouw van de luchthaven Saba is een bijdrage verstrekt aan het openbaar lichaam Saba van € 0,4 miljoen.

17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) is in 2019 een bedrag uitgegeven van € 1,3 miljoen, waarvan € 1,1 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

17.01.06 Bijdragen aan ZBO's

Kadaster

In lijn met de ICAO verplichting voorziet EU-verordening 73/2010 in een wettelijk kader voor het ontwikkelen van een database van obstakels voor veilige luchtvaartoperaties binnen het Nederlands luchtruim. Daartoe werd aan het Kadaster, bij wijze van voorschot een bedrag betaald van € 0,171 miljoen betaald

Garantie LVNL

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Het proces hiertoe loopt inmiddels. Daarnaast is de huisvesting uitgebreid. Voor deze twee ontwikkelingen gaat LVNL bij het Ministerie van Financiën leningen aan voor een maximaal bedrag van € 165 miljoen. In het kader van de regelgeving met betrekking tot schatkistbankieren stelt het Ministerie van IenW zich garant voor deze leningen.

Ontvangsten

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

3.2.8 Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

(Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Infrastructuurfonds. Via het Infrastructuurfonds (artikel 15, 17 en 20) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (artikel 15).

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het maritiem beleid. De rol «regisseren» heeft betrekking op de volgende taken:

- De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor gelijke normen, bijvoorbeeld in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van de EU en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), ook omdat een internationaal level playing field goed is voor de Nederlandse concurrentiepositie. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van IMO en Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en een gerichte bijdrage aan de totstandkoming van Europese regelgeving, inclusief een actieve rol in agentschappen als het Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) en andere organisaties.
- De in 2015 vastgestelde Maritieme Strategie geeft de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de stad en leefomgeving. Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. IenW zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, bemanningszaken en security. Waar nodig wordt hiervoor internationaal samengewerkt.
- Met het programma Beter Benutten stimuleert de Minister een slim, efficiënt en veilig gebruik van de vaarwegen. Samen met de inspanningen van de vervoerders en verladers kan daarmee de capaciteit van de vaarwegen beter worden benut.
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor een permanente verbetering van de veiligheid en duurzaamheid van het transport over water.

- IenW draagt, binnen het kabinetsbrede bedrijvenbeleid onder coördinatie van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, als vakdepartement verantwoordelijkheid voor de overheidsinbreng op de Topsector Logistiek en het maritieme cluster binnen de Topsector Water en Maritiem.
- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht) en door de Autoriteit Consument en Markt.

Indicatoren en Kengetallen

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

Indicator: Passeertijd sluisen

	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019
Hoofdtransportas	68%	69%	70%	68%	66%	66%	63%	65%
Hoofdvaarweg	78%	80%	80%	80%	80%	80%	75%	77%
Overige vaarweg	93%	92%	92%	91%	91%	88%	87%	85%

Bron: Rijkswaterstaat, 2019

Toelichting

Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen nagestreefd dat binnen de normtijd de sluis passeert (streefwaarde). De «passeertijd sluisen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarden. Dit speelt al langere tijd en wordt voornamelijk veroorzaakt door gebrek aan capaciteit op de corridors tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluisen op die corridors lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren overigens wel (ruim) voldoende.

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

	Basiswaarde	2005	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ¹	2017	2018 ²	2019
Totaal Nederlandse Zeehavens		44,9	47,2	47,9	47,5	47,2	48,1	48,3	47,9	50,3	n.n.b
Mainport Rotterdam		34,9	36,3	37	36,6	36,2	37,3	37,7	37,2	36,8	n.n.b
Overige Nederlandse Zeehavens		10	10,9	10,9	10,9	11	10,8	10,6	10,7	13,5	n.n.b

1 Vanaf 2016 Havenbedrijf Rotterdam op basis van cijfers ESPO. ESPO beschouwt daarin alleen de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. In eerdere jaren zijn ook de havens van Moerdijk en Groningen in het overzicht meegenomen. Deze worden niet meegenomen door ESPO.

2 Marktaandeel overige Nederlandse zeehavens is vanaf 2018 inclusief Gent (B), na de fusie van de havenbedrijven Zeeland Seaports en Gent tot North Sea Port 9 december 2017. Er worden geen uitgesplitste cijfers gepubliceerd.

Bron: 2002–2010 Nationale Havenraad, 2011–2015 IenW, > 2016 Havenbedrijf Rotterdam.

Toelichting

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

Het «Totaal Nederlandse Zeehavens» kent een stijging van het marktaandeel, met de aantekening dat na de fusie van Zeeland Seaports en Gent die laatste daarin is begrepen. Rotterdam kende in 2018 een beperkte groei (+ 2,6 mln ton, + 0,3%), waar Antwerpen (de 2^e haven van NW Europa) een plus van 5,5% noteerde (+ 11,6 mln ton). Daardoor nam het relatieve marktaandeel licht af (met 0,4%) naar 36,8%. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven (460 mln ton, Antwerpen 235 mln ton). De overslag van massagoed (zowel droog als nat) nam licht af t.o.v. 2017, het containersegment nam sterk toe (+5,6%).

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het drukken van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag										
<i>Aantallen</i>										
Handelsvaart	725	769	800	822	808	790	771	761	757	n.n.b.
Zeesleepvaart	249	235	247	260	258	275	288	291	299	n.n.b.
Waterbouw	120	156	169	168	167	171	171	176	168	n.n.b.
Totaal	1.094	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	1.224	
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)										
Handelsvaart	6.075	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	6.229	n.n.b.
Zeesleepvaart	310	290	362	347	360	409	423	444	532	n.n.b.
Waterbouw	450	513	531	533	537	531	542	572	545	n.n.b.
Totaal	6.835	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	7.306	
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer										
<i>Aantallen</i>										
Handelsvaart	433	422	408	403	403	432	451	458	474	n.n.b.
Zeesleepvaart	459	456	477	498	519	512	502	499	496	n.n.b.
Waterbouw	63	55	55	52	52	62	62	63	57	n.n.b.
Totaal	955	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020	1.027	
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)										
Handelsvaart	5.259	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700	8.806	n.n.b.
Zeesleepvaart	1.011	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706	1.779	n.n.b.
Waterbouw	251	210	264	248	285	312	322	328	319	n.n.b.
Totaal	6.521	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734	10.184	

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

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw.

De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Kengetal: veiligheid scheepvaart

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal scheepvaartongevallen (inclusief vissersvaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)											
Zeer ernstige scheepvaartongevallen (ZESO)	1	1	0	4	2	0	0	2	2	1	n.n.b.
Ernstige scheepvaartongevallen	4	9	4	15	13	12	11	8	10	10	n.n.b.
Totaal (ESO)	5	10	4	19	15	12	11	10	12	11	n.n.b.
Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren											
Aantal significante scheepsongevallen	96	164	159	161	136	138	158	164	161	176	n.n.b.
Aantal doden en gewonden op schepen op de Nederlandse binnenwateren (ook onder niet Nederlandse vlag)											
Aantal doden	7	4	8	4	9	4	6	7	8	2	n.n.b.
Aantal gewonden	49	45	63	58	27	44	35	38	33	53	n.n.b.

Bron: RWS, 2019, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS.

Toelichting

In 2018 zijn op het Nederlandse deel van de Noordzee 10 ESO's (ernstige scheepvaartongevallen) en 1 ZESO (zeer ernstige scheepvaartongeval) geregistreerd. De ESO's zijn als volgt onderverdeeld: koopvaardij (3), visserij (3), werk- en dienstvaart (4) en recreatievaart (1). Doordat een ongeval een aanvaring betrof tussen werk- en dienstvaart en zeevaart komt één ESO hier tweemaal voor. De ZESO betrof recreatievaart. Over het jaar 2018 zijn geen scheepsongevallen op de Noordzee geregistreerd met dodelijke slachtoffers.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2018 in totaal 1.349 ongevallen geregistreerd waarvan er 176 ernstige scheepsongevallen waren. Hierbij was sprake van grote materiële schade aan schip, lading of infrastructuur, met milieuschade, stremming van de vaarweg of (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden als gevolg. Deze ernstige ongevallen zijn de zogenaamde significante ongevallen.

In 2018 was er bij 2 geregistreerde scheepsongevallen een dodelijk slachtoffer te betreuren.

De gegevens over 2019 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2021.

Beleidsconclusies

De resultaten van het op artikel 18 gevoerde beleid zijn in 2019 conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Op het gebied van Caribisch Nederland is er meer bereikt dan was verwacht in de begroting,

als gevolg van de bijdrage uit de Regio envelop voor de zeehaven Saba. Er zijn verder geen grote afwijkingen opgetreden en er was geen noodzaak tot bijstelling. Het beleid heeft daarmee in 2019 bijgedragen aan de realisatie van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, met aandacht voor de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector.

Het afgelopen jaar stond grotendeels in het teken van de verduurzaming van de binnenvaart en zeevaart. Op 11 juni 2019 is de in het regeerakkoord aangekondigde Green Deal getekend. Overheid en (markt)partijen hebben zich daarmee gecommitteerd aan de doelstellingen voor verduurzaming van de zeevaart en binnenvaart in 2050 en schetsen de maatregelen die zij gaan ondernemen om die doelen te bereiken. (*Kamerstukken II 2018-2019, 33 043, nr. 102*).

In de zomer van 2019 is het voorstel tot wijziging van de Scheepvaartverkeerswet (Loodsplicht Nieuwe Stijl) én het concept Loodsplichtbesluit 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden (*Kamerstukken II 2018-2019, 35 248, nr. 2*). Dat voorziet in een nieuw over de havengebieden heen geharmoniseerd stelsel van loodsplichtvrijstellingen en –onthefingen. Tevens worden allerlei in de loop der jaren ontstane oneffenheden in de huidige loodsplichtregelgeving met dit voorstel opgelost. Daarmee ligt de planning op schema en lijkt de beoogde inwerkingtreding van deze nieuwe regelgeving op 1 januari 2021 realiseerbaar.

In 2019 is er veel voortgang geboekt binnen Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op het gebied van autonome zeevaart (schepen die met sterk gereduceerde bemanning of zelfs zonder bemanning kunnen varen). Door een analyse van de internationale veiligheids- en milieuregels die zijn ontwikkeld binnen de IMO is er inzicht gekomen in de belemmeringen voor autonome scheepvaart die de huidige kaders opwerpen. In de volgende fase zullen oplossingen worden gezocht voor deze belemmeringen om autonome scheepvaart in de toekomst mogelijk te maken.

Naar aanleiding van de op 1 januari 2019 door de MSC Zoe verloren lading Noord van de Waddeneilanden zijn onderzoeken in gang gezet om de gevolgen te mitigeren en om de kans op dergelijke gebeurtenissen in de toekomst te minimaliseren.

Met de Goederenvervoeragenda, die in juli 2019 naar de Tweede Kamer is gestuurd (*Kamerstukken II 2018-2019, 34 244, nr. 2*), zijn de prioritaire beleidsthema's en acties voor multimodaal en integraal goederenvervoer en logistiek beleid vastgesteld. Daarbij zijn tevens al verschillende eerste speerpunten uitgewerkt. Er is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de shift van vracht van de weg naar spoor, water en buisleidingen. Deze vormen de basis voor een hands-on modal shift programma met de sector dat in 2020 zal starten. In het najaar 2019 is in het BO MIRT besloten een meerjarenprogramma te ontwikkelen voor de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Daarnaast is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een samenhangende aanpak op de goederencorridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen. De uitkomst van beide corridorgerichte aanpakken wordt ter besluitvorming ingebracht in het BO MIRT eind 2020. Tenslotte is een start gemaakt met de uitvoering van de Digitale Transport Strategie, waarvan in 2020 de eerste (tussen)resultaten beschikbaar komen.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	30.508	21.489	30.825	44.916	35.641	6.070	29.571	1
Uitgaven	10.932	22.733	29.409	39.981	57.139	38.555	18.584	
18.01 Scheepvaart en havens	10.932	22.733	29.409	39.981	57.139	38.555	18.584	
18.01.01 Opdrachten	6.278	14.562	18.207	26.913	19.452	31.763	- 12.311	2
- Topsector Logistiek	4.909	11.954	16.810	15.482	15.778	17.590	- 1.812	
- Caribisch Nederland	0	0	141	9.774	797	12.400	- 11.603	
- Overige Opdrachten	1.369	2.608	1.256	1.657	2.877	1.773	1.104	
18.01.02 Subsidies	2.200	5.926	8.505	7.976	5.756	4.172	1.584	3
- Topsector Logistiek	1.750	5.102	7.775	6.359	4.189	4.104	85	
- Overige Subsidies	450	824	730	1.617	1.567	68	1.499	
18.01.03 Bijdragen aan agentschappen	1.283	1.290	1.137	1.430	1.608	988	620	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.283	1.290	1.137	1.212	1.498	988	510	
- Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	218	110	0	110	
18.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	2.158	28.701	0	28.701	4
- Bijdragen aan medeoverheden Caribisch Nederland	0	0	0	2.158	28.701	0	28.701	
18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.171	955	1.560	1.504	1.622	1.632	- 10	
Ontvangsten	450	254	794	168	427	0	427	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- De hogere realisatie op de verplichtingen van € 29,6 miljoen is met name ontstaan door de verstrekking van bijzondere uitkeringen van € 28,9 miljoen voor de wederopbouw van de havens Saba en St. Eustatius en steigerverlenging pier Bonaire via het financieel instrument bijdrage aan medeoverheden. Verder leiden overige mutaties tot een hogere realisatie op de verplichtingen (€ 0,7 miljoen).
- De lagere realisatie van de opdrachten van € 12,3 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - de overboeking van opdrachten Caribisch Nederland € 11,6 miljoen naar het financieel instrument bijdrage aan medeoverheden voor verstrekking van bijzondere uitkeringen voor de wederopbouw van de havens Saba en St. Eustatius en steigerverlenging pier Bonaire.
 - actualisatie van de programmering Topsector Logistiek (TSL), waardoor het opdrachtenbudget is verlaagd met € 1,8 miljoen.
 - hogere uitgaven (€ 1,1 miljoen) aan overige opdrachten voor extra werkzaamheden voor met name de projecten digitale transport strategie goederenvervoer, Zeehavennota en Goederenvervoer-agenda.

3. De hogere realisatie op de subsidies is met name het gevolg van € 1,4 miljoen aanvullend subsidiebudget dat gedurende 2019 beschikbaar is gesteld voor de Subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart (IDB). Overige kleine mutaties van € 0,2 miljoen leiden tot een totaal verschil van € 1,6 miljoen op subsidies.
4. De hogere realisatie op het instrument bijdrage aan medeoverheden van € 28,7 miljoen is ontstaan door:
 - een bijzondere uitkering van € 21,3 miljoen ten behoeve van de renovatie en uitbreiding van de zeehaven op Saba.
 - een bijzondere uitkering van € 5,6 miljoen aan St. Eustatius ten behoeve van de wederopbouw en verbetering van de maritieme infrastructuur.
 - een bijzondere uitkering van € 1,3 miljoen voor de steigerverlenging van de zuidpier op Bonaire.
 - een bijzondere uitkering van € 0,5 miljoen ten behoeve van het beheer en onderhoud op Caribisch Nederland.

Toelichting op de financiële instrumenten

18.01 Scheepvaart en havens

18.01.01 Opdrachten

- lenW draagt jaarlijks financieel bij aan de ACM voor het uitvoeren van toezicht op het loodswezen. De overige kosten van het toezicht worden via het loodstarief doorberekend aan de scheepvaart.
- Voor het project herstelwerkzaamheden pier Bonaire is in 2019 € 0,7 miljoen uitgegeven.
- De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor is beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
- Voor de Topsector Logistiek zijn opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. In 2019 werd in totaal voor € 15,8 miljoen aan activiteiten in de vorm van opdrachten uitgevoerd. De opdrachten hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten.

18.01.02 Subsidies

- Voor innovaties in de binnenvaart gericht op verduurzaming is in 2019 de subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart verlengd. Door grote belangstelling vanuit de binnenvaartsector is het (opgehoogde) subsidieplafond van € 1,4 miljoen voor 2019 volledig benut.
- Voor de Topsector Logistiek zijn in 2019 voor € 4,2 miljoen subsidies op basis van het meerjarenprogramma 2015–2020 via de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) uitgezet. Het NWO voert het onderzoeksdeel uit van de Topsector Logistiek.

18.01.03 Bijdragen aan agentschappen

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

18.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

- Om een bijdrage te leveren aan de verbeteringen van de leefbaarheid op Bonaire is een bijzondere uitkering van € 1,3 miljoen verleend aan Bonaire voor de verlengingswerkzaamheden van de Zuidpier te Kralendijk.
- Vanuit de wederopbouwmiddelen (na de orkanen Irma en Maria), de havenimpulsgelden en de Regio envelop is aan Saba een bijzondere uitkering van € 21,3 miljoen verleend voor het project «Wederopbouw en vernieuwing van de zeehaven infrastructuur» om de haven van Saba voor de toekomst robuust en veilig te maken.
- Om een bijdrage te leveren aan de wederopbouw en verbetering van de maritieme infrastructuur op St. Eustatius is een bijzondere uitkering van € 5,6 miljoen verleend aan St. Eustatius, mede aangewezen voor het verbeteren van de toegankelijkheid en veiligheid van de haven met oog op orkaanbestendigheid. De havenverbetering hangt nauw samen en wordt integraal aangepakt met de kusterosie problematiek van Sint Eustatius.

18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaald Nederland circa € 0,5 miljoen contributie aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie aan de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast zijn bijdragen aan het European Inland Waterway Transport (IWT) platform circa € 0,4 miljoen, de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol verschuldigd.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)

		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	810.184
	Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	130.509
	Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	940.693
<i>Waarvan</i>		
15.01	Verkeersmanagement	8.830
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	353.574
15.03	Aanleg	195.446
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	51.994
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	330.849
15.07	Investeringsruimte	0

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

		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds	15.604
	Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	582
	Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	16.186
<i>Waarvan</i>		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	16.186

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

2019

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

3.2.9 Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Algemene doelstelling

lenW zet zich in de internationale arena in voor een klimaatbestendige en duurzame infrastructuur en leefomgeving. Zo heeft Nederland zich gecommitteerd aan de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling (Sustainable Development Goals/ SDG's), waardoor de Nederlandse innovaties en kennis ook buiten de landgrenzen kunnen worden ingezet voor het realiseren van die doelen. Daarbij zet lenW voor het agenderen van onderzoek en beleid, de ontwikkeling van internationale beleidsinstrumenten, uitwisseling van kennis en expertise, het creëren van draagvlak en het versterken van marktkansen voor Nederlandse lenW sectoren, gericht in op internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken.

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister van lenW regisseert de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. Meer specifiek is de Minister van lenW verantwoordelijk voor:

- De uitvoering van de voor lenW relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling en de verantwoording aan de Tweede Kamer daarover.
- De regie op de internationale aspecten van het lenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Daartoe horen onder andere de Europese Transport- en Milieuraad, de UNECE, de OESO, OESO-ITF en UN Environment.
- Het opstellen en uitdragen van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's.
- De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satellietnavigatie en de lenW inzet op het gebruik satelliet-data en satellietnavigatie.

Het internationale lenW beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van lenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld. De Minister van Buitenlandse Zaken coördineert het internationale beleid ten behoeve van geïntegreerde besluitvorming door het Kabinet. De Minister van BHOS coördineert de Nederlandse inzet op de SDG's.

Stimuleren

De Minister van lenW ontplooit ook diverse activiteiten om de nationale doelen van de transitie naar een circulaire economie, een klimaatbestendige inrichting van de leefomgeving en duurzame mobiliteit te versterken door verbinding met internationale activiteiten.

- Het onderhouden van een netwerk met lidstaten, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. Dit netwerk is cruciaal om tijdig (nieuwe) internationale ontwikkelingen te signaleren die van invloed (kunnen) zijn op de lenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de internationale beleidsinzet.
- Voor ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt lenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen.
- Gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.
- Ten slotte zet lenW samen met andere deelnemende staten en actoren in op het bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen, zoals het Global Partnership for Marine Litter en de Climate and Clean Air Coalition.

(Doen) Uitvoeren

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De opdracht verlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en de RVO worden binnen lenW op één plaats verantwoord en centraal gecoördineerd. Doel hiervan is het verbeteren van overzicht op en flexibiliteit binnen de totale opdracht, kwaliteitsverbetering van het hele opdrachtproces (goed opdrachtgeverschap) en terugdringen van de administratieve lasten.

De Minister laat onder meer de volgende werkzaamheden uitvoeren:

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

Indicatoren en Kengetallen

De lenW ambities kunnen door de hoge mate van verwevenheid met de internationale arena alleen maar effectief worden gerealiseerd in internationaal verband. Dit is niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk.

Beleidsconclusies

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2019.

In 2019 heeft Nederland de urgentie van de transitie naar een circulaire economie internationaal actief uitgedragen. Zo sprak Staatssecretaris Van Veldhoven op het World Circular Economy Forum (WCEF) in Helsinki (juni), werd het secretariaat van het Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE) naar Nederland gehaald (februari), en bracht Nederland

het onderwerp tijdens verschillende internationale missies op hoog ambtelijk niveau naar voren (o.a. UNEA, COP25 en Californië). Verder heeft Nederland afgelopen jaar aangeboden om het WCEF in 2021 in Den Haag te hosten. Ook het Nederlands bedrijfsleven zet in op de transitie.

In 2019 heeft Nederland samen met meerdere andere landen de Global Commission on Adaptation ingesteld. Deze Commission heeft in september een onderzoek opgeleverd waaruit blijkt dat door wereldwijd 1,8 miljard dollar te investeren in maatregelen tegen de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie), 7,1 miljard dollar netto voordeel kan opleveren. Investeren in adaptatie is dan ook van groot economisch belang. Het in 2019 opgeleverde onderzoek vormt de basis van een mondiaal jaar van actie gericht op een grotere weerbaarheid tegen klimaatverandering, passend bij de rijks brede klimaatcampagne. Het in Nederland gevestigde Global Center on Adaptation met regionale kantoren over de hele wereld ondersteunt het jaar van de actie.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	32.414	71.954	- 51.002	56.811	54.909	44.302	10.607	1
Uitgaven	81.400	72.006	70.475	55.953	55.891	46.164	9.727	
19.01 Tegengaan klimaatverandering	21.582	15.190	17.676	0	0	0	0	
19.01.01 Opdrachten	3.327	2.681	3.401	0	0	0	0	
19.01.02 Subsidies	4.697	992	2.613	0	0	0	0	
19.01.03 Bijdragen aan agentschappen	13.558	11.517	11.662	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan NEa	7.320	8.017	8.127	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	716	809	424	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan RWS	5.522	2.691	3.111	0	0	0	0	
19.02 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	59.818	56.816	52.799	55.953	55.891	46.164	9.727	
19.02.01 Opdrachten	8.868	3.314	2.648	4.921	5.324	6.234	- 910	
- Uitvoering CDM	5.114	68	47	0	0	0	0	
- RIVM	0	0	0	0	0	0	0	
- Interreg	1.671	108	0	0	0	277	- 277	
- Overige Opdrachten	2.083	3.206	2.601	4.921	5.324	5.957	- 633	
19.02.02 Subsidies	913	1.438	650	749	292	967	- 675	
- Interreg	913	638	650	698	237	967	- 730	
- Overige Subsidies	0	800	0	51	55	0	55	
19.02.03 Bijdragen aan agentschappen	46.222	43.024	46.008	45.966	46.155	36.569	9.586	2
- Waarvan bijdrage aan RIVM	35.181	33.194	34.755	32.992	34.714	27.274	7.440	
- Waarvan bijdrage aan RVO	10.722	9.492	11.003	12.474	11.029	9.090	1.939	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	0	0	0	167	75	0	75	
- Waarvan bijdrage aan RWS	319	338	250	333	337	205	132	
19.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	3.815	9.040	3.493	4.317	4.120	2.394	1.726	3
Ontvangsten	188.286	145.474	198.797	501	5.780	3.500	2.280	4

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 10,6 miljoen is ontstaan doordat er meer verplichten zijn aangegaan voor opdrachtverlening aan RVO (€ 4,7 miljoen) en RIVM (€ 4,7 miljoen) dan geraamd. Hiernaast is een verplichtingschuif uitgevoerd van 2020 naar 2019 ten behoeve van de bijdragen aan internationale organisaties waaronder de The United Nations Environment Programme (UNEP) en de Dutch Cycling Embassy (DCE) (€ 1,2 miljoen).
2. De hogere uitgaven van circa € 9,6 miljoen aan agentschappen wordt verklaard door een hogere bijdrage aan het RIVM en RVO in het kader van de jaarlijkse opdrachtverlening voor capaciteitsinzet. De uitgaven aan het RIVM en RVO worden verantwoord op artikel 19. Voor de opdrachtverlening worden middelen overgeboekt van de overige beleidsartikelen naar dit artikel. Voor de toelichting worden verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.
3. De hogere uitgaven van € 1,7 miljoen zijn het gevolg van een bijdrage aan het World Resources Institute ter ondersteuning van de activiteiten van de Global Commission on Adaptation en een bijdrage aan de UNEP (Environment Fund 2018). Laatst genoemde bijdrage was gepland in 2018, maar door vertraging toegekend in 2019.
4. De hogere ontvangst van € 2,3 miljoen betreffen middelen die in het kader van de afwikkeling van het project IRMA (Interreg Rhine Meuse Activities) zijn ontvangen. De Europese Commissie is door het Gerecht van Eerste Aanleg in Luxemburg in het ongelijk gesteld in een door Nederland, Duitsland en Luxemburg aangespannen rechtszaak inzake een opgelegde boete voor het INTERREG programma IRMA (Interreg Rhine Meuse Activities). Als gevolg hiervan heeft de EC de betaalde boete teruggestort.

Toelichting op de financiële instrumenten

19.01 Tegengaan klimaatverandering

Vanwege de herverkaveling zijn de budgetten voor klimaat op artikel 19 overgeboekt naar EZK. Dit is de reden dat de budgettaire gevolgen op artikelonderdeel 19.01 vanaf 2018 op nul uitkomen.

19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

19.02.01 Opdrachten

In 2019 zijn diverse opdrachten verstrekt in het kader van internationale diplomatie, missies voor het bedrijfsleven en de stimulering van de internationale samenwerking op het gebied van circulaire economie en klimaatverandering. Tevens zijn opdrachten verstrekt voor het beleidsterrein Satellietdata, waaronder de doorontwikkeling van TROPOMI. Ook zijn er diverse opdrachten verstrekt ten behoeve van de Global Commission on Adaptation en de versnelling van de mondiale klimaatadaptatie agenda.

Daarnaast zijn in 2019 middelen ingezet voor de voorbereidende werkzaamheden voor de Climate Adaptation Summit die in oktober 2020 zal plaatsvinden.

19.02.02 Subsidies

Interreg

In 2019 zijn in het kader van deze subsidieregeling betalingen voor een bedrag van € 0,237 miljoen uitgevoerd door RVO.

19.02.03 Bijdrage aan agentschappen

RIVM en RVO

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan uitvoeringsorganisaties binnen het Rijk, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) en aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleid onderbouwend onderzoek).

Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.

KNMI en RWS

RWS heeft in 2019 werkzaamheden uitgevoerd inzake de Wet bescherming Antarctica. Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid van lenW.

In 2019 zijn tevens middelen toegekend aan KNMI voor de ondersteuning van de Global Commission on Adaptation.

19.02.05 Bijdrage aan internationale organisaties

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributieverplichtingen en aanvragen, zijn aan diverse internationale organisaties bijdragen toegekend in 2019. De bijdragen van € 0,1 miljoen of meer zijn kort toegelicht in onderstaand tabel.

Organisatie	Onderwerp	Bedrag x € 1.000
World Resources Institute	Bijdrage aan WRI voor de ontwikkeling en operationalisering van Aqueduct. Bij het plannen en besluiten over klimaatadaptatie is inzicht nodig in bestaande en toekomstige risico's en in de effecten van maatregelen op het verlagen van risico's. Met dat doel is een online instrument Aqueduct ontwikkeld, gericht op Flood Risk and Intervention Assessment for Global Cities.	175
World Resources Institute	Bijdrage aan het WRI ter ondersteuning van de activiteiten van de Global Commission on Adaptation (GCA). GCA richt zich op het mondiaal versnellen van de Klimaatadaptatie actie agenda.	1.000
World Resources Institute (WRI)	Bijdrage aan het WRI ten behoeve van de versterking van het Platform Acceleration Circular Economy (PACE). Het doel is om bij te dragen aan het vergroten van het draagvlak voor (de versnelling van) de transitie naar een circulaire economie en de Nederlandse koploperrol op het gebied van CE over het voetlicht te brengen.	200
UNEP	Bijdrage aan het International Resource Panel, de pendant van het klimaatpanel IPCC dat bestaat uit vooraanstaande wetenschappers die onafhankelijke informatie verschaffen over het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Net als bij klimaat is het op dat gebied van belang te beschikken over onafhankelijke beleidsrelevante gegevens. De bijdrage verzekert invloed door middel van het lidmaatschap van de stuurgroep.	100
UNEP	Bijdrage (2018 en 2019) aan het United Nations Environment Programme / Environment Fund	1.230
International Transport Forum (ITF)	Van deze mondiale organisatie op vervoersgebied (een aan de OESO, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling gelieerde organisatie) zijn 61 landen lid: alle Europese landen en	171

	bijvoorbeeld ook de VS, China en Rusland. Het ITF is hét internationale publiek/private platform dat ontwikkelingen op vervoersgebied bespreekt, zoals de globalisering en de verduurzaming.	
Dutch Cycling Embassy (DCE)	De DCE is een publiek private Organisatie die de Nederlandse fietskennis bundelt en over de hele wereld verspreidt. Het doel van deze bijdrage is Nederland internationaal stevig neer te zetten als fietsland.	118
China Council for International Cooperation and Development	Nederland neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema vergroening en wil dit thema de komende jaren beter onder de aandacht brengen.	100
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	1.025
Totaal		4.119

3.2.10 Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

Om qua luchtkwaliteit en geluid een solide en gezonde leefomgeving te bereiken, regisseert de Minister van IenW de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Meer specifiek is de Minister van IenW verantwoordelijk voor:

- De coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en plafonds hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit en op bronbeleid voor geluid- en industriële emissies;
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtmissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving;
- De implementatie van de geluidregelgeving (wet SWUNG) waarmee een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen wordt beoogd. SWUNG-2 zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau beter uitvoerbaar maken. Deze nieuwe geluidregels worden ondergebracht in de Omgevingswet. Mede-overheden worden ondersteund om aan de voorschriften van deze regelgeving te kunnen voldoen en geluidsgevoelige locaties langs infrastructuur aan te pakken.

Stimuleren

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

- Het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het Actieprogramma Luchtkwaliteit⁶ en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen;
- Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo wordt toegewerkt naar de WHO-streefwaarden, dit om de gezondheidsrisico's terug te dringen.
- Medeoverheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het NSL en het Actieplan Luchtkwaliteit om daarmee de Europese normen voor luchtkwaliteit (voor fijnstof in 2011 en voor NO₂ in 2015) te halen. Dit is belangrijk voor de gezondheid van burgers en hiermee schept de Minister tevens ruimte voor nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid.

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

Indicatoren en Kengetallen

Algemeen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer een monitoringsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. De tiende rapportage is reeds aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2019-2020, 30 175, nr.342).

Kengetal: Tegengaan geluidhinder (kengetallen sanering verkeerslawaaai, aantal woningen)

Sanering Wet Geluidhinder	Aantal woningen		
	A-Lijst	Overig	Totaal
Lokale Infrastructuur			
Totaal	77.355	335.800	413.155
Uitgevoerd 1980-1990 (schatting)	–	40.000	40.000
Uitgevoerd 1990-2017	61.481	44.546	106.027
Uitgevoerd 2018	300	2.500	2.800
<i>Planning 2019</i>	<i>400</i>	<i>3.000</i>	<i>3.400</i>
Uitgevoerd 2019	200	3.500	3.700
Resultaat opschonen saneringsvoorraad	1.009	37.300	38.309
Restant per einde 2019	14.365	207.954	222.319

Sanering Wet Geluidhinder	Aantal woningen		
	Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Rijksinfrastructuur			
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.330	6.105
Gereed t/m 2018	680	3.050	3.730
Gereed 2019	–	200	200
Restant einde 2019	95	2.080	2.175

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV)

Toelichting

De eerste tabel betreft de sanering vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten wordt uitgevoerd onder regime van de Wet geluidhinder. In 2018 is de resterende saneringsvoorraad nader beschouwd en opgeschoond. Als gevolg hiervan is de saneringsvoorraad afgenomen omdat woningen al bleken te zijn gesaneerd met middelen uit het ISV en omdat woningen niet langer voor maatregelen in aanmerking bleken te komen.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluidhinder milieubeheer) nog onder regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

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

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

	1990	2000	2005	2010	NEC- Richtlijn				Herziene NEC- Richtlijn ¹		Herziene NEC- Richtlijn	
					Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Richtlijn	Raming	Richtlijn	
SO ₂	194	77	67	35	50	31	29	27	30	48	31	32
NO _x	629	441	381	312	260	265	254	246	173	210	127	149
NH ₃	351	176	155	134	128	129	128	132	119	142	107	122
NM VOS ²	601	331	265	268	185	253	251	252		244		225
NM VOS	601		199		185	160	152	154	144	183	146	169
PM _{2,5}	53	30	24	17		15	14	14	11	15	10	13

1 De plafonds voor 2020 en 2030 zijn afgeleid van de Richtlijn inzake nationale emissie reductieverbintenissen inzake bepaalde stoffen in de lucht (2016/2284, herziene NEC), waarin reductiepercentages zijn opgenomen ten opzichte van basisjaar 2005. De voorstellen voor 2020 zijn gelijk aan de waarden in het herziene Gotenburgprotocol, dat op 7 oktober 2019 in werking is getreden.

2 Voor NMVOS (Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan) zijn 2 verschillende reeksen opgenomen. In het kader de verplichte rapportage aan de EU en de UNECE over 2017 dienden nieuwe bronnen te worden meegenomen voor (NMVOS), waardoor de gerapporteerde cijfers aanzienlijk hoger uitkwamen dan die in de jaren daarvoor. Zoals in de brief daarover aan de Tweede Kamer van 9 april 2019 ((Kamerstukken II, 2018–2019, [30 175, nr. 336](#)) is aangegeven, betreft dit geen veranderingen in de werkelijke emissies, maar louter een administratieve aanpassing. In het kader van de herziene NEC moeten deze bronnen weliswaar in kaart worden gebracht, maar zijn ze uitgezonderd van de reductieverplichtingen. De bovenste rij voor NMVOS in de tabel geeft de werkelijke emissies weer. De onderste rij betreft de emissies die meetellen bij realisatie van de reductieverplichtingen uit de herziene NEC.

Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Beleidsconclusies

In 2019 is verder gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat doorloopt tot aan de invoering van de Omgevingswet. Er resteren namelijk nog enkele knelpunten, zoals die in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof) en bij binnenstedelijke gebieden (NO₂). Met name daar is het gewenst de NSL-aanpak nog enige tijd voort te zetten en te monitoren. Begin 2019 is het IBO luchtkwaliteit afgerond en aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2018–2019, [30 175, nr. 340](#)).

In overleg met medeoverheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven is in 2019 gewerkt aan het sluiten van een schone lucht akkoord om te werken aan de doelstelling van permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Dit akkoord, waarbij de uitkomsten van het IBO zijn betrokken is voorjaar 2020 gepresenteerd. Het SLA heeft als doel 50% gezondheidswinst te realiseren afkomstig uit Nederlandse bronnen ten opzichte van 2016, zo wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030.

De Tweede Kamer heeft in 2019 ingestemd met de Aanvullingswet geluid Omgevingswet (Kamerstukken II, 2018–2019, [35 054, nr. 2](#)). De Eerste Kamer is in 2019 gestart met de behandeling. Hiermee wordt op wetsniveau de basis voor uitwerking van de nieuwe geluidregels vormgegeven. Daarnaast

heeft in 2019 de uitwerking van de uitvoeringsregelgeving (Aanvullingsregeling geluid) plaatsgevonden. De saneringsoperatie heeft geleid tot extra gesaneerde woningen. De voortgang van de sanering wordt bepaald door het beschikbare budget, dat ook in 2019 weer volledig is besteed. Verbreding van de saneringsoperatie vindt plaats via de nieuwe geluidregelgeving onder de Omgevingswet. In 2019 zijn twee vernieuwende geluidmaatregelen opgenomen in de rekenvoorschriften, namelijk de geluiddiffactor bij wegen en het minischerm bij spoor. Dit bevordert de toepassing van deze geluidmaatregelen. Daarnaast is ook aan de uitwerking van maatregelen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering in 2019 verder invulling gegeven.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	31.227	16.205	17	17.407	32.038	24.825	7.213	1
Uitgaven	31.867	28.869	20.563	23.627	36.862	27.603	9.259	
20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	31.867	28.869	20.563	23.627	36.862	27.603	9.259	
20.01.01 Opdrachten	6.431	7.231	6.507	6.080	4.940	3.107	1.833	2
- Verkeersemmissies	3.061	3.163	2.446	2.001	4	0	4	
- Geluid- en Luchtsanering	3.370	4.068	3.725	3.938	4.765	3.107	1.658	
- Overige opdrachten	0	0	336	141	171	0	171	
20.01.02 Subsidies	3.544	50	0	0	0	0	0	
- Euro 6 en Euro-VI	3.544	0	0	0	0	0	0	
- Overige Subsidies	0	50	0	0	0	0	0	
20.01.03 Bijdragen aan agentschappen	2.477	2.315	1.722	921	1.462	1.530	- 68	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.477	2.315	1.722	921	1.372	1.530	- 158	
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI					90	0	90	
20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden	18.095	18.010	11.213	16.124	30.105	22.552	7.553	3
- NSL	0	0	0	5	9.639	0	9.639	
- Wegverkeerlawaaï	18.074	18.010	11.213	16.119	20.466	22.552	- 2.086	
- Overige bijdrage medeoverheden	21	0	0	0	0	0	0	
20.01.07 Bekostiging	1.320	1.263	1.121	502	355	414	- 59	
Ontvangsten	0	236	179	342	2.136	0	2.136	4

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingenrealisatie van € 7,2 miljoen is het gevolg van een verplichtingenschuif van 2020, 2021 en 2022 naar 2019 ten behoeve van de meerjarige opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) voor het uitvoeren van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

2. De hogere kasrealisatie van € 1,8 miljoen wordt veroorzaakt door de uitgaven voor de aanvullingsregeling geluid in relatie tot de Omgevingswet. Bij Najaarsnota 2019 zijn hiervoor aanvullende middelen toegekend. Hiernaast zijn er hogere uitgaven gerealiseerd in het kader van de voorbereiding en sluiten van het Schone Lucht Akkoord.
3. De hogere kasrealisatie van € 7,5 miljoen is het enerzijds het gevolg van de afwikkeling van het Nationale Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit 2018 (NSL 2018) (€ 9,6 miljoen). Bij Najaarsnota 2019 zijn de hiervoor benodigde middelen overgeboekt vanuit de reservering op het Infrastructuurfonds naar artikel 20. Anderzijds is er € 2,1 miljoen minder gerealiseerd met betrekking tot wegverkeerslawaai als gevolg van overhevelingen bij Voorjaarsnota 2019 binnen het artikel en naar het Gemeentefonds en BTW-compensatiefonds.
4. De hogere ontvangst van € 2,1 miljoen betreft middelen die in het kader van de afwikkeling van de NSL 2018 na vaststelling zijn teruggevorderd. Hiernaast heeft ook het Bureau Sanering Verkeerslawaai na vaststelling van subsidieverplichtingen middelen teruggestort.

Toelichting op de financiële instrumenten

20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder

20.01.01 Opdrachten

In 2019 zijn opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen .

- Uitvoering Geluid. Hierbij betreft het onder andere de opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voor de uitvoering van het subsidieprogramma Sanering Wegverkeerslawaai. Hiernaast zijn er uitgaven gerealiseerd in het kader van de technische uitwerking van de Aanvullingsregeling geluid en het informatiemodel Geluid ten behoeve van de Omgevingswet
- Uitvoering Lucht. In het het kader van het Schone Lucht Akkoord zijn opdrachten verstrekt voor het voorbereiden en uitvoeren van diverse pilots (landbouw, industrie en mobiele voertuigen). Tevens zijn er opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de decentrale overheden en het Rijk om het maatregelenpakket voor het SLA tijdig klaar te hebben. Hiernaast zijn er middelen ingezet om de lijst met maatregelen en acties die moeten leiden tot een versneld realiseren van de WHO waarden voor luchtkwaliteit door te rekenen.

20.01.03 Bijdragen aan agentschappen

RWS

Deze middelen zijn ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor werkzaamheden met betrekking tot luchtkwaliteit en geluid voor onder meer het geven van inhoudelijk advies, het uitvoeren van (literatuur)onderzoek, het verzorgen dan wel ondersteunen van rapportages en het verzorgen van het secretariaat.

20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden

In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2019 bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaai aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai.

Hiernaast zijn de laatste tranches in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2018 (NSL) en het oplossen van de resterende binnenstedelijke knelpunten uitbetaald aan de provincies. De laatste verplichtingen zijn hiermee afgewikkeld.

20.01.07 Bekostiging

In 2019 is een bijdrage verstrekt aan TNO in het kader van het Milieuonderzoeksprogramma voor het onderdeel luchtkwaliteit.

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele tabel uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder (bedragen x € 1.000)							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hoofdstuk XII		47.294	31.867	28.870	20.563	23.625	34.870
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 20.01	15.754	10.046	7.250	5.988	4.215	10.712
<i>Waarvan NSL</i>		0	0	0	0	0	9.636
Geluidshinder	Artikelonderdeel 20.01	31.540	21.821	21.620	14.575	19.410	24.158
Infrastructuurfonds		19.746	24.387	13.098	20.842	31.424	26.826
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 12.03	82	334	0	0	0	0
<i>Waarvan NSL</i>		82	334	0	0	0	0
Geluidshinder	Artikelonderdeel 12.03	11.778	20.758	5.503	7.364	6.952	11.987
	Artikelonderdeel 13.03	7.886	3.295	7.595	13.478	24.472	14.839

3.2.11 Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Algemene doelstelling

Bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van natuurlijke hulpbronnen, zicht op de economische keten en het gebruik van hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen, het verminderen van emissies en het versterken van de Nederlandse economie.

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

Duurzaamheid moet expliciet onderdeel uit gaan maken van afwegingen en besluiten van organisaties en individuen in Nederland. Om dit te bereiken worden belemmeringen weggenomen, instrumenten ontwikkeld en samenwerkingsverbanden georganiseerd met de maatschappelijke partners. De Minister is hierbij verantwoordelijk voor:

- De transitie naar een circulaire economie⁷ die wezenlijk bijdraagt aan het verminderen van de milieudruk en het halen van de klimaatdoelstelling, het verbeteren van de voorzieningszekerheid en het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie en het vitaal houden van ons natuurlijk kapitaal;
- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies te voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in verdichte gebieden te verbeteren;
- Het met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking;
- Het coördineren van beleid in Europees en in mondiaal verband om het internationale level playing field voor duurzaamheid te versterken;
- Het toepassen van slimme marktprikkels door het beprijzen van milieuschade;
- Het coördineren van het interdepartementale plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen overheden 2015–2020.

Stimuleren

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

De verduurzaming van productketens waarbij bedrijven worden gestimuleerd om efficiënter om te gaan met grondstoffen, kringlopen verder te sluiten en meer waarde uit afval te halen. Hiertoe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld de Transitieagenda's, aanpassing van regelgeving, Green Deals en ketenprojecten;

- Samenwerking met andere organisaties om begrippen als «duurzaam consumeren» en «maatschappelijk verantwoord ondernemen» concreet en hanteerbaar te maken voor (kleine) bedrijven en burgers;

- Investerings in productietechnieken met een lagere milieuschade. Bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL) en Groen Beleggen;
- Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) bij zowel het Rijk als decentrale overheden te vergroten/versterken, met speciale aandacht voor klimaatneutraal en circulair inkopen.

Indicatoren en Kengetallen

Duurzame ontwikkeling kan op meerdere manieren inzichtelijk worden gemaakt. In internationaal verband zijn najaar 2015 in de Verenigde Naties de Sustainable Development Goals vastgesteld. Over de stand van zaken in Nederland wordt regelmatig gerapporteerd («Meten van SDGs, een eerste rapportage voor Nederland», CBS, november 2016). Ook is hierop aansluitend vanaf Verantwoordingsdag 2018 de jaarlijkse Monitor Brede Welvaart door het CBS beschikbaar, als opvolger van de Monitor Duurzaam Nederland (brief mEZ, december 2016). Sinds 2019 is de Monitor Brede Welvaart geïntegreerd met de rapportage over het meten van SDG's.

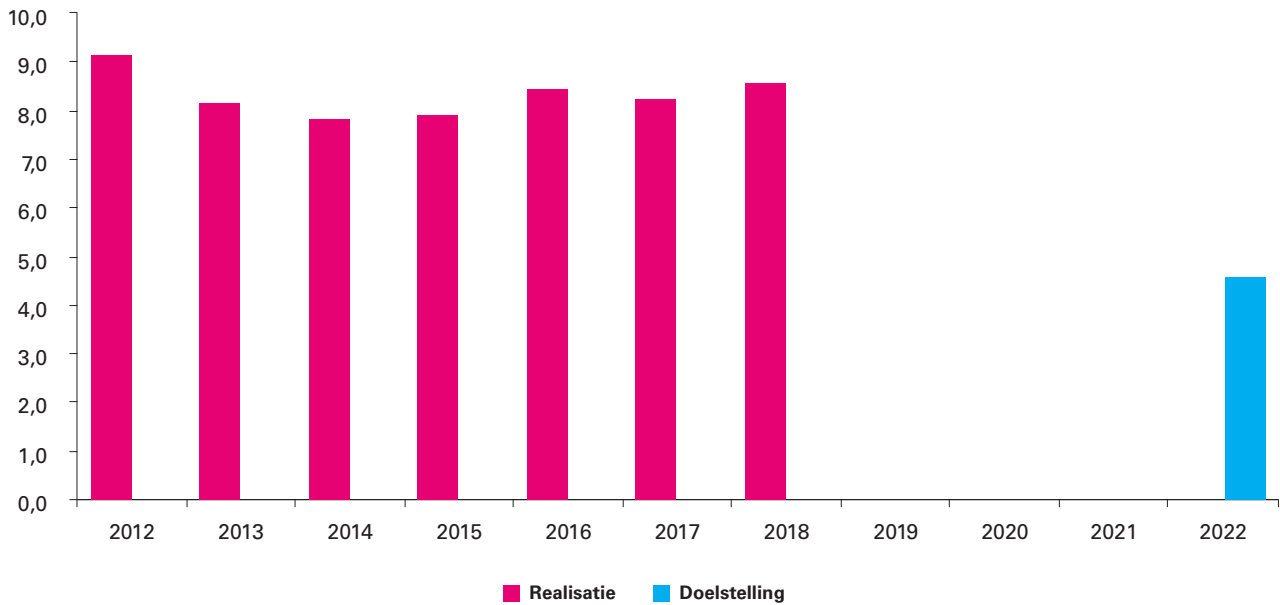
Onder regie van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt samen met andere kennisinstellingen een vierjarig monitoringprogramma van 2019 – 2023 uitgevoerd, waarin een volwaardig meet- en sturingssysteem wordt uitgewerkt voor het monitoren van de voortgang naar een circulaire economie. Dit was aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie en is op 8 februari 2019 aangeboden aan de Tweede Kamer als bijlage bij de brief van de staatssecretaris -van IenW (Kamerstuk 2018-2019, [32 852, nr 76](#)).

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

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

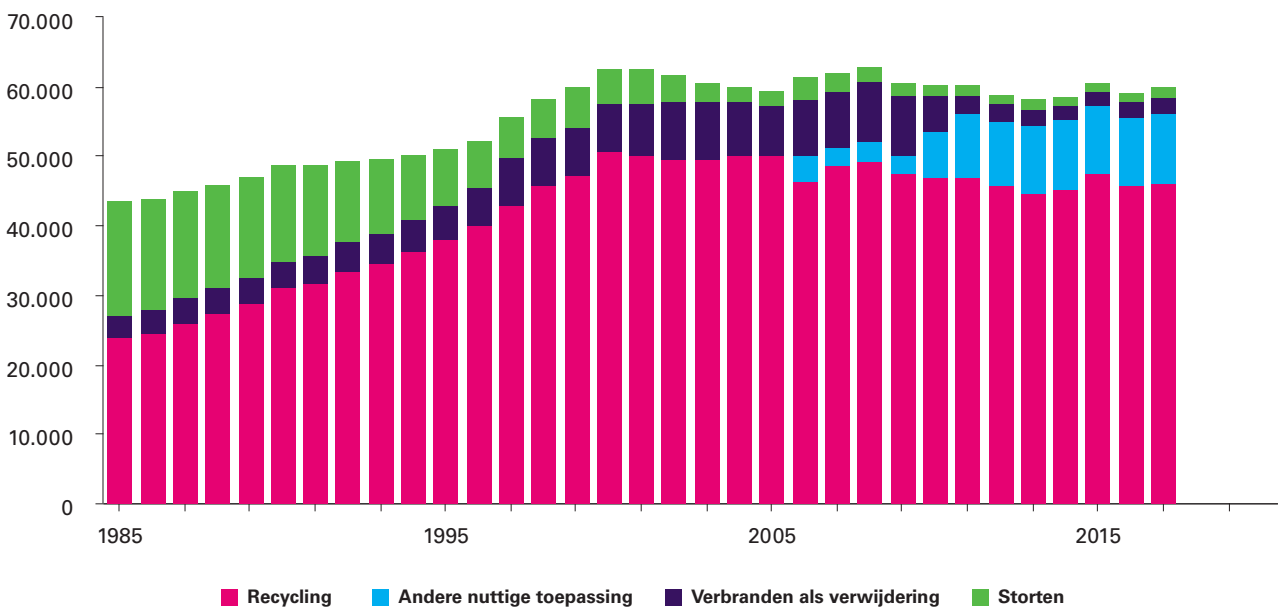
Onderstaande grafieken laten cijfers realisatie afvalaanbod versus doelstelling (grafiek 1) zien. Grafiek 2 laat de Afvalverwerking (storten, recyclen en verbranden) zien. Grafiek 3 is een weergave van het werkelijke afval als deze de groei van het bbp zou volgen. De ambitie is om de hoeveelheid afval die wordt gestort of verbrand terug te brengen van 10 Mton in 2012 naar circa 4,5 Mton in 2022. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling. De hoeveelheid huishoudelijk restafval is afgenomen terwijl de hoeveelheid bedrijfsafval is toegenomen. Het is aannemelijk dat voor dat laatste de aantrekkende economie een rol in speelt.

Hoeveelheid Nederlands afval dat de keten verlaat (Mton)



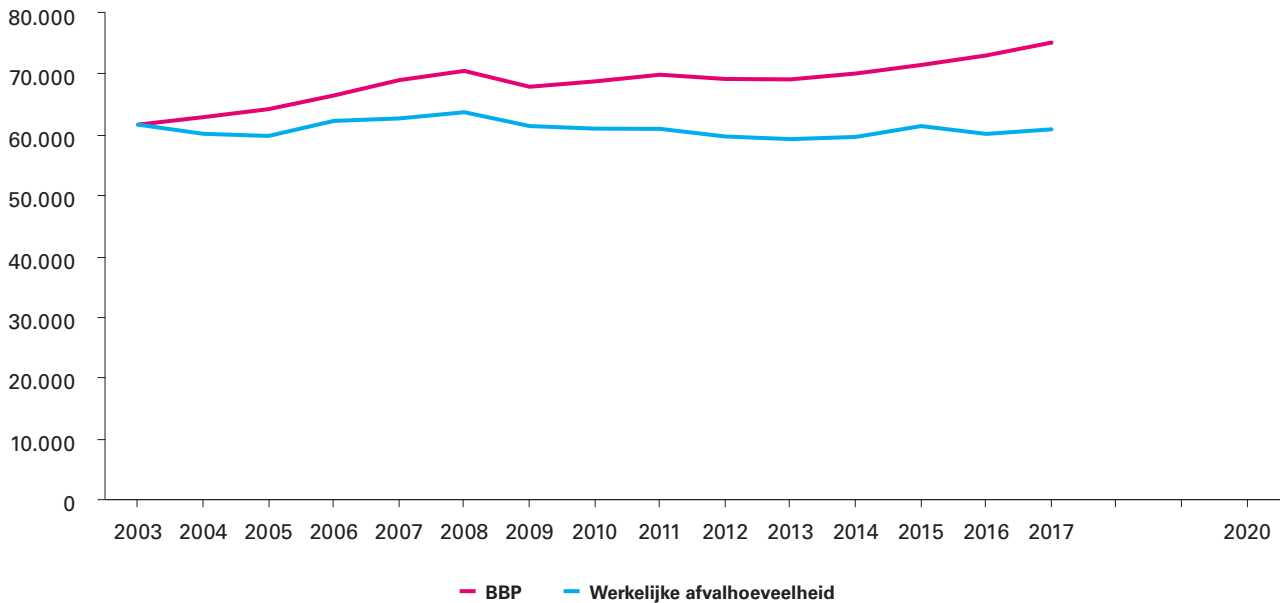
Bron: RWS Leefomgeving

Figuur 1



Bron: RWS Leefomgeving

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



Bron: RWS Leefomgeving

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2019 in grote mate conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot neerwaartse bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand is aangegeven welke activiteiten in 2019 hebben plaatsgevonden.

In 2019 is verder ingezet op een ambitieus beleid op circulaire economie dat de transitie in Nederland en in Europa ondersteunt. Dit gebeurt in de context van het door lenW gecoördineerde Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050».

Op 8 februari 2019 is het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023 door het kabinet aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2018-2019, [32 852, nr. 76](#)). Het uitvoeringsprogramma bevat concrete acties ten aanzien van de vijf transitieagenda's (biomassa en voedsel, kunststoffen, maakindustrie, bouw en consumptiegoederen) en de dwarsdoornijdende thema's zoals circulair ontwerp, stimulerende wet- en regelgeving en het Versnellingshuis. Vanaf de zomer van 2020 zal het uitvoeringsprogramma jaarlijks geactualiseerd worden.

Om uitvoering te geven aan het programma is binnen de lenW begroting in de jaren 2019 en 2020 middelen in totaal € 16 miljoen vrijgemaakt. Deze middelen zijn in 2019 ingezet voor o.a. de monitoring van de voortgang en effecten van de maatregelen, voor de uitvoering van het deel van de transitieagenda's waar lenW voor verantwoordelijk is en voor het Versnellingshuis.

Daarnaast heeft lenW samen met VNO-NCW/MKB-Nederland en Nederland circulair! (waaronder MVO-Nederland en Het Groene Brein) op 13 februari het Versnellingshuis Nederland Circulair! opgericht, waar circulaire initiatieven van bedrijfsleven worden ondersteund en kennis en best practices van circulaire businesscases worden ontwikkeld en verspreid.

Op 21 februari 2019 organiseerde lenW de eerste Nationale Conferentie Circulaire Economie met sessies over de transitieagenda's en over onderwerpen als wet- en regelgeving, monitoring, circulair ontwerp, gedrag en het Versnellingshuis. De conferentie werd afgesloten met de ondertekening van het Plastic Pact.

Om de voortgang naar een circulaire economie te volgen en bij te kunnen sturen, is onder regie van het Planbureau voor de Leefomgeving samen met andere kennisinstellingen een vierjarig monitoringprogramma van 2019 – 2023 gestart, waarin een volwaardig meet- en sturingsstelsel wordt uitgewerkt. In dit kader is door PBL op 17 december 2019 een policy brief gepubliceerd met een reflectie op de halveringsdoelstelling.

De internationale context is voor Nederland van groot belang. Internationale Nederlandse bedrijven hebben baat bij een uniforme regeling op het gebied van circulaire economie die een groot deel van hun afzetmarkt bestrijkt. Ten slotte streven we ernaar om geen afwenteling naar andere plekken in de wereld te hebben, waar op dit moment wel sociale en milieuschade ontstaat als gevolg van bijvoorbeeld grootschalige grondstofwinning en dumping van afval. Daarom is in 2019 werk gemaakt van een internationaal informatiepakket van de Nederlandse aanpak en is verder gewerkt aan een samenhangende internationale inzet op de diverse aspecten van een Circulaire Economie.

Een belangrijk instrument om de doelstellingen ten aanzien van Circulaire Economie te realiseren is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Dat betekent dat bij de inkoop van producten, diensten en werken de effecten op people, planet en profit worden meegenomen. In 2019 is met MVI een impuls gegeven aan klimaatneutraal en circulair inkopen vanuit de Rijksbrede Klimaatveloppe. Verder zijn een aantal nieuwe tools in gebruik genomen die MVI en de monitoring van MVI ondersteunen, waaronder de MVI-zelfevaluatie tool, de MVI criteria webtool en de ISO 20400 benchmark. Het RIVM heeft de rapportage over de MVI-effecten van de tweede 8 prioritaire productgroepen opgeleverd. Verder is in 2019 het MVI congres georganiseerd en is de derde editie van de KoopWijsPrijs uitgereikt. In de voortgangsbrief MVI van 4 juli 2019 (Kamerstukken II, 2018-2019, [26 485, nr. 315](#)) is de laatste stand van zaken gemeld aan de Kamer en de Rijksinkoopstrategie is op 28 oktober naar de Kamer gezonden (Kamerstukken II, 2018-2019, [30 196, nr. 679](#)).

Het Ministerie van lenW werkt ook aan de verduurzaming van zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering en heeft daarvoor een eigen Actieplan MVI opgesteld. Op de prioriteiten circulaire economie en klimaat zijn strategieën ontwikkeld voor de directe uitstoot van lenW en voor de indirecte uitstoot via Rijksinfrastructuurprojecten, in lijn met het Klimataakkoord. lenW publiceert tevens jaarlijks een duurzaamheidsverslag en is gecertificeerd op de CO₂-Prestatieladder (niveau 4).

Met de verstrekte bijdragen aan mede-overheden zal een afvalverbrandingsinstallatie aangeschaft worden op Sint-Eustatius. Het eerste deel van de bijdrage is in 2019 verstrekt. De beoogde installatie en bijbehorende

offerte is op verzoek van lenW ter beoordeling voorgelegd aan het adviesbureau Ramboll. Voorwaarde voor de aanschaf was dat diverse aanbevelingen van Ramboll werden overgenomen. In dit kader lopen ook in 2020 nog onderhandelingen tussen het Openbaar Lichaam Sint-Eustatius, het lokale afvalbedrijf en de leverancier.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	17.656	18.986	- 4.746	57.659	74.157	50.173	23.984	1
Uitgaven	18.530	19.059	21.741	52.352	29.867	49.962	- 20.095	
21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium	1.310	736	618	540	146	1.188	- 1.042	
21.04.01 Opdrachten	1.120	736	618	540	146	1.188	- 1.042	2
21.04.03 Bijdragen aan agentschappen	190	0	0	0	0	0	0	
- <i>Waarvan bijdrage aan agentschap RWS</i>	190	0	0	0	0	0	0	
21.05 Duurzame productketens	13.531	16.178	20.445	24.432	28.835	42.936	- 14.101	
21.05.01 Opdrachten	4.818	9.033	10.724	8.929	9.898	21.003	- 11.105	3
- <i>Uitvoering Duurzame Productketens</i>	4.818	9.032	5.854	3.632	4.708	10.119	- 5.411	
- <i>Caribisch Nederland Afvalbeheer</i>	0	0	1.449	0	0	0	0	
- <i>Transitie inkopen</i>	0	0	0	0	0	7.500	- 7.500	
- <i>Overig</i>	0	0	0	5.297	5.190	3.384	1.806	
21.05.02 Subsidies	1.494	1.749	2.541	3.484	9.458	14.216	- 4.758	4
- <i>Caribisch Nederland Afvalbeheer</i>	0	0	0	0	0	3.559	- 3.559	
- <i>Chemische Recycling kunststoffen</i>	0	0	0	0	2.700	10.000	- 7.300	
- <i>Overige Subsidies</i>	0	0	0	0	6.758	657	6.101	
21.05.03 Bijdragen aan agentschappen	7.219	5.396	7.180	7.078	7.861	7.247	614	
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	7.219	5.396	7.180	7.078	7.861	7.247	614	
21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	4.471	1.148	0	1.148	5
- <i>Caribisch Nederland Afvalbeheer</i>	0	0	0	0	1.148	0	1.148	
21.05.06 Bijdragen ZBO en RWT				470	470	470	0	
21.06 Natuurlijk kapitaal	3.689	2.145	678	387	886	5.838	- 4.952	
21.06.01 Opdrachten	1.322	1.331	678	387	886	5.838	- 4.952	6
21.06.02 Subsidies	138	0	0	0	0	0	0	
21.06.03 Bijdragen aan agentschappen	2.229	814	0	0	0	0	0	
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	2.229	814	0	0	0	0	0	
21.07 Duurzame Mobiliteit	0	0	0	26.993	0	0	0	
21.07.01 Opdrachten	0	0	0	3.155	0	0	0	
21.07.02 Subsidies	0	0	0	18.614	0	0	0	
- <i>Subsidie Duurzame Mobiliteit</i>	0	0	0	18.614	0	0	0	
21.07.03 Bijdragen aan agentschappen	0	0	0	5.224	0	0	0	
- <i>Waarvan bijdrage aan NEa</i>	0	0	0	2.775	0	0	0	
- <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	0	0	0	178	0	0	0	
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	0	0	0	2.271	0	0	0	
Ontvangsten	6	2.198	618	215	171	0	171	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere realisatie op het verplichtingenbudget wordt veroorzaakt door de middelen die verkregen zijn vanuit de Klimaatenvelophe (€ 17,5 miljoen) en de herschikking van budget binnen de artikelen van lenW á € 8 miljoen. Tot slot resteert er een saldo van hogere en lagere uitgaven (- € 1,6 miljoen).
2. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door een overboeking naar artikel 19 van € 1,0 miljoen in het kader van de jaarlijkse opdrachtverstrekking aan het RIVM. Deze wordt verantwoord op artikel 19.
3. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door verschillende budgettaire overboekingen.
 - Bij eerste suppletoire begroting zijn er meerdere bedragen overgeboekt naar andere departementen of uitvoeringsorganisaties. Er is voor € 0,4 miljoen overgeboekt naar LNV als bijdrage in de kosten van het onderzoek biologische varkens, het project voor verduurzaming van de veehouderij en het project Circulair Skills. Er is een bedrag van € 1,4 miljoen overgeboekt naar RVO voor onder andere de opdrachten voor het versnellingshuis en Social Return. Verder is er voor een bedrag van € 0,9 miljoen overgeboekt naar RIVM in het kader van de jaarlijkse opdrachtverstrekking. Ook is er € 0,75 miljoen overgeboekt naar VWS voor de opdracht circulair inkopen in de zorg en is er € 1,2 miljoen overgeboekt naar BZK voor de opdracht maatschappelijk verantwoord inkopen.
 - Daarnaast zijn bij ontwerpbegroting 2020 aanvullende opdrachten verstrekt aan RVO en RIVM in het kader van circulaire economie, hiervoor is respectievelijk € 1,3 miljoen en € 0,4 miljoen overgeboekt. Daarnaast zijn er interne budgetschuivingen geweest van het opdrachtenbudget naar het subsidiebudget ter hoogte van € 3,0 miljoen. Dit betrof de subsidies voor CO2-schaduwprizen, Nederland Circulair en de Subsidieregeling advies bij klimaatneutraal en circulair inkopen.
 - Bij tweede suppletoire begroting is er een bedrag van € 1,9 miljoen overgeboekt naar het Planbureau voor de Leefomgeving voor het monitoringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023.
4. Bij eerste suppletoire begroting is er € 3,6 miljoen budget overgeheveld van het instrument subsidies naar het instrument bijdragen mede-overheden vanwege wijziging van het gekozen financieel instrument voor een bijdrage aan het afvalbeheer Caribisch Nederland. Verder zijn er vanuit de Rijksbrede Klimaatenvelophe verschillende overboekingen gedaan voor in totaal € 7,3 miljoen. De voornaamste verklaringen zijn de overboeking naar EZK van € 5,1 miljoen voor de uitvoering van de pilot CO2-reductie en een aanvullende opdracht die is verstrekt aan RWS (€ 1,0 mln). De hogere realisatie op Overige Subsidies wordt veroorzaakt door de verkregen middelen in het kader van de Urgenda-maatregelen (€ 3,0 miljoen) en de € 3,0 miljoen die overgeboekt is vanuit het opdrachtenbudget.
5. De hogere realisatie wordt veroorzaakt door de overheveling van € 3,6 miljoen van het instrument subsidies naar bijdrage mede-overheden. Deze bijdrage is bestemd voor het afvalbeheer Caribisch Nederland. Deze overboeking wordt gesaldeerd met prioritering van middelen over de beleidsartikelen (€ 2,4 miljoen). De taakstellende

- onderuitputting staat op artikel 99 geboekt en is structureel verwerkt door verlaging van de budgetten op de diverse artikelen binnen de lenW begroting Hoofdstuk XII.
6. De lagere realisatie wordt veroorzaakt door de overboeking van € 5,0 miljoen naar RWS vanwege innovaties in de grond, weg en waterbouw (GWW).

Toelichting op de financiële instrumenten

21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

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

21.04.01 Opdrachten

In dit kader zijn opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling en implementatie van het duurzaamheidsinstrumentarium, zoals monitoring, onderzoek en kennisontwikkeling en het stimuleren van circulair ondernemen.

21.05 Duurzame Productketens

Productketens zijn onderzocht met het oog op de gevolgen van de winning, verwerking en het (her)gebruik van grondstoffen. Er is ondersteuning geboden op het gebied van actie- en resultaatgerichte samenwerking in ketens en in de «gouden driehoek» (onderzoekers, ondernemers en overheid) om te komen tot een circulaire economie gericht op het maximaliseren van de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het minimaliseren van waardevernietiging.

Verduurzaming van de veehouderij is niet alleen van belang als onderdeel van de transitie naar een circulaire economie, maar ook om te kunnen voldoen aan (Europese) doelen op het gebied van emissies en milieukwaliteit. Tevens is verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving rondom veehouderijen nodig voor het waarborgen van een goed en gezond woon- en leefklimaat.

21.05.01 Opdrachten

In dit kader zijn opdrachten verstrekt omtrent de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid (onder andere de uitvoering van het LAP3). Daarnaast heeft dit betrekking op opdrachten voor de uitvoering van «Nederland circulair in 2050». Dit betreft vooral de uitvoering van de prioriteiten kunststoffen, consumptiegoederen en het gedeelte infrastructuur van de prioriteit bouw.

Voor landbouw betreft het onder andere onderzoek naar toepassingen van maatregelen die de emissies uit veehouderijen naar de lucht en de leefomgeving verminderen en daarmee bijdragen aan een goed en gezond woon- en leefklimaat rond veehouderijen.

21.05.02 Subsidies

Dit betreft uitgaven voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen. Daarnaast is er subsidie verleend in het kader van het ontwikkelen, beheren en toetsen van transparante duurzaamheidscriteria.

21.05.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de gedane bijdrage aan RWS in het kader van de transitie naar een Circulaire Economie (CE). Het betreft hier ook een opdracht aan RWS voor de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar lenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden

Dit betreft de gedane bijdragen aan Saba, Sint-Eustatius en Bonaire voor de programma's aanpak wegwerpplastic en de bijdrage aan Sint-Eustatius voor de aanschaf van verbrandingsinstallatie.

21.06 Natuurlijk Kapitaal

Biotische (materiaal)ketens in kader van het borgen van het natuurlijk kapitaal zijn een integraal onderdeel van de transitie naar een circulaire economie. Biotische ketens, zoals hout of biocomposiet, kunnen vaak een alternatief zijn voor materialen van fossiele of minerale oorsprong. Duurzaam geproduceerde biotische grondstoffen maken het mogelijk om goederen of diensten duurzaam te kunnen benutten als circulair alternatief.

21.06.01 Opdrachten

Het betreft hier verstrekte opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa.

Verder betreft dit de opdracht die aan RWS verstrekt is voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. RWS is gevraagd om de relatie inzichtelijk te maken tussen de inzet van biotische materialen en de gevolgen voor materiaalgebruik, CO₂-emissies en energiegebruik. Verder leverde RWS ondersteuning van Green Deals en de City Deal Circulaire Stad. Verder gaat het om enkele taken in verband met het stortplaatsendossier, informatie- en kennisoverdracht op het gebied van milieu-beleid en -regelgeving voor de landbouw.

21.07 Duurzame Mobiliteit

Op dit artikelonderdeel werden in 2018 met name opdrachten, subsidies en agentschapsbijdragen betreffende duurzame mobiliteit verantwoord. Vanaf 2019 vindt deze verantwoording plaats op artikel 14.

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage «Fiscale regelingen» in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota «Toelichting op de fiscale regelingen».

Fiscale regelingen 2017–2019, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (bedragen x € miljoen)

2017	2018	2019
------	------	------

Vrijstelling groen beleggen box 3	44	39	37
Heffingskorting groen beleggen	27	26	25
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	114	99	107
VAMIL	27	40	32

3.2.12 Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

Algemene doelstelling

Het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving, die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren.

Rol en verantwoordelijkheden

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een gezonde en veilige leefomgeving. Deze regisserende rol komt naar voren in:

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), bij de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biocidenverordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicovolle bedrijven en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail, buisleidingen en weg) zijn voorbeelden waarbij dit in de vorm van wet- en regelgeving gebeurt. Voor deze dossiers geldt dat Nederland een actieve bijdrage levert aan de Europese processen die leiden tot verdere verbetering van deze internationale regels.
- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of waar specifieke omstandigheden in Nederland het stellen van regels voor de veiligheid van de omgeving noodzakelijk maken, wordt in dialoog met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. Dit is onder meer aan de orde bij de regelgeving rond buisleidingen, risicovolle bedrijven, de emissies van zeer zorgwekkende stoffen en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Met dat laatste wordt een balans gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid. De voorgenomen verplichting om asbestdaken te saneren is in 2015 aangekondigd en krijgt in 2018/2019 zijn juridische vormgeving. In Nederland vormen asbestdaken de belangrijkste bron van verspreiding van asbestvezels in de leefomgeving.
- Waar nieuwe technologische ontwikkelingen aanleiding zijn om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, kan het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe vormen van nanotechnologie en biotechnologie.
- Het reduceren van de regeldruk wordt onder meer nagestreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden door 29 Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij zes OD's een specialisatie in BRZO12-taken hebben. De Minister heeft hierin een regisserende rol als voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad (BOB) en als verantwoordelijke voor het VTH-stelsel.

- Tegengaan van lastendruk is ook een centrale invalshoek bij het transport van gevaarlijke stoffen. Om die reden stelt Nederland in principe geen hogere eisen aan verpakkingen en voer- of vaartuigen dan in de relevante internationale verdragen is vastgelegd, conform de EU-Kaderrichtlijn transport gevaarlijke stoffen.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu bij activiteiten met GGO's.
- Het verlenen van vergunningen voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid in Caribisch Nederland.

Stimuleren

Het is primair de verantwoordelijkheid van bedrijven die risico's voor een gezonde en veilige leefomgeving vormen om deze risico's te identificeren en te voorkomen of te beperken. Dit geldt ook voor overheden die, bijvoorbeeld in de ruimtelijke ordening of vergunningverlening, keuzes maken die invloed hebben op een gezonde en veilige leefomgeving. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan, door het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is daarbij een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Veiligheid en Justitie ontwikkeld) en de Atlas Leefomgeving zijn hiervan voorbeelden. Op basis van deze informatie kunnen burgers nagaan hoe het is gesteld met de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Het landelijk asbestvolg-systeem voorziet alle ketenpartijen van de nodige informatie. Om de sanering van asbestdaken tijdig op gang te brengen wordt het voorgenomen verbod begeleid door een subsidieregeling die in 2016 is ingegaan. Zoals verwacht is het in totaal beschikbare bedrag van € 75 miljoen in 2019 volledig besteed. In 2016 is een samenwerkingsverband met alle betrokken partijen opgericht om onder meer met behulp van een meerjarig uitvoeringsprogramma de sanering van de asbestdaken te begeleiden. Hiermee moet worden voorkomen dat er een capaciteitsprobleem ontstaat bij de inventarisatie- en verwijderings-bedrijven en dat er een handhavingsprobleem ontstaat na inwerking-treding van het verbod. Decentrale overheden verkennen momenteel de mogelijkheden voor financieringsconstructies, bijvoorbeeld gekoppeld aan andere verduurzamingsmaatregelen.
- Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infra-structuur door te bevorderen dat de risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven en buisleidingen.
- Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met behulp van het instrument van de Safety Deals.
- Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan in innovaties wordt meegenomen, door via kennisontwikkeling en opleiding dit veiligheids-denken te ontwikkelen en te integreren. Daardoor kunnen op termijn

gezonde en veilige producten en processen tot stand komen, hetgeen tevens bijdraagt aan realiseren van een circulaire economie («Veilig aan de Voorkant», Safe-by-design).

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

Indicatoren en Kengetallen

Veiligheid en veiligheidsbeleving zijn niet eenvoudig objectief te meten. Het streven is gericht op het voorkomen van onveiligheid: vermeden onveilige situaties laten zich niet meten. Op dit terrein worden daarom kwantitatieve kengetallen gehanteerd.

REACH

In het kader van de Europese stoffenregelgeving (REACH) worden stoffen beoordeeld en waar nodig van maatregelen voorzien (geharmoniseerde classificatie en labeling, autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage aan dat proces, waarbij de Nederlandse inzet wordt bepaald door de eerder ontwikkelde beleidsprioriteringscriteria en de mate waarin de betreffende stof voor Nederland zorgen oplevert, of hier geproduceerd of gebruikt wordt. Onderstaande tabel geeft aan wat de Nederlandse inbreng in 2019 is geweest bij deze producten van het Europese systeem. Daarbij betreft de Nederlandse bijdrage de door Nederland ingebrachte dossiers en door andere lidstaten ingebrachte dossiers waar Nederland veelal actief input op levert.

Tabel resultaten EU REACH in 2019

		Geraamd 2019	Gerealiseerd 2019		
		NL inbreng ¹	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	80	345	126	339
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stoffevaluaties	2 (30)	50	2 (11)	31
3a	Door Nederland gescreende stoffen	Circa 20	n.v.t.	11	n.v.t.
3b	Door Nederland ingediende en (becommentarieerde) RMO-analyses	6	n.v.t.	6	15
4a	Door Nederland ingebrachte en (becommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen	2 (13)	15	1 (6)	15
4b	Door Nederland gerapporteerde en (becommentarieerde)	0 (40-57)	60	1 (80)	80

5	opinies over clusters van autorisatieverzoeken Door Nederlandse RAC en SEAC leden gerapporteerde en (becommentarieerde) opinies over restrictiedossiers	2 (8-11)	11	2 (10)	10
6	Door Nederlandse ingebrachte en (becommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling	5-10 (36)	70	6 (52)	52
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	450	n.v.t.	571	n.v.t.

1 De aantallen weergegeven tussen () betreffen door NL beoordeelde/becommentarieerde documenten.

Toelichting

Het beoordelings- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde classificatie en labelling beperkt zich veelal niet tot één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co)rapporteur-schappen. De aantallen door Nederland beoordeelde ontwerpbesluiten en becommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM.

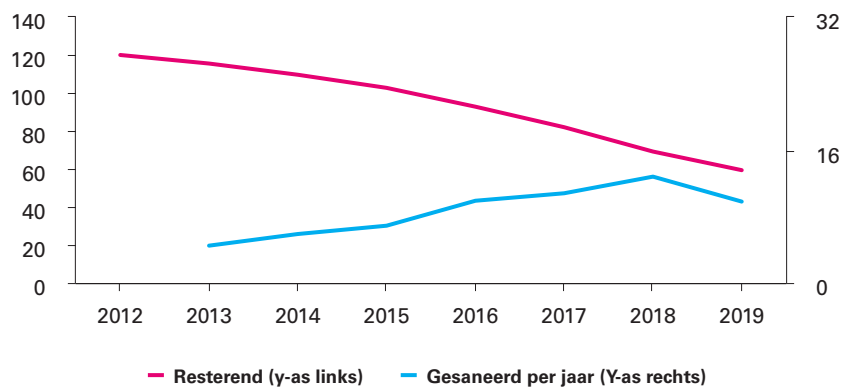
1. In 2019 zijn meer ontwerpbesluiten beoordeeld dan voorzien binnen het daarvoor vastgestelde budget, ondanks dat de gehanteerde prioriteringscriteria gelijk zijn gebleven.
2. Het aantal stofevaluaties is conform de actielijst CoRAP in 2019 op 31 uitgekomen, waarvan Nederland er twee van heeft gedaan. Alle 11 ontvangen ontwerpbesluiten met betrekking tot stofevaluaties van andere lidstaten zijn beoordeeld.
3.
 - a. Het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor risicobeheersmaatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie) maakte voorheen nog geen deel van uit van de tabel. In 2019 is een stofgroep bestaande uit 11 stoffen gescreend.
 - b. Van de 15 ontvangen RMO-analyses zijn er zeven geprioriteerd en becommentarieerd. Van RMO-analyses is het aantal onbekend dat er is opgesteld en aan andere lidstaten voorgelegd zal worden.
4.
 - a. De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers is voor 2019 op twee dossiers geschat. Er is één SVHC dossier opgesteld en ingediend voor GenX, wat qua werklast nog hoger is uitgevallen dan twee gemiddelde SVHC dossiers vanwege de benodigde uitvoerige onderbouwing van de zorg.
 - b. De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen. Naast een SEAC-rapporteur-schap is op alle 80 autorisatieverzoeken met betrekking tot zeven Annex XIV stoffen input geleverd.

5. Naast twee SEAC-rapporteurschappen heeft Nederland input geleverd op alle restrictiedossiers. Ook wordt aan een nieuw restrictiedossier gewerkt voor twee aprotische oplosmiddelen (oplosmiddelen die niet in staat zijn om waterstofionen af te staan).
6. Naast dat er zes voorstellen voor geharmoniseerde classificatie en labelling door Nederland zijn ingediend zijn er ook zes rapporteurschappen door NL RAC-leden vervuld en is op alle voorstellen input geleverd.
7. Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk, het totaal aantal vragen is voor 2019 op 571 uitgekomen, beduidend hoger dan verwacht.

Asbestdaken

Het aantal vierkante meters asbestdaken in Nederland is in 2012 ingeschat op 120 miljoen. Het Ministerie van IenW volgt de sanering van de asbestdaken en brengt periodiek in beeld hoeveel daken er zijn gesaneerd. In onderstaande tabel wordt op jaarbasis de stand van zaken in beeld gebracht. Omdat verschillende provincies de asbestdaken in hun gebied in kaart brengen op basis van feitelijke waarnemingen, kan onderstaand overzicht met betrekking tot het resterende aantal vierkante meters in de loop van 2020 mogelijk worden geactualiseerd. Het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) voorziet alle ketenpartijen van de nodige informatie.

Asbestdaken (x mln m²)



Bron: Startmeldingenbestand van de Inspectie SZW (meldingen saneerders bij aanvang sanering), bewerkt door RWS

Besluit externe veiligheid transport (Bevt)

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is een milde saneringsregeling gestart. Het aantal knelpunten is in 2014 gereduceerd van 42 naar 34 adressen (bestaande uit 23 woningen), omdat door extra veiligheidsmaatregelen aan de infrastructuur (snelheidsverlaging bij omrijdroute tunnel «de Noord») 8 woningen niet meer binnen de risicozone vallen. Bij brief van 6 juli 2017 is de opdracht uitgebreid met 5 panden (in het kader van Basisnet Spoor), waarvan een bewoonde aanbouw binnen de PR-contour ligt na een bezoek ter plaatse. Per 1 januari 2020 resteren nog 4 woningen waarvoor de regeling nog tot en met 2020 loopt. Daarvan worden er naar verwachting nog 2 aangekocht voordat de regeling afloopt. De stand van zaken in 2019 is als volgt: de verkoop van alle 26 woningen met nieuwe bestemming zal naar verwachting eind 2021 worden afgerond waarmee uitvoering wordt gegeven aan het besluit tot sanering uit 2014 (bron: RWS).

Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)

In het beleidsverslag 2019 worden, evenals in voorgaande jaren, niet alleen kengetallen vermeld maar ook indicatoren. Immers, kengetallen geven uitsluitend een beeld van wat de bestede middelen voor vergunningverlening aan resultaten hebben opgeleverd, maar zij bieden geen inzicht in de mate waarin vergunningverlening aan het te bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

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

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

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

De realisatie in 2019 luidt als volgt:

2019	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
- Aanvragen Vergunningen ¹	413	100%
- Kennisgevingen ²	53	100%
- Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	145	100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief martkaanvragen)	0	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	34	100%
Totaal	645	n.v.t.

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

2 Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k.

Bron: RIVM, Bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.

Majeure risicobedrijven

Jaarlijks rapporteert IenW aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de Brzo-bedrijven. De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de veiligheidssituatie van de Brzo-bedrijven in Nederland. Met deze benadering wordt vanuit verschillende invalshoeken het beeld over de veiligheid bij deze groep bedrijven losgekoppeld van de individuele casuïstiek bij bedrijven. De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven is een monitoringsinstrument voor de departementen (IenW, JenV en SZW) betrokken bij het Brzo. Op 8 juli 2019 (Kamerstukken II 2018–2019, [26 956, nr. 212](#)) is de Staat van de Veiligheid over 2018 aan de Kamer aangeboden. De monitoring is vooralsnog vooral gebaseerd op nalevingcijfers. Om een breder inzicht te kunnen geven in de veiligheidssituatie bij Brzo-bedrijven is in 2019 toegezegd de mogelijkheden voor het ontwikkelen van prestatie-indicatoren en het benoemen van parameters die breder dan naleving zijn verder te verkennen.

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2019 conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot neerwaartse bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand is per beleidsterrein aangegeven welke activiteiten in 2019 hebben plaatsgevonden.

ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen)

In 2019 is veel inzet gepleegd op het PFAS-dossier. Deze groep van zeer persistente stoffen was met name bekend via emissies («GenX») rond Dordrecht. Dit heeft, dankzij de inzet van Nederland, geresulteerd in de Europese indeling van de GenX-stoffen als *Substance of Very High Concern* volgens de systematiek van REACH. Dit werkt in Nederland door als ZZS-classificatie, waardoor een bevoegd gezag emissies naar water en lucht volgens het meest strikte regime kan aanpakken. In de EU heeft de Raad (Milieu) zich in 2019 uitgesproken PFAS beperkt te willen zien tot alleen essentiële toepassingen. Nederland heeft in december aangekondigd die handschoen op te pakken. Dat wordt in 2020 concreet vervolgd met de voorbereiding van een Europees «restrictietraject».

Het ZZS-beleid is gericht op het terugdringen van emissies van ZZS in de leefomgeving. Bij emissies naar de lucht en water is dat vormgegeven in een beleid waarbij de emissie worden teruggedrongen door het gebruik van ZZS te vermijden, door de ZZS te vervangen door een minder gevaarlijke stof of door het productieproces aan te passen. Verder geldt voor de emissies minimalisatieverplichting. Via een proces van een 5-jaarlijkse melding van maatregelen die de producenten nemen om gebruiken en emissies van ZZS terug te dringen, wordt een continu proces van verbetering beoogd. De 1^e 5-jaarlijkse melding van ZZS-emissies aan bevoegd gezag eindigt op 1 januari 2021, zodat na die datum duidelijkheid is over de omvang van de emissies.

Asbestdaken

Het beleid is erop gericht dat alle asbestdaken in Nederland zo snel en verantwoord mogelijk worden verwijderd. Op 16 oktober 2018 is een wetsvoorstel op basis waarvan een verbod op asbestdaken in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur mogelijk moet worden gemaakt aangenomen door de Tweede Kamer. Op 4 juni 2019 hebben de leden van de Eerste Kamer dit wetsvoorstel verworpen.

Na het verwerpen van het wetsvoorstel heeft de Minister na bestuurlijk overleg met een aantal provincies, gemeenten, betrokkenen uit de bouw- en asbest sector en andere maatschappelijke partijen ingezet op een pakket niet-wettelijke maatregelen (Kamerstukken II 2019-2020, [25834, nr. 165](#)). De in 2016 ingezette programmatische aanpak asbestdakensanering is in 2019 voortgezet.

In 2019 is mede in het licht van de motie Von Martels en Ziengs (Kamerstukken II 2018-2019 [34675, nr. 23](#)) met de bovengenoemde partners verkend hoe gekomen kan worden tot een landelijk asbestfonds voor eigenaren van asbestdaken die sanering van het dak niet kunnen financieren (Kamerstukken II, 2019-2020, [25834, nr. 165](#)).

Besluit externe veiligheid transport (Bevt)

Wat betreft het *vervoer van gevaarlijke stoffen* zijn in 2019 zeven regiobijeenkomsten met belanghebbenden georganiseerd om de knelpunten van het huidige Basisnet in kaart te brengen, zoals aangekondigd in de Kamerbrief bij het Verslag Basisnet 2018 dd 11 juni 2019. De uitkomsten van deze regiobijeenkomsten vormen belangrijke input voor de verschillende structurele oplossingsmogelijkheden om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke plannen te waarborgen. Eén specifieke mogelijke oplossing is een modal shift van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar water en buisleidingen. In dat kader is in 2019 een verkenning uitgevoerd naar het realiseren van een modal shift van het vervoer van LPG

op de Brabantroute naar vervoer per water en/of naar buisleidingen (MKBA Modal shift Chemelot). De uitkomsten daarvan zijn opgenomen als bijlage bij de eerder genoemde Kamerbrief.

Modernisering Omgevingsveiligheid

Het programma Modernisering Omgevingsveiligheid is in 2019 grotendeels vanuit de Impuls Omgevingsveiligheid middelen gefinancierd. Het programma bestaat uit drie pijlers:

1. Faciliteren van bevoegd gezag bij het berekenen van de aandachtsgebieden van risicovolle activiteiten.

De aandachtsgebieden voor circa 60% van de Seveso bedrijven zijn berekend. Er is een start gemaakt met het berekenen van de aandachtsgebieden van de overige risicovolle activiteiten. In 2019 is voor de communicatie over de aandachtsgebieden en monitoring stand van zaken berekeningen aansluiting gezocht bij de ontwikkeling van het Register Externe Veiligheidsrisico's.

2. De zachte landing van het nieuwe MOV-beleid.

2019 heeft in het teken gestaan van ontwikkeling van instrumenten voor kennisoverdracht. Er zijn twee publieksboekjes gemaakt, er is één animatie beschikbaar gekomen en er zijn kennistafels gehouden. Om gevoel te krijgen hoe de weging van maatregelen binnen een aandachtsgebied werkt is met bevoegd gezag, haar adviseurs en bedrijfsleven in verschillende sessies geoefend. Geconstateerd is dat communicatie over de aandachtsgebieden en de gemaakte keuzes binnen een aandachtsgebied verder uitgewerkt moeten worden. De toolkit risicocommunicatie en de risicomatrix kunnen hierbij ondersteuning bieden. Op diverse bijeenkomsten in het land gaven we presentaties over MOV en aandachtsgebieden. Het Handboek Omgevingsveiligheid krijgt steeds meer invulling.

3. Verankering van externe veiligheid in de Omgevingswet.

Ook in 2019 is meegeschreven aan de regelgeving die onder de Omgevingswet hangt.

Safetydeals

Onder de subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid zijn sinds in 2017 en 2018 24 Safety Deals gehonoreerd, het overzicht is beschikbaar.²⁸ In 2019 zijn 9 voorstellen voor Safety Deals ingediend. Een van deze voorstellen is inmiddels gehonoreerd en een is ingetrokken. De overige voorstellen worden in 2020 beoordeeld. Daarmee herhaalt het beeld zich voor het tweede jaar dat de meeste voorstellen pas aan het eind van het jaar worden ingediend. De in totaal gevraagde subsidie voor het gehonoreerde voorstel en de nog te beoordelen voorstellen komt overeen met het budget voor 2019: € 2 miljoen.

Majeure risicobedrijven

Uit de gepresenteerde monitor is gebleken dat er in 2018 1 zwaar ongeval gemeld is aan de EU. Dat is een daling ten opzichte van het jaar daarvoor. De cijfers zijn over de afgelopen jaren zo laag dat er geen statistische conclusies aan kunnen worden verbonden. Het voorkomen van zware ongevallen blijft daarbij een belangrijk beleidsdoel.

²⁸ [https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/versterking-omgevingsveiligheid\[1\]](https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/versterking-omgevingsveiligheid[1])

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (bedragen x € 1.000)

	2015	2016	2017	2018	2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	30.217	55.234	38.226	43.695	21.788	29.349	- 7.561	1
Uitgaven	25.225	34.663	45.430	50.160	30.339	33.802	- 3.463	
22.01 Veiligheid chemische stoffen	11.802	6.742	5.867	7.752	6.773	7.345	- 572	
22.01.01 Opdrachten	3.576	3.976	3.384	3.757	3.820	4.773	- 953	
22.01.02 Subsidies	5.646	1.436	537	1.654	102	235	- 133	
- NANoREG	5.266	1.100	51	1.382	0	0	0	
- Overige Subsidies	380	336	486	272	102	235	- 133	
22.01.03 Bijdragen aan agentschappen	2.580	1.330	1.946	2.341	2.851	2.337	514	
- Waarvan bijdrage aan RWS	2.580	1.330	1.946	2.341	2.631	2.237	394	
- Overige bijdragen	0	0	0	0	220	0	220	
22.02 Veiligheid biotechnologie	1.516	1.621	2.952	3.285	3.250	2.770	480	
22.02.01 Opdrachten	1.516	1.621	2.952	3.285	3.250	2.770	480	
22.03 Veiligheid bedrijven en transport	11.907	26.300	36.611	39.123	20.316	23.687	- 3.371	
22.03.01 Opdrachten	3.422	3.448	3.805	4.996	3.461	4.251	- 790	
- Omgevingsveiligheid	799	868	1.305	0	1.014	1.979	- 965	
- Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	362	345	0	0	562	470	92	
- Overige Opdrachten	2.261	2.235	2.500	4.996	1.885	1.802	83	
22.03.02 Subsidies	3.479	17.173	27.298	29.119	11.115	14.869	- 3.754	2
- Asbest	0	15.196	26.347	25.000	8.800	10.783	- 1.983	
- Overige Subsidies	0	1.977	951	4.119	2.315	4.086	- 1.771	
22.03.03 Bijdragen aan agentschappen	4.059	2.629	1.896	2.002	1.933	1.521	412	
- Waarvan bijdrage aan RWS	4.059	2.629	1.896	2.002	1.933	1.521	412	
22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	75	60	0	100	0	0	0	
- Bijdrage programma externe veiligheid	75	60	0	100	0	0	0	
22.03.09 Inkomstenoverdrachten	872	2.990	3.612	2.906	3.707	3.046	661	
Ontvangsten	11.607	272	726	3.007	1	250	- 249	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. In het kader van de 1e suppletore en 2e suppletore begroting 2019 is het verplichtingenbudget verlaagd ter hoogte van circa € 3,5 miljoen ten behoeve van onder andere overhevelingen naar andere departementen. Dit betreft overhevelingen naar o.a. het Ministerie van VWS voor de kosten Gezondheidsraad 2019 en het Ministerie van LNV voor de kosten Ctgb 2019. Daarnaast zijn er diverse kleine overhevelingen naar andere artikelen binnen begrotingshoofdstuk XII in verband met onder meer bijdrage kosten Milieu Centraal en NEN die op artikel 21 worden verantwoord en ter dekking van hogere apparaatskosten bij Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. Tot slot zijn er verspreid over het gehele

artikel 22 ter hoogte van circa € 4 miljoen minder verplichtingen aangegaan dan gepland. Dit had veelal te maken met het feit dat het kasbudget benodigd was om overlopende verplichtingen uit 2018 te betalen, waardoor onvoldoende ruimte over was in het kasbudget om opdrachten en subsidies te verstrekken waarvoor tevens betalingen in 2019 te voorzien zouden zijn geweest.

2. De lagere kasrealisatie op het instrument subsidies houdt verband met:
 - het subsidieplafond van € 75 miljoen voor de subsidieregeling verwijderen asbestdaken dat met de laatste betalingen ter hoogte van € 8,8 miljoen bereikt werd. De resterende middelen (€ 1,9 miljoen) zijn overgeboekt naar 22.03.01 overige opdrachten en vanuit daar voor circa € 1,6 miljoen benut voor herschikking van middelen over de diverse beleidsartikelen.
 - een herschikking van middelen ten behoeve van extra apparaatsuitgaven bij Omgevingsveiligheid en Milieurisico's ter hoogte van circa € 0,7 miljoen en minder uitgaven dan begroot voor decirca subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO sector ter hoogte van circa € 0,6 miljoen.
 - diverse hogeren en lagere uitgaven verklaren het resterend saldo (- € 0,5 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

22.01 Veiligheid chemische stoffen

22.01.01 Opdrachten

In dit kader zijn in 2019 opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid en het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma. Daarnaast zijn in 2019 opdrachten verstrekt voor het meerjarig onderzoekprogramma elektromagnetische velden (EMV), de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (asbest) en «nieuwe risico's en security» (nanotechnologie en synthetische biologie).

22.01.02 Subsidies

De subsidies die in 2019 zijn verstrekt hebben betrekking op de bijdrage aan het Platform EMV.

22.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp «asbest». Daarbij is inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS).

22.02 Veiligheid biotechnologie

22.02.01 Opdrachten

Ter uitvoering van de wettelijke taak is een jaarlijkse opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM). Deze opdracht is verstrekt voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de

uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast. Daarnaast zijn de uitgaven in het kader van het meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid hier verantwoord.

22.03 Veiligheid bedrijven en transport

22.03.01 Opdrachten

Omgevingsveiligheid

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Impuls omgevingsveiligheid (IOV 2019–2020) voor de deelprogramma's Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur en lokaal externe (omgeving-) veiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak is ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het programma wordt uitgevoerd onder auspiciën van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

Overige opdrachten

Het betreft hier diverse verstrekte opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van BRZO bedrijven, olieterminals in Caribisch Nederland en vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water en spoor), aanpassing regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast zijn in 2019 opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

22.03.02 Subsidies

Asbest

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling verwijderen asbestdaken die door de RVO is uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd.

Overige subsidies

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO zijn uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op de vuurwerkcampagnes, subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan het samenwerkingsprogramma «verwijderen asbestdaken» en het vervolmaken van het stelsel van Omgevingsdiensten. Daarnaast zijn hier ook als onderdeel van de uitvoeringsagenda BRZO subsidies toegekend onder de noemer «Safety Deals». De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector.

22.03.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen «kennisoverdracht omgevingsveiligheid» en «vergunningverlening». Daarnaast zijn uitgaven

gedaan voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen. Deze worden hier verantwoord.

22.03.09 Inkomensoverdrachten

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

Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 18.06 Externe veiligheid (x € 1.000)		
		2019
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 Externe veiligheid van het Infrastructuurfonds	39
	Andere ontvangsten van artikel 18.06 Externe veiligheid	0
	Totale uitgaven op artikel 18.06 Externe veiligheid	39
<i>Waarvan</i>		
18.06	<i>Externe veiligheid</i>	39

3.2.13 Beleidsartikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, en zet die om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Rol en verantwoordelijkheden

Financieren

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

(Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie. De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol «(doen) uitvoeren» heeft betrekking op de volgende taken:

- a. het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- b. waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt;
- c. het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- d. het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedfinieerde gevallen;
- e. het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet meteorologie en seismologie;
- f. het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet meteorologie en seismologie noodzakelijke technische infrastructuur;
- g. het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;
- h. onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
- i. meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;
- j. het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet

- daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
- k. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen; en
 - l. het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

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

Indicatoren en Kengetallen

	Realisatie							Streefwaarde/Realisatie norm	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019
Algemene weersverwachtingen en adviezen									
– afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,17	– 0,01	– 0,18	0,45	0,44	0,34	0,17	ABS (<0,5)	0,31
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,37	– 0,25	– 0,52	– 0,31	– 0,36	– 0,31	– 0,34	ABS (<0,5)	– 0,41
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	– 0,06	0,26	0	0	0,26	– 0,12	– 0,1	ABS (<1,0)	0,13
Maritieme verwachtingen									
– tijdigheid marifoonbericht (%)	98,6	99,3	99,9	99,5	98,9	99,4	99,8	> 99	99,5
Gereviewde publicaties	103	105	105	120	113	139	112	> 80	95
Kengetallen									
Aantal uitgegeven weeralarmen	1	2	1	1	2	1	1		1
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5% ¹

Toelichting

De normen zijn gehaald en op de valreep is er nog een Weeralarm (code rood) uitgegeven. De overige verschillen ten opzichte van vorige jaren vallen binnen de normale fluctuaties en geven geen aanleiding tot een nadere toelichting.

Weeralarmen

Op dinsdagavond 31 december 2019 werd door het KNMI, in afstemming met het Weeralarm Impact Team (WIT), opgeschaald van code oranje naar code rood (Weeralarm) in de drie noordelijke provincies. Zeer dichte mist, mede als gevolg van vuurwerk ontstaan, had aanzienlijke impact op met name het wegverkeer. Er hebben zich die avond een groot aantal ongelukken voorgedaan. Het zwaarste ongeval was een kettingbotsing op de A32 ter hoogte van Akkrum. Gezien de omvang van de maatschappelijke ontwrichting lijkt de uitgifte van een code rood (Weeralarm) in deze situatie terecht geweest te zijn. De volledige evaluatie van deze code rood (Weeralarm) wordt komende tijd afgerond.

Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid, en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform verwachting.

Weerwaarschuwingen

In 2019 heeft het KNMI 9 keer een code oranje en 1 keer een code rood (op de valreep van 2019) uitgegeven. Zie onderstaande tabel. De code oranje van 7 juni 2019 voor zware onweersbuien bleek achteraf minder zwaar en de uitgegeven code geel had volstaan.

Datum	Reden	Regio's
Code Oranje		
25 jan	Grootschalige gladheid door ijzel	Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel
10 mrt	Zeer zware windstoten	Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg
4 jun	Onweersbuien met wind	Hele land
5-jun	Onweersbuien met wind	Hele land m.u.v. Zeeland
7-jun	Onweersbuien met wind	Hele land m.u.v. Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant.
19 jun	Onweersbuien met hagel en zware windstoten	Noord-Brabant
20 jul	Onweersbuien	Zuid-Holland
23 jul t/m 27 jul	Extreme hitte	Hele land m.u.v. het Waddengebied.
31 dec	Dichte mist	Noord-Holland, Flevoland en Overijssel.
Code Rood		
31 dec	Dichte mist	Friesland, Groningen en Drenthe.

KNMI online

In totaal is de website van het KNMI 55,3 miljoen keer bezocht, gemiddeld 4,6 miljoen bezoeken per maand. Pieken deden zich voor rondom de afgegeven weerwaarschuwingen. Daarnaast is het KNMI actief op verschillende social media. Ten opzicht van 2018 is het bereik van het KNMI op verschillende platforms in 2019 vergroot (steiging van 8% op Twitter).

Beleidsdoorlichting

In 2019 is de beleidsdoorlichting van artikel 23 afgerond. Het onderzoek en de reactie hierop vanuit het kabinet zijn in december aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstuk [32861](#), nr. 56).

Uit de beleidsdoorlichting blijkt een bevestiging dat de uitvoering van taken binnen begrotingsartikel 23 aan de beleidsdoelstelling voldoet.

De uitkomsten uit de beleidsdoorlichting ondersteunen de reeds ingeslagen weg om het KNMI technisch op orde te brengen en tevens ruimte te bieden om vernieuwingen te implementeren.

Evaluatie Rtms

In overleg met de desbetreffende beleidsdirectie van IenW, de verantwoordelijke DG, HBJZ en het KNMI vindt nu overleg plaats over de evaluatie van de Rtms en het rapport van het DBO/Flexteam. De Organisatie Fysieke Leefomgeving (OFL) is hierover ook geconsulteerd.

Naar verwachting wordt in het eerste kwartaal van 2020 een voorstel naar de Minister voor Milieu en Wonen gezonden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie (bedragen x € 1.000)

	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Vershil 2019	
Verplichtingen	42.200	35.956	43.088	52.928	55.852	53.728	2.124	1
Uitgaven	41.030	36.981	43.958	52.056	55.242	52.786	2.456	
23.01 Meteorologie en seismologie	28.824	28.564	26.726	32.399	33.607	31.151	2.456	2
23.01.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	27.795	27.535	25.855	31.577	32.763	30.211	2.552	
- Meteorologie	27.292	26.645	25.194	30.625	31.490	29.259	2.231	
- Seismologie	503	890	661	952	1273	952	321	
23.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.029	1.029	871	822	844	940	- 96	
- Contributie aan WMO (HGIS)	1.029	1.029	871	822	844	940	- 96	
23.02 Aardobservatie	12.206	8.417	17.233	19.657	21.635	21.635	0	
23.02.03 Bijdragen aan het agentschap KNMI	12.206	8.417	17.233	19.657	21.635	21.635	0	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De verplichtingen zijn met name hoger dan begroot door de toevoeging van middelen voor het doorvoeren van een digitale transformatie (techniek en cultuur) die de informatievoorziening van het KNMI klaar maakt voor de toekomst (I-Strategie, € 0,8 miljoen) en overboeking Space Weather (€ 0,7 miljoen). Daarnaast een stijging door toevoeging van loonbijstelling (€ 0,5 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,4 miljoen). Tenslotte zijn de middelen voor de contributie WMO niet volledig nodig geweest door een lagere koers van de Zwitserse Frank (-€ 0,3 miljoen).
2. Het verschil tussen de realisatie en de oorspronkelijke begroting wordt met name veroorzaakt door besluitvorming I-Strategie (€ 0,8 miljoen) en overboeking Space Weather (€ 0,7 miljoen). Daarnaast heeft het KNMI een compensatie ontvangen voor de gestegen lonen (€ 0,5 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,5 miljoen). Tenslotte een daling van (€ 0,1 miljoen) door een lagere koers van de Zwitserse Frank.

Toelichting op de financiële instrumenten

23.01 Meteorologie en seismologie

23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

Meteorologie

De volgende producten zijn geleverd:

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);

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

Seismologie

De volgende producten zijn geleverd:

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

23.01.05 Bijdragen aan internationale organisatie

Contributie WMO

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO wordt gefinancierd uit HGIS.

De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat.

23.02 Aardobservatie

23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

Aardobservatie

De volgende producten zijn geleverd:

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

3.2.14 Beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

Financieren

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

Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan het agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De werkzaamheden van dit agentschap worden grotendeels gefinancierd via bijdragen vanuit IenW. Een deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit tarieven aan externe partijen; het niet gedekte deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit bijdragen op artikel 97 uit deze begroting. De tarieven die aan externe partijen voor vergunningverlening wordt gevraagd zijn dus niet geheel kostendekkend.

De Autoriteit woningcorporaties als onderdeel van de ILT houdt namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties toezicht op de woningcorporaties. Dit toezicht wordt, met uitzondering van het toezicht op de naleving van de Wet normering topinkomens (WNT), gefinancierd via een jaarlijkse heffing op deze woningcorporaties. Het toezicht op de naleving van de WNT wordt uit de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gefinancierd.

Namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat wordt toezicht gehouden op het gebruik van gassen die invloed hebben op het klimaat. Naast ozonlaag afbrekende gassen zijn dit ook gassen die als broeikasgas worden bestempeld.

De ILT voert het toezicht uit en geeft vergunningen af voor de zogenaamde precursoren voor explosieven namens de Minister van Justitie en Veiligheid. Deze stoffen kunnen worden gebruikt om (terroristische) aanslagen te plegen. Verkoop ervan is door een vergunningstelsel beperkt.

(Doen) uitvoeren

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

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- Toezicht door middel van inspecties/controles
- Het houden van audits
- Het afhandelen van incidenten/voorvallen
- Het doen van onderzoeken
- Vergunningverlening
- Afhandeling meldingen
- Afhandeling vragen

Een beschrijving van het uitvoeringsprogramma van de ILT is te vinden in het Meerjarenplan 2019–2023 (MJP) dat in september 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerstukken II 2019-2020, 34 550, XII nr. 4).

Indicatoren en Kengetallen

Onderstaande tabel geeft inzicht in de voorziene activiteiten in het begrotingsjaar.

De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van de maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geven en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot oorsprong. De ILT is gestart met zeven programma's. In 2019 zijn daar vier programma's aan toegevoegd.

Bij de inrichting van de thematische inspectieprogramma's wordt de bestaande capaciteitsinzet gericht op het verbeteren van de effectiviteit op deze onderwerpen.

ILT excl AW	Begroting 2019	Realisatie 2019
Vergunningverlening	20.250	37.748
Toezicht	67.125	33.407
Onderzoek en handhaving (incidenten)	3.496	
Dienstverlening	620.000	853.980
AW	Begroting 2019	Realisatie 2019
Vergunningverlening	750	694
Toezicht	175	198
Onderzoek en handhaving (incidenten)	4	4
Dienstverlening		
Totaal	Begroting 2019	Realisatie 2019
Vergunningverlening	21.000	37.748
Toezicht	67.300	33.407
Onderzoek en handhaving (incidenten)	3.500	
Dienstverlening	620.000	853.980

Bron: ILT 2019

Toelichting:

In de tabel bij indicatoren en kengetallen staan de verschillen tussen geplande - en gerealiseerde productie weergegeven. De voortgang van productie ten opzichte van de planning laat op een aantal onderdelen substantiële afwijkingen zien. Dit heeft deels te maken met andere werkwijzen en nieuwe inzichten, deels is gekozen voor een andere mix van handhavingsinstrumenten. Zo is de effectiviteit van controle op energie labels onvoldoende gebleken en is in overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een andere werkwijze met minder fysieke controles gekozen. Dit is in lijn met een geleidelijke verschuiving van de focus, waarbij risicoselectie in dienst van het bereiken van maatschappelijke effecten steeds belangrijker wordt. Bij de dienstverlening wordt de afwijking onder andere veroorzaakt door het doorschuiven van activiteiten van 2018 naar 2019. De aantallen bij dienstverlening zijn vraag gestuurd: op deze aantallen heeft de ILT geen invloed.

Beleidsconclusies

De ILT heeft in 2019 het traject Koers 2021 afgerond. In de loop van 2019 is de organisatorische wijziging definitief geworden en de nieuwe organisatie is per 1-1-2020 van start gegaan. De sector-georiënteerde domeinen zoals deze in het verleden de basis vormden, zijn opgegaan in de organisatorische eenheden Informatiepositie en programmamanagement, Publieke instituties en control, Omgeving en dienstverlening en tot slot Toezicht en opsporing.

Een ILT-brede risicoanalyse (IBRA) is een van de onderdelen van de Koers ILT. De risicoanalyse heeft als doel de risico's in het werkveld van de ILT onderling vergelijkbaar te maken om beter onderbouwde keuzes over de inzet te kunnen maken. In 2019 is door de ILT weer verder gewerkt aan de ILT-brede risico analyse. De resultaten van de risicoanalyse worden meegestuurd als bijlage van het Meerjarenplan ILT (Kamerstukken II, [34 550 XII nr. 80](#)).

De resultaten van de IBRA zijn van groot belang bij programmering van selectief en risicogericht toezicht. De ILT is begonnen met het intensief werven en opleiden van nieuwe medewerkers. Deze zullen selectief worden ingezet op de meest risicovolle onderwerpen uit de IBRA.

Naast de nieuwe organisatorische werkwijze is in 2019 de programmatische aanpak van de inspectie nader vorm gegeven. Deze programma's zijn ontstaan uit de resultaten van de inspectie-brede risico analyse:

1. Onjuiste uitvoering rijksbeleid
2. Legionella bestemming bij prioritaire instellingen
3. Verstoring marktwerking taxivervoer
4. Aantasting van bodem, grond- en oppervlaktewater
5. Onveilig spoorvervoer
6. Onjuiste verwerking van afvalstoffen
7. Marktevenwicht in het goederenvervoer over de weg
8. Productenlabel en ecodesign
9. Vrijkomen van ozonlaag afbrekende en klimaatschadelijke stoffen
10. Uitstoot en/of lozing van gevaarlijke stoffen door scheepvaart
11. Schiphol

De in 2018 begonnen programma's zijn in 2019 verder doorontwikkeld en aangescherpt opdat meerjarig zo veel mogelijk concrete doelen en effecten worden behaald.

In 2019 zijn zes signaalrapportages aangeboden aan de Tweede Kamer. De rapportages bevatten waarschuwingen voor zaken die mis dreigen te gaan of voor ontwikkelingen waarvoor nieuwe regels nodig zijn. In 2019 zijn aangeboden: fraude met tachografen; fraude met certificering duurzame biodiesel; risico's op botsingen luchtvaart; analyse risico's in de keten van bodemas; ruimte voor doorontwikkeling vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstelsel en tot slot saneringscorporatie Vestia.

De inspectie heeft ook in 2019 samengewerkt met andere toezichthouders en informatie gedeeld (stelsel Inspectieview).

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 Handhaving en toezicht (bedragen x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019
Verplichtingen	119.051	118.970	106.759	116.679	134.798	108.072	26.726
Uitgaven	119.051	118.970	106.759	116.679	134.798	108.072	26.726
24.01 Handhaving en toezicht	119.051	118.970	106.759	116.679	134.798	108.072	26.726
24.01.03 Bijdragen aan het agentschap ILT	119.051	118.970	106.759	116.679	134.798	108.072	26.726
- Afval, Industrie en bedrijven	27.706	27.141	23.746	25.831	28.626	25.155	3.471
- Rail en wegvervoer	24.961	27.897	24.300	26.277	35.644	24.314	11.330
- Scheepvaart	23.063	22.372	20.171	22.184	22.853	19.912	2.941
- Luchtvaart	19.166	18.415	16.853	18.636	20.115	17.552	2.563
- Water, producten en stoffen	24.425	23.145	21.689	23.751	27.560	21.140	6.420
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Verplichtingen

1. De toelichting op de mutaties bij de verplichtingen zijn gelijk aan de toelichting bij de kas. De bijdrage aan de ILT is in 2019 verhoogd met € 10 miljoen voor intensivering van het toezicht, het project Boord Computer Taxi (update taxikaarten, € 7,5 miljoen), hogere tarieven voor ICT en facilitaire kosten (€ 4,5 miljoen), Inspectieview beheer (€ 1,1 miljoen) en loon- en prijsbijstelling (€ 2,0 miljoen). Daarnaast is door een aantal kleinere mutaties per saldo de agentschapsbijdrage verhoogd met € 1,6 miljoen.

Toelichting op de financiële instrumenten

24.01 Handhaving en toezicht

24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT (ad 2)

De werkzaamheden die de ILT uitvoert voor de financiële bijdragen van het moederdepartement aan het agentschap zijn toe te wijzen aan de hieronder weergegeven onderdelen. In het Meerjarenplan (MJP) 2019–2023 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van programma's, vergunningverlening

en toezicht. Vergunningverlening en de werkzaamheden van de Autoriteit woningcorporaties worden niet gedekt door agentschapsbijdrages maar door bijdrages uit de markt respectievelijk de sector.

De ILT voert haar werkzaamheden uit op basis van de volgende verdeling:

- A. Programmatisch
- B. Niet-programmatisch
- C. Onderzoek en handhaving (incidenten)
- D. Optimale dienstverlening en vergunningverlening
- E. Autoriteit woningcorporaties

Een uitgebreide toelichting op deze werkzaamheden is terug te vinden in het publieksjaarverslag ILT over 2019.

3.2.15 Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Rol en verantwoordelijkheden

Financierien

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

De samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de beleidsinhoudelijke beslissingen over hun verkeer- en vervoeraangelegenheden.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 Brede Doeluitkering (bedragen x €1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	884.538	923.409	926.383	951.141	952.739	898.544	54.195	1
Uitgaven	1.878.691	893.936	930.277	929.574	955.610	899.965	55.645	
25.01 Brede doeluitkering	1.878.691	893.936	930.277	929.574	955.610	899.965	55.645	2
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Dit betreft hogere verplichtingen vanuit het Infrastructuurfonds welke samen met de jaarlijkse BDU in 2019 tot betaling zijn gekomen, komen ten behoeve van het programma Duurzame Mobiliteit (€ 5,3 miljoen) en ten behoeve van de uitvoering van het programma Snelfietsroutes is eveneens een bijdrage overgemaakt aan de regio (€ 2,6 miljoen). Daarnaast zijn er bijdragen overgemaakt voor CID Binckhorst (€ 0,9 miljoen) en voor de Guisweg (€ 0,5 miljoen). Tot slot zijn de verplichtingen verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2018 (€ 44,9 miljoen).
2. De hogere uitgaven worden veroorzaakt door overboekingen vanuit het Infrastructuurfonds voor de uitvoering van het regioprogramma Beter benutten (€ 12,5 miljoen) en ten behoeve van de Rijksbijdrage aan

het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding (Nieuw Waterland) (€ 20,2 miljoen). Deze middelen worden om begrotingstechnische redenen verantwoord op Hoofdstuk XII. Daarnaast zijn de uitgaven verhoogd door de verwerking van de loon- en prijsbijstelling voor tranche 2017 (€ 22,8 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

Verplichtingen

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

Uitgaven

25.01 Brede Doeluitkering

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de BDU aan de stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek.

De stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

3.2.16 Beleidsartikel 26 Bijdragen aan investeringsfondsen

Algemene doelstelling

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

Rol en verantwoordelijkheden

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

Indicatoren en Kengetallen

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

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 Bijdragen aan investeringsfondsen (bedragen x €1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	5.874.315	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.010.410	7.795.954	- 1.785.544	1
Uitgaven	5.874.315	6.026.299	5.259.841	6.335.032	6.010.410	7.795.954	- 1.785.544	
26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	4.821.159	5.026.766	4.604.822	5.459.756	5.133.045	6.921.916	- 1.788.871	1
26.02 Bijdrage aan het Deltafonds	1.053.156	999.533	655.019	875.276	877.365	874.038	3.327	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. Voor een toelichting op de verschillen wordt verwezen naar het Jaarverslag over 2019 van het Infrastructuurfonds. Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste oorzaken hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2019.
 - Generale kasschuif (- € 1.504,3 miljoen)
 - Kornwerderzand (€ 40 miljoen)
 - Inpassing DBFM A16 Rotterdam en A24 Blankenburgverbinding (- € 277,1 miljoen)
 - Overige mutaties (- € 47,5 miljoen)

Toelichting op de financiële instrumenten

26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

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

INFRASTRUCTUURFONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Vershil
12	Hoofdwegen	Uitgaven	3.114.638	2.400.171	- 714.467
12.01	Verkeersmanagement		3.737	3.812	75
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		675.177	638.953	- 36.224
12.03	Aanleg		1.481.966	551.171	- 930.795
12.04	GIV/PPS		371.112	544.906	173.794
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		582.646	661.329	78.683
12.07	Investeringsruimte		0	0	0
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	73.126	115.453	42.327
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		3.041.512	2.284.718	- 756.794
13	Spoorwegen	uitgaven	2.009.388	1.931.571	- 77.817
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.379.109	1.457.826	78.717
13.03	Aanleg		460.265	319.486	- 140.779
13.04	GIV/PPS		160.024	144.269	- 15.755
13.07	Rente en aflossing		9.990	9.990	0
13.08	Investeringsruimte		0	0	0
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	195.388	203.626	8.238
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.814.000	1.727.945	- 86.055
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	192.762	154.962	- 37.800
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		151.807	103.974	- 47.833
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		40.955	50.988	10.033
14.09	Ontvangsten		0	3.778	3.778
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		192.762	151.184	- 41.578
15	Vaarwegen	Uitgaven	1.291.388	940.693	- 350.695
15.01	Verkeersmanagement		8.655	8.830	175
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		363.039	353.574	- 9.465
15.03	Aanleg		364.110	195.446	- 168.664
15.04	GIV/PPS		240.431	51.994	- 188.437
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		315.153	330.849	15.696
15.07	Investeringsruimte		0	0	0
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	105.584	130.509	24.925
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.185.804	810.184	- 375.620
17	Megaprojecten	Uitgaven	692.068	333.324	- 358.744
17.02	Betuweroute		4.807	1.094	- 3.713
17.03	HSL		2.188	54	- 2.134
17.06	PMR		17.475	16.186	- 1.289
17.07	ERTMS		217.960	63.243	- 154.717
17.08	Zuidasdok		187.941	90.791	- 97.150
17.10	Programma HFS		261.697	161.956	- 99.741
17.09	Ontvangsten		72.020	26.381	- 45.639
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		620.048	306.943	- 313.105
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	893	39	- 854

INFRASTRUCTUURFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Vershil	
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	
18.02	Beter benutten	0	0	0	
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0	
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	
18.06	Externe veiligheid	893	39	- 854	
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise	0	0	0	
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	
18.17	Verkenningen nieuwe stijl	0	0	0	
18.10	Saldo afgesloten rekeningen	Ontvangsten	0	195.506	195.506
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	1.043	1.043
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	893	- 196.510	- 197.403	
19	Bijdragen andere begrotingen Rijk				
19.09	Ontvangsten	Ontvangsten	6.921.916	5.133.045	- 1.788.871
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven	66.897	0	- 66.897
20.01	Verkenningen		4.000	0	- 4.000
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		30.000	0	- 30.000
20.03	Reserveringen		25.000	0	- 25.000
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		7.897	0	- 7.897
20.09	Ontvangsten		0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		66.897	0	- 66.897
	Totaal uitgaven		7.368.034	5.760.760	- 1.607.274
	Totaal ontvangsten		446.118	676.296	230.178
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		6.921.916	5.133.045	- 1.788.871

26.02 Bijdragen aan het Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

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

DELTAFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Vershil	
1	Investeren in waterveiligheid	Uitgaven	407.172	509.245	102.073
1.01	Grote projecten waterveiligheid		229.909	242.861	12.952
1.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid		171.053	258.320	87.267
1.03	Studiekosten		6.210	8.064	1.854
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	165.848	205.107	39.259
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		241.324	304.138	62.814
2	Investeren in zoetwatervoorziening	Uitgaven	25.244	6.434	- 18.810

DELTA FONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
2.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening		22.504	4.345	- 18.159
2.03	Studiekosten		2.740	2.089	- 651
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	3.000	6.893	3.893
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		22.244	- 459	- 22.703
	3 Beheer, onderhoud en vervanging	Uitgaven	180.288	194.722	14.434
3.01	Watermanagement		7.191	7.411	220
3.02	Beheer, onderhoud en vervanging		173.097	187.311	14.214
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		180.288	194.722	14.434
	4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	Uitgaven	32.467	20.920	- 11.547
4.01	Experimenteerprojecten		0	0	0
4.02	GIV/PPS		32.467	20.920	- 11.547
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		32.467	20.920	- 11.547
	5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	Uitgaven	313.272	316.039	2.767
5.01	Apparaat		235.456	246.583	11.127
5.02	Overige uitgaven		64.816	69.456	4.640
5.03	Investeringsruimte		11.000	0	- 11.000
5.04	Reserveringen		2.000	0	- 2.000
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
5.10	Saldo van afgesloten rekeningen		0	29.937	29.937
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		313.272	286.102	- 27.170
	6 Bijdragen andere begrotingen Rijk				
6.09	Ten laste van begroting van lenW	Ontvangsten	874.038	877.365	3.327
	7 Investeren in waterkwaliteit	Uitgaven	84.443	28.408	- 56.035
7.01	Realisatieprogramma Kaderrichtlijn water		48.170	19.877	- 28.293
7.02	Overige aanlegprojecten waterkwaliteit		5.324	3.049	- 2.275
7.03	Studiekosten waterkwaliteit		30.949	5.482	- 25.467
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit	Ontvangsten	0	452	452
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		84.443	27.956	- 56.487
	Totaal uitgaven		1.042.886	1.075.768	32.882
	Totaal ontvangsten		168.848	242.389	73.541
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		874.038	833.379	- 40.659

3.3 Niet-beleidsartikelen

3.3.1 Niet-beleidsartikel 97 Algemeen departement

Algemene doelstelling

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

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 Algemeen departement (bedragen x €1.000)								
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Verschil 2019	
Verplichtingen	50.181	47.952	131.783	105.611	142.070	50.214	91.856	1
Uitgaven	50.901	59.524	114.922	93.648	79.742	62.073	17.669	
97.01 Algemeen departement	50.901	59.524	114.922	77.648	74.742	57.073	17.669	
97.01.01 Opdrachten	30.907	28.770	84.406	46.928	44.134	28.815	15.319	2
- Onderzoeken ANVS	3.217	3.162	4.189	3.150	3.208	3.880	- 672	
- Onderzoeken PBL	3.237	2.866	3.449	3.652	5.211	2.345	2.866	
- Regeringsvliegtuig	8.692	8.731	62.121	21.934	21.979	6.737	15.242	
- Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	4.844	3.902	7.198	8.920	7.684	7.069	615	
- Overige Opdrachten	10.917	10.109	7.449	9.272	6.052	8.784	- 2.732	
97.01.02 Subsidies	2.167	1.790	1.341	1.464	1.000	1.255	- 255	
97.01.03 Bijdragen aan agentschappen	12.600	23.837	24.048	24.129	24.481	21.765	2.716	3
- Waarvan bijdrage aan KNMI	0	2.672	2.583	2.583	2.583	213	2.370	
- Waarvan bijdrage aan ILT	11.986	12.209	12.412	12.471	12.718	12.476	242	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	614	2.574	2.625	2.631	2.706	2.632	74	
- Dienstverlening RIVM	0	6.382	6.428	6.444	6.474	6.444	30	
97.01.06 Bijdragen aan ZBO's/ RWT's	5.227	5.127	5.127	5.127	5.127	5.238	- 111	
- StAB	5.227	5.127	5.127	5.127	5.127	5.238	- 111	
97.02 Sanering Thermphos	0	0	0	16.000	5.000	5.000	0	
97.02.02	0	0	0	16.000	5.000	5.000	0	
- Sanering Thermphos	0	0	0	16.000	5.000	5.000	0	
Ontvangsten	3.646	1.259	336	3.167	944	1.101	- 157	

Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen op dit artikel hangen voornamelijk samen met de afgesloten 7-jarige overeenkomst voor de exploitatie van het nieuwe Regeringsvliegtuig (€ 64,8 miljoen). Daarnaast betreft het een verplichting ten behoeve van de over 2019 verschuldigde Vennootschapsbelasting die in 2020 wordt verrekend met derden (€ 31,5 miljoen). Tot slot is een aantal geraamde opdrachten niet meer in 2019 verplicht.
2. De hogere realisatie op het instrument opdrachten wordt veroorzaakt door het volgende.

- Het PBL heeft meer opdrachten ontvangen dan vooraf geraamd (€ 2,9 miljoen), het betreft onder andere opdrachten uit de Europese Commissie (onderzoekprogramma's H2020 en ESPON) waarvoor een bijdrage is ontvangen en de opdracht Werkprogramma Monitoring en Sturing t.b.v. Circulaire Economie 2019-2023.
 - De extra uitgaven op het regeringsvliegtuig betreft voor een groot deel de kosten voor de aanschaf, hogere exploitatiekosten en aanschaf van reserveonderdelen voor het nieuwe Regeringsvliegtuig. Hiervoor zijn middelen toegevoegd aan de begroting
 - De hogere uitgaven bij Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) betreffen met name de verrekening met de Milieuongevallendienst (MOD) van het RIVM. Dit voor de ondersteuning bij het in kaart brengen van de mogelijke impact op de volksgezondheid van de branden op de vuilstort op Sint Maarten. Daarnaast waren er uitgaven voor een getroffen noodmaatregel bij Andijk om de drinkwatervoorziening op peil te houden.
 - De lagere uitgaven op de overige opdrachten zijn voornamelijk het gevolg van, het vervallen van het interdepartementale programma Koepelcampagne (€ 0,3 miljoen) op Mobiliteit, de verrekening met EZ van de bijdrage aan het programma Kennisunit Infrastructuur en Ruimtelijke Economie (KIRE) (€ 0,3 miljoen) en vertraging in de facturering en betaling (€ 2,1 miljoen).
3. Dit betreft overwegend de door RWS verstrekte maatwerkopdracht aan het KNMI (€ 2,4 miljoen). Verder verklaart een saldo van hogere en lagere uitgaven het resterende verschil (€ 0,3 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

97.01 lenW-brede programmamiddelen

97.01.01 Opdrachten

Onderzoeken ANVS

Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische support organisaties (waaronder de dienstverlening door agentschappen) inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.

Overige opdrachten

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud, exploitatie en aanschaf van het (vervangend) regeringsvliegtuig. Dit is inclusief de uitgaven voor het interim-Regeringsvliegtuig waarvoor middelen bij Voorjaarsnota 2018 zijn toegevoegd.

Onderzoeken PBL

Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL²⁹.

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. Tijdens een (dreigende) crisis coördineert het DCC-IenW de informatievoorziening binnen het ministerie op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat en is het DCC verantwoordelijk voor het crisisbeheersingsproces. Het beleid op het gebied van crisisbeheersing is het laatste decennium flink in ontwikkeling. Dit is vooral veroorzaakt door de opkomst van andere crisisvormen (terreuraanslagen, extreme weersomstandigheden en infectieziekten), door de internationale dimensies van crises en de verantwoordelijkheid voor nucleaire crisisbeheersing.

Overig

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

97.01.02 Subsidies

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die IenW verstrekt, met name aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma SURF (Smart Urban Regions in the Future), Urban Futures en het programma Duurzame Logistiek.

97.01.03 Bijdragen aan agentschappen

KNMI

Dit betreft de bijdrage aan het KNMI voor afname van meteorologische producten en diensten relevant voor de uitvoering van diverse taken door RWS waaronder gladheidbestrijding en afname van maatwerk dienstverlening door ANVS.

ILT

De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing.

RWS

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

Overige: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als beleidsondersteuning bij stralingsbescherming, ondersteuning bij stralingsinspecties, het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radio-activiteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

97.01.06 Bijdrage aan ZBO en RWT's

Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)

Deze uitgaven hangen samen met de subsidie die IenW verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak. De StAB adviseert, door middel van deskundigenberichten, op verzoek van de Raad van State en de

²⁹ www.pbl.nl

rechtbanken over geschillen op het terrein van de fysieke leefomgeving zoals milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade. Per 1-1-2020 is de StAB overgedragen aan het ministerie van JenV.

97.02 Sanering Thermphos

97.02.02 Subsidies

Naar aanleiding van het kabinetsbesluit is besloten dat het Rijk een bijdrage levert bij de sanering van voormalig bedrijventerrein Thermphos, waarbij lenW als beleidsverantwoordelijk departement is aangesteld.

Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten geraamd die lenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

3.3.2 Niet-beleidsartikel 98 Aparatuursuitgaven Kerndepartement

Algemene doelstelling

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

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 Algemeen departement (bedragen x €1.000)

	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Vastgestelde begroting 2019	Vershil 2019	
Verplichtingen	325.007	339.812	371.490	281.510	329.738	293.059	36.679	1
Uitgaven	326.186	328.743	334.417	298.856	317.541	299.115	18.426	
98.01 Personele uitgaven	218.813	226.918	228.170	220.973	236.880	223.422	13.458	2
- waarvan eigen personeel	197.627	196.323	198.489	193.030	204.931	193.622	11.309	
- waarvan externe inhuur	12.071	20.962	21.853	20.999	25.722	21.241	4.481	
- waarvan overige personele uitgaven	9.115	9.633	7.828	6.944	6.227	8.559	- 2.332	
98.02 Materiele uitgaven	107.373	101.825	106.247	77.883	80.661	75.693	4.968	3
- waarvan ICT	25.542	21.454	21.817	20.308	21.495	20.383	1.112	
- waarvan bijdrage aan SSO's	60.839	60.872	66.555	48.798	50.308	34.527	15.781	
- waarvan overige materiële uitgaven	20.992	19.499	17.875	8.777	8.858	20.783	- 11.925	
Ontvangsten	37.258	19.323	18.224	14.667	21.274	5.430	15.844	4

Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van verplichtingen en financieel instrument een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie, zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen worden o.a. verklaard doordat er meerjarige verplichtingen in 2019 zijn aangegaan waarvan de kasuitgaven in latere jaren plaatsvinden. Het betreft o.a. de verlenging met 2 jaar van het contract voor 2 jaar voor het beheer en onderhoud van het bedrijfsvoeringssysteem SAP (€ 12,3 miljoen). Daarnaast worden de hogere verplichtingen verklaard door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht.
2. De hogere uitgaven op Personele uitgaven wordt veroorzaakt door het volgende.
 - Hogere uitgaven Eigen personeel zijn deels het gevolg van het uitkeren van de loon- en prijsbijstelling tranche 2019 (€ 4,2). Daarnaast betreft het overwegend extra onderzoeksopdrachten voor het PBL, (€ 1,4), extra capaciteit t.b.v. investeringsimpuls in het Aanlegprogramma (€1,5), t.b.v. de projectenpool en programmering wegen (€1,5), extra inzet (€1,0) ten behoeve van de Vrachtwagenheffing. Tevens is extra capaciteit gekomen voor beleidsterrein Luchtvaart t.b.v. de dossiers hinderbeperking, regionale luchthaven, implementatie OVV, aanbevelingen veiligheid Schiphol, elektrisch vliegen en het programma aanpak vliegtuiggeluid (€1,7). Tot slot zijn

- er meer bedrijfsvoeringsuitgaven gedaan voor interne leveranties aan agentschappen (€ 1,2), deze worden echter gecompenseerd met de invulling van de taakgestelde onderuitputting (- € 1,2).
- De extra uitgaven voor inhuur externen betreft voornamelijk inzet voor de ondersteuning en realisatie van de Global Commission On Adaption (GCA €1,5) waarvoor bijdragen zijn ontvangen vanuit Canada, UK en Denemarken, de vrachtwagenheffing (€1,3) en de externe capaciteit voor Schiphol en Lelystad, de Luchtruimherziening en het opstellen van de Luchtvaartnota (€1,7) .
 - De uitgaven voor overige personele kosten waren lager dan begroot. Dit komt omdat door de verzekeringsmaatschappijen lagere kosten voor post-actieven in rekening zijn gebracht bij lenW dan voorzien (€ 2, 3 miljoen).
3. De hogere uitgaven op Materiële uitgaven wordt veroorzaakt door het volgende.
- De per saldo hogere uitgaven voor ICT worden met name verklaard door de bijdrage van Buitenlandse Zaken beheer en onderhoudskosten bedrijfsvoeringssysteem SAP (€ 1,6) en hogere uitgaven voor ICT-dienstverlening ten behoeve van Agentschappen (€ 2,3). Daarnaast is er een bijdrage aan BZK t.b.v. de Generale Digitale Infrastructuur (GDI) (- € 0,9), Hiertegenover staan lagere uitgaven als gevolg van vertraging bij herhuisvesting waardoor bijbehorende ICT uitgaven in 2020 worden gedaan (-€ 0,4). Ook was eenerschikking noodzakelijk, als gevolg van interne dienstverlening naar Rijksbrede SSO's (- € 1,3). Tot slot zijn er diverse kleinere mutaties van circa – € 0,2 miljoen.
 - De hogere bijdrage SSO's betreft voor een deel uitgaven voor ICT- en facilitaire dienstverlening ten behoeve van baten-lastendiensten van lenW waarvan de vergoeding hiervoor van de baten-lastendiensten niet meer in 2019 is ontvangen en deze uitgaven (€ 2,0) ten laste van artikel 98 moeten worden verantwoord. Daarnaast was eenerschikking noodzakelijk, als gevolg van interne dienstverlening, van ICT en materiële kosten naar Rijksbrede SSO's (€ 5,7), was er sprake van een tariefsverhoging van SSC ICT en waren er extra uitgaven die samenhangen met het creëren van extra werkplekken (samen € 3,2) en zijn er, ten behoeve van agentschappen (€ 2,4) en derden, meer uitgaven voor facilitaire dienstverlening waar extra ontvangsten tegenover staan. Tot slot zijn er diverse kleinere mutaties van circa € 2,4 miljoen.
 - De lagere reguliere materiële uitgaven zijn voornamelijk het gevolg van een overboeking van budget naar de agentschappen RWS, KNMI en ILT ter compensatie van gemaakte kosten in het kader van de Participatiewet (€ 4,5). Tevens was eenerschikking noodzakelijk als gevolg van interne dienstverlening van materiële uitgaven naar Rijksbrede SSO's (€ 4,4) en was er sprake van overlopende kosten voor bedrijfsvoering (€ 1,9). Tot slot hebben er overboekingen plaats gevonden t.b.v. het Rijksprogramma Duurzaam Digitale Informatiehuishouding (RDDI), bijdrage ter versterking van de HR ICT Rijksdienst, Categoriemanagement, de de Rijksbrede kunstvoorziening en het Cyberonderzoek Encryptie (€ 1,1).
4. De hogere ontvangsten zijn onder andere het gevolg van externe ontvangsten voor onderzoeksopdrachten bij het Planbureau voor de leefomgeving (€ 2,1 miljoen), een bijdrage van RWS voor de exploitatie van het Standaard Platform (€ 1,3 miljoen), een bijdrage van Buitenlandse Zaken in de beheer en onderhoudskosten SAP (€ 2,1 miljoen) en een bijdrage vanuit Canada, UK en Denemarken voor de realisatie van het programma Global Commission on Adaption (€ 1,5 miljoen).

Daarnaast betreft het de ontvangsten van agentschappen voor uitgaven bedrijfsvoering als gevolg van interne leveranties binnen apparaat (€ 6,0 miljoen) en ontvangst ten behoeve van derden gedane facilitaire uitgaven (€ 2,4 miljoen). Tot slot verklaren diverse hogere en lagere ontvangsten het resterend saldo (+ € 0,4 miljoen).

Toelichting op de financiële instrumenten

98.01 Personele uitgaven

Dit betreft de verantwoording van alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

98.02 Materiële uitgaven

Dit betreft de verantwoording van de materiële uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces. Hieronder valt ook de bijdragen aan Shared Service Organisaties (o.a. P-Direkt, FM-Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf) en ICT uitgaven voor onderhoud en licenties.

Extracomptabele verwijzingen

Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (x € 1.000)							
	2015	2016	2017	2018	Realisatie 2019	Begroting 2019	Vershil 2019
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	326.186	328.743	334.417	298.856	317.541	299.115	18.426
Kerndepartement	326.186	328.743	334.417	298.856	317.541	299.115	18.426
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	1.200.851	1.200.686	1.246.112	1.291.899	1.377.691	1.262.831	114.860
ILT	141.572	148.136	152.664	152.109	153.196	144.861	8.335
KNMI	50.376	54.581	55.816	57.113	62.218	57.969	4.250
RWS	1.001.818	991.288	1.031.132	1.082.677	1.162.277	1.060.001	102.276
NEa ¹	7.085	6.681	6.500	–	–	–	–
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's²	652.991	599.814	656.031	604.127	5.127	542.227	n.n.b.
ProRail	483.000	426.000	472.000	599.000	n.n.b.	537.000	n.n.b.
Kadaster ³	165.000	169.000	179.000	–	–	–	–
StAB	4.991	4.814	5.031	5.127	5.127	5.227	– 100

¹ Bij de hervorkaveling naar aanleiding van Rutte III is de Nea in 2018 overgeheveld naar EZK (TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 62).

² De realisatiecijfers over het jaar 2019 waren bij het opstellen van het jaarverslag niet volledig beschikbaar om op te nemen in bovenstaande tabel.

³ Bij de hervorkaveling naar aanleiding van Rutte III is het Kadaster in 2018 overgeheveld naar BZK (TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63).

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

lenW verstrekt bijdragen aan twee begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: ProRail, en StAB. In bijlage 1 bij dit jaarverslag treft u meer informatie over de bijdragen van lenW aan RWT's en ZBO's.

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

3.3.3 Niet-beleidsartikel 99 Nominaal en Onvoorzien

Algemene doelstelling

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 lenW begroting, zoals loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel Budgettaire gevolgen van beleid artikel 99 Nominaal en onvoorzien (bedragen x €1.000)

				Realisatie	Vastgestelde	Verschil		
	2015	2016	2017	2018	2019	2019	2019	
Verplichtingen	0	0	0	0	0	- 15.973	15.973	1
Uitgaven	0	0	0	0	0	- 15.992	15.992	1
Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	- 15.992	15.992	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

Financiële toelichting

1. Zoals toegelicht bij 1e suppletoire begroting (Kamerstukken II 2018-2019, [35 210, nr. 1](#)) betreft deze mutatie grotendeels de budgettaire invulling van de taakstellende onderuitputting. Daarnaast zijn toegevoegde middelen bij Eerste suppletoire begroting 2018 vanuit artikel 99 toegevoegd aan het Deltafonds en artikel 98.

3.4 Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringsparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is. (hoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds). De bedrijfsvoering, inclusief het financieel beheer binnen het Ministerie van IenW, is op orde. De financiële overzichten geven een getrouw beeld van de uitkomsten van de begrotingsuitvoering.

Deze bedrijfsvoeringsparagraaf omvat de volgende drie onderdelen.

1. Uitzonderingsrapportage: in dit onderdeel wordt gerapporteerd over de rechtmatigheid, totstandkoming van de niet financiële verantwoordingsinformatie, begrotings- en financieel beheer en overige aspecten van de bedrijfsvoering. Over het algemeen is de conclusie dat de grote financiële stromen goed zijn beheerst. En dat binnen de rijksbrede rechtmatigheidstoleranties wordt gewerkt.
2. Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen: in dit onderdeel wordt op een aantal vooraf vastgestelde rijksbrede ontwikkelingen in de bedrijfsvoering inzicht gegeven in de voortgang daarop bij IenW.
3. Belangrijkste ontwikkelingen en verbeteringen in de IenW bedrijfsvoering: in dit onderdeel wordt gerapporteerd over de belangrijkste ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering van 2019.

1. Uitzonderingsrapportage

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

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

A. Comptabele rechtmatigheid

Uit de controle door de Auditdienst Rijk (ADR) over 2019 is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden.

B. Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

Het totstandkomingsproces niet-financiële informatie is ordelijk verlopen. De opzet van de procedure voor de totstandkoming van de niet-financiële informatie bevat voldoende waarborgen voor een ordelijk en controleerbaar proces. Bij de controle is gebleken dat de procedures goed worden nageleefd en de niet-financiële informatie in het jaarverslag op een betrouwbare wijze tot stand komt en niet strijdig is met de financiële verantwoordingsinformatie. De sturing en interne controle door IenW op het totstandkomingsproces van de niet-financiële informatie leveren hier een belangrijke bijdrage aan.

C. Begrotingsbeheer, financieel beheer en materiële bedrijfsvoering

In dit onderdeel wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van het begrotingsbeheer, financieel beheer en materiële bedrijfsvoering:

- Belangrijkste tekortkomingen, risico's en ontwikkelingen op het gebied van begrotingsbeheer, financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering;
- Onvolkomenheden zoals benoemd door de Algemene Rekenkamer inclusief de getroffen/te treffen maatregelen.

Begrotingsbeheer

In artikel 1.1 van de comptabiliteitswet 2016 is aangegeven dat het begrotingsbeheer het sturen en beheersen van het begrotingsproces betreft, waaronder de begrotingsuitvoering en de zorg voor het ramen van de ontvangsten en de uitgaven. De Auditdienst Rijk heeft een globaal, verkennend onderzoek verricht naar het begrotingsbeheer van lenW, en meer in het bijzonder naar de opzet van het proces in 2019. Uit dit onderzoek zijn geen bijzonderheden te melden.

Financieel beheer en materiele bedrijfsvoering

In het verslagjaar zijn de grote financiële stromen goed beheerst en is gewerkt aan de noodzakelijke verbeteringen. Hierdoor worden deze stromen voldoende beheerst. Met de fondsbeheerders van het gemeenteen provinciefonds en het ministerie van Financiën is opvolging gegeven aan nieuwe richtlijnen voor de toepassing van decentralisatie en specifieke uitkeringen. Aan de beheersing van het financieel beheer bij de bestuurskern is extra aandacht besteed waardoor voortgang is geboekt op onderstaande onvolkomenheden.

RWS heeft een Financieel Control Plan opgesteld en uitgevoerd. In dit plan zijn de meest risicovolle financiële processen voor het jaarrekeningtraject onderzocht, met als doel om aanvullende zekerheid te krijgen over het gevoerde financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering. Het beeld over 2019 is dat op dit beheer er voldoende niveau is om de rechtmatigheid van de geldstromen te borgen.

Integriteitsincident RWS

Op 12 maart 2019 heeft de minister de Tweede Kamer (TK) op de hoogte gesteld van een integriteitsincident bij RWS. Naar aanleiding hiervan is zowel intern als extern onderzoek verricht. Op basis van het interne onderzoek is vastgesteld dat de fraude heeft plaatsgevonden door middel van het indienen van valse facturen via het proces van de light inkopen. Het extern onderzoek richtte zich op de betrouwbaarheid van het (light) inkoop- en betaalproces. De TK is op 10 juli 2019 geïnformeerd over de voortgang en resultaten van de aangekondigde acties n.a.v. het integriteitsincident. Er zijn diverse verbetermaatregelen genomen die voor een gedeelte doorlopen naar het lopende jaar (voor enkele structurele maatregelen). Eén van de maatregelen die in 2019 heeft plaatsgevonden is een eenmalige integrale lenW-brede naam-ibannummer controle voor de Nederlandse ibannummers. In 2020 zal een structurele naam-ibannummer controle lenW-breed worden ingeregeld. Andere maatregelen die doorlopen in 2020 zijn het periodiek uitvoeren van spendanalyses op de light inkopen, een herijking van het kader light inkopen en de versterking van de monitoring op het light inkoopproces.

Voortgang op onvolkomenheden Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer zag dat in 2018 meer fouten zijn gemaakt met aanbestedingen, de beheersmaatregelen rondom het subsidiebeheer nog onvoldoende werken, nog veel prestatieverklaringen kwalitatief onvoldoende zijn en te veel oude voorschotten open staan. Ook in 2019 zijn aanvullende verbeteracties in gang gezet. In onderstaande tabel is de voortgang op deze onvolkomenheden in 2019 opgenomen.

Onderwerp	Oordeel AR ultimo 2018	Stand van zaken ultimo 2019
Subsidiebeheer (MenO-beleid) kerndepartement	De subsidiereviews zijn te laat uitgevoerd. De kwaliteit risicoanalyses was wisselend	Subsidiereviews zijn uitgevoerd; Kwaliteit risicoanalyses is verbeterd. Beoordeling staatsteun is nu een integraal onderdeel

Aanbestedingen	<p>en de beoordeling van de staatssteunaspecten kon beter.</p> <p>De naleving van de aanbestedingsregels is verslechterd en de sturingsinformatie is kwalitatief onvoldoende.</p>	<p>van het subsidiedossier, waardoor een eenduidige en controleerbare toetsing op het staatssteunaspect wordt geborgd.</p> <p>Er zijn in 2019 verbeteringen aangebracht op een jaarlijkse structurele monitoring op objectieve leverancierselectie en procedurekeuze.</p> <p>De periodiciteit van de monitoring van de procedurekeuze door RWS is verhoogd van eenmaal naar tweemaal per jaar.</p> <p>Gewerkt is aan verbetering van de sturingsinformatie mbt inhuur.</p>
Prestatieverklaren kerndepartement	<p>Prestatieverklaren nog onvoldoende verbeterd.</p> <p>Oorzaken: onvoldoende inhoudelijke toetsing en bij oudere contracten zijn leverings- en betalingsvoorwaarden onvoldoende concreet geformuleerd.</p>	<p>In de loop van het verslagjaar is inhoudelijke verificatie voorafgaand aan de factuurbetaling ingericht bij het kerndepartement. Nadere afspraken zijn gemaakt over het juiste gebruik van contract- en opdrachtbriefmodellen zodat prestaties eenvoudig en rechtmatig kunnen worden verklaard.</p> <p>De prestatieverklaringen van het kerndepartement laten een stijgende kwaliteit zien (96% goed in het derde en vierde kwartaal).</p>
Voorschottenbeheer kerndepartement	<p>Onvoldoende onderbouwing bij het afrekenen van voorschotten en de trage voortgang in het afrekenen van oude voorschotten.</p>	<p>Vier ogen principe bij afrekenen is ingericht en een inhaalslag heeft plaatsgevonden op de openstaande voorschotten. Het overzicht openstaande voorschotten wordt periodiek beoordeeld om de tijdigheid van afwickelen te verbeteren. Zo zijn bijvoorbeeld de voorschotten NSL 2006-2018 afgewikkeld.</p>

D. Overige aspecten van de bedrijfsvoering

Voortgang op overige onvolkomenheden

In dit onderdeel wordt aandacht besteed aan de overige belangrijke risico's in de bedrijfsvoering die geen betrekking hebben op het financieel beheer en materiële bedrijfsvoering. Tevens wordt ingegaan op de door de Algemene Rekenkamer in het voorafgaande jaar geconstateerde onvolkomenheden in de bedrijfsvoering, die geen betrekking hebben op het financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering. Daarnaast wordt uiteengezet wat de getroffen maatregelen zijn om de geconstateerde onvolkomenheden in het verslagjaar en de jaren daarna te voorkomen.

Onderwerp	Oordeel AR ultimo 2018	Oordeel lenW ultimo 2019
Regie externe beheerder SAP	<p>Door de genomen maatregelen heeft het ministerie meer inzicht in de risico's en zwakke punten van de SAP-omgeving en de SAP-beveiliging bij lenW. Omdat onduidelijk is of de werking ook structureel is ingebed, handhaven we de onvolkomenheid.</p>	<p>Er is een kwetsbaarheidsanalyse geïmplementeerd waarmee periodiek tekortkomingen in de beveiliging worden opgespoord. Deze worden met de externe beheerder opgelost. De ADR heeft onderzoek gedaan naar de structurele werking. De uitkomst van het ADR onderzoek naar de general IT controls SAP is positief met een beperking voor de tijdige verwerking bij uitdiensttredingen en het beheer van wachtwoorden voor een presentatieapplicatie.</p>
Informatiebeveiliging kerndepartement	<p>De organisatie van de informatiebeveiliging, incidentenmanagement en risicomanagement zijn onvoldoende gelet op de Baseline Informatiebeveiliging Rijksdienst.</p>	<p>Er is een verbeterplan in uitvoering dat zich o.a. richt op incidentmanagement, risicomanagement en governance. Het gaat hier om een meerjarig verbetertraject dat in 2020 verder loopt.</p>

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

Begin 2019 is door de Bestuursraad een cyberstrategie lenW vastgesteld, waarin is opgenomen dat lenW de komende jaren wil doorgroeien naar een hoger volwassenheidsniveau op het gebied van informatiebeveiliging. Door middel van een aantal sporen is deze cyberstrategie verder uitgewerkt. Dit betreffen de sporen cyberrisico's van sectoren lenW in beeld, de governance op orde en verbeteringen van onder andere risico-, incident- en patchmanagement.'

Daarnaast is in 2019 een verkenning gestart waarin lenW-breed een risicobeeld is opgesteld, met als doel om inzicht te krijgen in de cyberrisico's en zicht op mogelijke verbeterpunten. Verder is een stuurgroep cybersecurity ingesteld die de voortgang van de genoemde sporen uit de cyberstrategie monitort en besluitvorming voorbereidt. Voor incidentmanagement is voor de majeure incidenten één meldloket voor lenW operationeel.

Rijkswaterstaat

De Algemene Rekenkamer (AR) heeft begin 2019 het rapport, 'Digitale dijkverzwaring cybersecurity en vitale waterwerken' gepubliceerd. Deze vitale waterwerken beheert RWS. Het rapport was gericht op de wijze waarop de vitale waterwerken beschermd zijn tegen cyberaanvallen. Onderdeel van het onderzoek was een analyse naar de status van openstaande maatregelen welke bij afronding van het programma Beveiligd Werken Rijkswaterstaat (BWR) waren overgedragen. Geconstateerd is o.a. dat ondanks dat er veel werk verricht is met het BWR-programma, de borging in de lijn na afronding van het programma onvoldoende tot stand is gekomen. De aanbevelingen van het rapport zijn overgenomen, vertaald naar acties en grotendeels uitgevoerd. Zo zijn de volgende zaken gerealiseerd:

- Er is een geactualiseerd dreigingsbeeld vitale waterwerken opgeleverd;
- Alle vitale waterwerken RWS zijn aangesloten op het Security Operating Center (conform toezegging aan de minister);
- De medewerkers van het Security Centre zijn gescreend. Een medewerker zit in de screeningsprocedure (conform toezegging aan de minister);
- RWS heeft een specifiek crisisscenario voor cybersecuritycrises in het crisismodel opgenomen en getest in een grote RWS brede cyberoefening.

2. Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

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

Het specifieke kader misbruik en oneigenlijk gebruik subsidies Infrastructuur en Waterstaat is vastgesteld in 2018. Voorafgaand aan toekenningen wordt er getoetst op deze risico's. Bij de vaststellingen worden verantwoordingen en controleverklaringen getoetst. Enkele controleverklaringen worden gereviseerd.

B. Grote lopende ICT-projecten

Het ministerie van lenW heeft in 2019 nadrukkelijk aandacht besteed aan de beheersing van ICT-projecten. In 2019 zijn er door Bureau ICT Toetsing (BIT) drie toetsen uitgevoerd: European Rail Traffic Management System (ERTMS), Centralised Base Luchtverkeersleiding Nederland en Areaal Informatievoorziening Rijkswaterstaat/Bouw Informatie Management (AIRBIM).

De BIT-toetsen zijn openbaar en raadpleegbaar via <https://www.bureauict-toetsing.nl/afgeronde-adviezen/airbim>. lenW heeft in 2019 meer projecten voor een toets aangemeld bij het BIT, maar niet alle aangemelde projecten zijn getoetst. BIT maakt op basis van een risicoanalyse de afweging welke projecten worden getoetst. lenW zet bij ICT-projecten ook andere toetsen in. Zo wordt, conform het Handboek Portfoliomanagement Rijk, bij de projecten met een ICT-component groter dan 5 miljoen euro een departementale CIO-toets uitgevoerd. Deze toetsen hebben geleid tot voorstellen ter verbetering van deze projecten.

Het ministerie van lenW vermeldt, conform de rijksbrede afspraken, alle projecten waarvan de geraamde kosten van de IV-component, meerjarig meer dan € 5 mln zijn, op het Rijks ICT-dashboard. Over majeure wijzigingen wordt bij de midterm review door de diensten gerapporteerd en waar nodig informatie geactualiseerd. In het najaar van 2019 heeft lenW een quick scan uitgevoerd op de informatie op het Rijks ICT-dashboard. Daarbij is gekeken naar de juistheid en volledigheid van de gegevens en de consistentie met onder andere Kamerbrieven. Om de gegevens op orde te houden is een handreiking voor het Rijks ICT-dashboard opgesteld, waarbij rekening is gehouden met het specifieke karakter van de projecten van de diensten van lenW. Het departementale CIO office biedt workshops aan over het Rijks ICT-dashboard.

C. Gebruik open standaarden en open source software

In 2019 is er niet afgeweken van het gebruik van open standaarden of het gebruik van 'open source' bij het verwerven of ontwikkelen van informatievoorzieningen (IV). Net als vorig jaar stuurt lenW op de door het 'College Standaardisatie' vastgestelde open standaarden door toepassing daarvan in Project Start Architecture (PSA). Verder zijn in 2019 ook voor Rijkswaterstaat (RWS) geen afwijkingen te melden ten aanzien van het gebruik van vastgestelde open standaarden. Door middel van het Forum Standaardisatie beoogt RWS op een transparante wijze de vastgestelde open standaarden daar waar mogelijk toe te passen bij het ontwikkelen van ICT-diensten.

D. Betaalgedrag

lenW-breed zijn de normen voor betaalgedrag gehaald.

E. Activiteiten Audit Committee

Het audit committee is viermaal bijeengekomen. Een vast agendapunt is de voortgang van maatregelen om bevindingen en onvolkomenheden in de bedrijfsvoering op te lossen. Naar aanleiding van het auditrapport bij de verantwoording 2018 is een gedetailleerde analyse gemaakt van alle bevindingen opdat effectieve maatregelen konden worden getroffen, waarover periodiek wordt gerapporteerd. Daarnaast is in 2019 gesproken over monitoring van de effectiviteit van het programma circulaire economie, de beheersing van het programma vrachtwagenheffing, risicomanagement, ICT-portfoliomanagement, de pilots in het kader van het baten-lastenstelsel (AVRo) en IT-beheersing.

F. Departementale checks and balances

In dit onderdeel wordt tenminste iedere vijf jaar een beschrijving opgenomen van de departementale 'checks and balances' voor subsidieregelingen. Onderscheid wordt gemaakt naar kadersteller (HBJZ en FMC), opdrachtgever (beleid), opdrachtnemer (RVO en IBI/FenI) en toezichthouder (FMC). Via het instrument risicoanalyse wordt er door de uitvoerders op toegezien dat er geen middelgrote en grote risico's bij de uitvoering worden

geaccepteerd. Een totaaloverzicht van subsidieregelingen met potentiële MenO risico's en bijbehorende getroffen maatregelen wordt jaarlijks samengesteld en overlegd aan de ADR.

G. Normenkader financieel beheer

Het departementaal toezicht op het normenkader financieel beheer voor de ZBO's is belegd bij FMC. Het departementale toezicht dat het normenkader financieel beheer wordt toegepast bij sectorwetgeving is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De Aw/ILT toetst samen met Waarborgfonds Sociale Woningbouw aan de hand van een gezamenlijk beoordelingskader het financieel beheer bij de woningbouwcorporaties in opdracht van het ministerie van BZK.

3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering Algemeen

Naast het anticiperen op de veranderingen in beleid, uitvoering en toezicht worden hieronder als de belangrijkste ontwikkelingen en verbeteringen in de lenW bedrijfsvoering benoemd: »(A) Organisatieontwikkeling, (B) omvorming ProRail naar ZBO, (C) opvolging bedrijfsvoeringssysteem lenW, (D) lenW als aantrekkelijke werkgever, (E) innovatie met datalabs, (F) de Algemene Verordening Gegevensbescherming en (G) Duurzaamheid.»

A. Organisatieontwikkeling

Strategische agenda lenW

In 2019 is lenW gestart om een nieuwe strategische agenda voor het gehele departement op te stellen. Het is een inhoudelijke herijking naar aanleiding van de grote opgaven in de samenleving, de rol die het ministerie van lenW hierin heeft, en welke organisatie en werkwijze van het departement aansluiten bij deze opgaven. lenW sluit hiermee voor de eigen organisatie ook aan op de rijksbrede beweging Grenzeloos Samenwerken.

Bestuurskern bedrijfsvoering

In 2019 is een externe partij gevraagd te adviseren over de inrichting van de bedrijfsvoering binnen het kerndepartement. Uitkomst van het advies was dat niet alleen aanpassingen op het punt van de inrichting van de bedrijfsvoeringsfunctie nodig zijn, maar ook op het punt van bijvoorbeeld mensen en processen. Om dit te bewerkstelligen is een veranderprogramma in het leven geroepen. Dit programma is in het derde kwartaal van 2019 van start gegaan.

Rijkswaterstaat

In 2019 is de «Expeditie RWS2050» gestart, een verkenning naar een nieuwe strategie voor Rijkswaterstaat. Wat zijn de belangrijkste ontwikkelingen en onzekerheden in de toekomst? En hoe kan Rijkswaterstaat zich hier nu al op voorbereiden? In 2019 zijn in de verkenning diverse beelden opgehaald over mogelijke toekomst. Tevens heeft Rijkswaterstaat in 2019 aan de hand van zes focuspunten verdere invulling gegeven aan de innovaties op weg naar 2030: Duurzame leefomgeving, Omgevingswet, Verjongen en Vernieuwen van infrastructuur, Smart Mobility, Informatievoorziening en Samenwerking. In 2019 heeft elk focuspunt concreter vorm gekregen in uitgewerkte plannen van aanpak en zijn acties ondernomen en resultaten geboekt.

ILT

De ILT heeft in 2019 de implementatie van de Koers 2021 afgerond met als gevolg een nieuwe organisatiestructuur die niet alleen past bij het veranderprogramma Koers ILT 2021 dat eind 2016 is gestart, maar ook ondersteunend is aan de doelen en ambities van dat veranderprogramma.

Sinds 2016 is de ILT stapsgewijs haar koers gaan verleggen, waarbij de risico's voor mens en milieu centraal staan. Verder is het nieuwe IG-team, bestaande uit de Inspecteur-Generaal en vier directeuren, integraal verantwoordelijk geworden voor de gehele ILT. Alle toezichttaken zijn ondergebracht binnen één portefeuille, van waaruit de capaciteit beschikbaar wordt gesteld voor de uitvoering van de programma's die gericht zijn op de aanpak van de grootste maatschappelijke risico's. De portefeuille Informatiepositie en Programmamanagement is verantwoordelijk voor het leveren van informatie voor de uitvoering van toezichttaken. De portefeuille Communicatie, klantcontact en netwerken draagt zorg voor de contacten met de omgeving en de dienst- en vergunningverlening. Binnen de portefeuille Publieke instellingen en Control zijn de ondersteunende functies als de juridische functies en de controlfunctie ondergebracht. In het kader van de nieuwe organisatiestructuur is het Bureau Inspectieraad organisatorisch binnen de ILT geplaatst en is SBR-Wonen administratief ondergebracht bij de ILT. Voor zowel Bureau Inspectieraad als SBR-Wonen geldt hetzelfde als voor Paris Memorandum Of Understanding (internationale afspraken over inspecties van buitenlandse zeeschepen): zij maken organisatorisch deel uit van de ILT, maar vallen buiten de governance en verantwoording van de ILT.

KNMI

In 2019 is gestart met de I-strategie op het gebied van software ontwikkeling en datamanagement. Daarnaast is het KNMI gestart met de operationele samenwerking op het gebied van productie van numerieke weersverwachtingen met internationale partners in de zogeheten UMC-west. Verder heeft het KNMI ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van dienstverlening, door het inregelen van de basisdienstverlening, communicatie en samenwerking met de Corporate Dienst RWS.

Pilot projecten baten- en lasteninformatie

Een start is gemaakt met het op verzoek van de Tweede Kamer uitvoering geven aan twee pilots ter verkenning van bredere toepassing van het baten-lastenstelsel. Het gaat om 'geluidsmaatregelen HSL Zuid' en 'A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda'. Over deze investeringsprojecten wordt zowel kas-verplichtingen als baten-lasten gepresenteerd. De doelstelling van deze pilots is om te bezien of de kwaliteit van besluitvorming rondom investeringen kan worden versterkt. Het gebruik van huidig instrumenten als MKBA en LCC wordt hierbij tevens tegen het licht gehouden. De informatie wordt extracomptabel gepresenteerd en uiteindelijk later in 2020 in het MIRT-overzicht opgenomen. Er wordt hierin samen opgetrokken met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Defensie, bij dit laatste ministerie vinden eveneens twee pilots plaats.

B. Omvorming ProRail tot ZBO

In het regeerakkoord is opgenomen dat ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid. Daarbij is aangegeven dat de omvorming geen gevolgen zal hebben voor de huidige rechtspositie en arbeidsvoorwaarden van de werknemers. In 2019 heeft de nadruk gelegen op de concept-Instellingswet. De concept-Instellingswet biedt de kaders voor een vereenvoudigde aansturing en versterking van de publieke verantwoording. In de lagere regelgeving en de beleidsregels worden die kaders nader geconcretiseerd. Voor de zomer van 2019 is het wetsvoorstel ter advisering aangeboden aan de Raad van State. Daarnaast is een concept samenwerkingsvisie opgesteld die de belangrijkste uitgangspunten voor de samenwerking tussen ProRail en lenW bevat. De

verwachting is dat het wetsvoorstel begin 2020 kan worden ingediend bij de Tweede Kamer. Het voornemen is om de omvorming op 1-1-2021 afgerond te hebben.

C. Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem lenW

Per 1 augustus 2019 is het programma 'Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem (OBS) lenW RWS BZ' gestart. Het bouwt voort op hetgeen in september 2018 verkennend in gang is gezet rond de opvolging van het huidige Enterprise Resource Planning (ERP) systeem. In 2019 is een programmabrief en een beschrijving van de programma-governance opgeleverd. Daarnaast is het contract met de huidige beheerpartij verlengd tot augustus 2022. Leidraad voor de overgang van het oude naar het nieuwe systeem is het borgen van de bedrijfscontinuïteit. Deze waarborging van de bedrijfscontinuïteit kan worden bewerkstelligd door uit te gaan van een beheerste digitale transitie, dat in navolging van de andere SAP-departementen. Aanleiding om het huidige bedrijfsvoeringssysteem te vervangen is de verwachting dat de huidige SAP-applicatie vanaf 2025 niet meer wordt ondersteund.

D. lenW aantrekkelijke werkgever

In het afgelopen jaar heeft ieder onderdeel van lenW energie gestoken in het proces om te komen tot een 'Strategische Personeelsplanning', die het best aansluit bij de eigen organisatie. Daaruit kwam een aantal rode draden naar voren, die zijn samengebracht in de Strategische Personeelsplanning 2020-2022 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een binnen heel lenW en het Rijk gedeelde gap is de combinatie van de krappere arbeidsmarkt met de sterk toenemende wervingsbehoefte. Met name de werving van personeel met meer specialistische kennis is voor lenW een grote uitdaging. Het aantal sollicitaties op vacatures neemt af en de uitstroom neemt toe. De profilering en bekendheid van lenW als aantrekkelijk werkgever vraagt om die reden aandacht. Hierom is extra capaciteit ingezet om een diverse instroom te realiseren en een inclusieve organisatie te worden. Er is verder een begin gemaakt met extra inzet op werving en behoud van (divers) personeel onder andere door herziening van het proces voor werving en selectie, extra inzet op arbeidsmarktcommunicatie, profilering van lenW als aantrekkelijk werkgever en onboarding, dat gericht is op behoud van personeel en kennis.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat anticipeert met het corporate Strategisch Personeelsplan (SPP) op de externe ontwikkelingen en vergrijzing van haar personeelsbestand en komt zij tegemoet aan de verschuiving in het werkpakket van aanleg naar vervangen en renoveren. Vanuit het SPP is gestart met 6 concrete maatregelen die ook komende jaren nog uitgevoerd zullen worden. Het Management Development beleid is verder ontwikkeld en richt zich nu niet alleen op (potentiele) managers, maar ook op topadviseurs en projectdirecteuren. Met dit integrale ontwikkelbeleid besteedt Rijkswaterstaat aandacht aan de (potentiele) top van de organisatie met als doel om ervoor te zorgen dat sleutelposities nu en in de toekomst bezet kunnen worden door de juiste mensen. De focus op evenwichtiger personeelsopbouw, met de doelstelling om in 2020 15% medewerkers jonger dan 36 jaar in dienst te hebben, heeft zijn vruchten afgeworpen. Dit aantal is eind 2019 voor het eerst behaald. Komend jaar zal Rijkswaterstaat dit bestendigen en verder uitbouwen.

ILT

De ILT heeft de formele reorganisatie in 2019 afgerond. Dit geeft ruimte om op een nieuwe manier te kijken naar de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers. Daarbij geven de extra middelen die zijn toegekend en de verwachte uitstroom eind 2022 als gevolg van de verwachte pensioering de ruimte om nieuwe medewerkers te werven. Dat vraagt onder andere om het uitwerken van een meerjarig personeelsplan en het opnieuw doordenken van talentontwikkeling binnen de organisatie. In 2019 is hiertoe in het kader van het programma Merkbaar Meer een begin gemaakt. Als gevolg van dit programma zijn er in 2020 nieuwe onderzoekers, inspecteurs en projectleiders geworven, die worden ingezet op prioritaire onderwerpen. Daarnaast is er vooruitlopend op de uitstroom tijdelijk capaciteit ingehuurd.

KNMI

Het KNMI heeft middels het strategisch personeelsbeleid noodzakelijke veranderingen gerealiseerd om de organisatie wendbaarder te maken, de benodigde kennis en vaardigheden op het gebied van ICT en projectleiding te vergroten, en versterking te realiseren op competenties als politieke sensitiviteit, samenwerking, klantgerichtheid en bedrijfssturing. Verder is veel energie gestoken in de werving van medewerkers met competenties op ICT gebied. Echter heeft de werving van technische functies en projectmanagers nog niet tot voldoende match geleid. De werving loopt door in 2020.

E. Innovatie met datalabs

lenW beschikt over veel data die kan worden benut om slim data gedreven te beheren en innoveren. Rijkswaterstaat, ILT en KNMI hebben alle drie binnen hun organisatie een datalab ingericht. Deze datalabs hebben een functie in onder meer de data-analyse van meetgegevens van KNMI, ILT en RWS. De resultaten van de datalabs worden benut om werkprocessen te verbeteren. Denk aan het benutten van data voor verkeersmanagement en onderhoud van objecten van Rijkswaterstaat. Bijvoorbeeld door algoritmes te ontwikkelen die op basis van onder meer slimme sensoren, machine learning en beeldherkenning knelpunten of zelfs mogelijke ongevallen op de weg of het water voorspellen. Hierdoor neemt de kennis over elk 'wegdeel' significant toe en kunnen ook onderhoud en incidentmanagement efficiënter plaatsvinden. IDLab van de ILT levert op basis van data en geavanceerde analyses beslissingsondersteunende inzichten voor de ILT, zodat deze gerichter keuzes kan maken op het gebied van handhaving, vergunningverlening, sturing en beleid. Verder ondersteunt het IDLab de ontwikkeling om informatie gestuurd te werken. Het IDLab doet dit door te experimenteren met nieuwe toepassingen van databronnen en continu te zoeken naar nieuwe, betere analysetechnieken. Bij het KNMI is het datalab zich aan het ontwikkelen naar een kenniscentrum met een coördinatiefunctie voor de ontwikkeling en samenwerking van data science binnen en buiten het KNMI. Er is in 2019 een start gemaakt met een roadmap data science 2020-2025. KNMI en RWS hebben gezamenlijk gewerkt aan een systeem voor mistdetectie op basis van big-data analyse technieken.

F. Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

2019 is het eerste jaar dat de AVG in de lijn is gebracht. De dienstonderdelen van het ministerie, de bestuurskern, het PBL, RWS, KNMI, ILT en ANVS zijn zelf verantwoordelijk voor het voldoen aan de AVG. Vanaf november 2018 werkt lenW met het 'centrale lenW register verwerkingen.' DCI/IBI is voor lenW beheerder van dit register en heeft zitting in het Clientberaad dat periodiek bijeenkomt en waar wensen van de ministeries ten aanzien van het register kunnen worden ingebracht. Het register is een pijler van het AVG-beheersingsstelsel. Alle lenW verwerkingen van de bestuurskern, PBL

en agentschappen dienen hierin te zijn opgenomen. Het register biedt voor de toezichthouder, de Functionaris Gegevensbescherming, de mogelijkheid te monitoren en te sturen op de juiste naleving van de AVG. In 2019 hebben de dienstonderdelen zich ingespannen de kwaliteit van de verwerkingen en de borging van de compleetheid van het register te verhogen. Het ADR onderzoeksrapport 'Kwaliteit verwerkingsregister 2019' heeft daar handvatten voor geboden. Zorgvuldig omgaan met persoonsgegevens en de bescherming ervan blijft een uitdaging mede vanwege de vele nieuwe technologieën, big data en het gebruik van algoritmen. Bewustwording van de AVG is een continu aandachtspunt voor het ministerie. Naast de jaarlijkse Dag van de Privacy is de e-learningmodule basiskennis AVG ontwikkeld, beschikbaar in het lenW leerportaal, met als doel kennis en bewustwording over de AVG bij de lenW medewerkers te vergroten.

G. Duurzaamheid

Ten aanzien van de ontwikkelingen met betrekking tot duurzaamheid wordt verwezen naar het Duurzaamheidsverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

4 JAARREKENING

4.1 Departementale verantwoordingsstaat

Departementale verantwoordingsstaat 2019 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (Bedragen x € 1.000)

Art. Omschrijving	- 1			- 2			(3) = (2) - (1)		
	vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en vastgestelde begroting		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
Totaal	9.524.800	9.618.660	19.378	8.105.024	8.004.956	51.906	- 1.419.776	- 1.613.704	32.528
Beleidsartikelen									
11 Integraal waterbeleid	30.755	45.362	0	41.220	48.421	12.050	10.465	3.059	12.050
12 waterkwaliteit	-	-	-	0	0	0	0	0	0
13 Ruimtelijke ontwikkeling	26.820	41.436	4.450	25.560	34.025	3202	- 1.260	- 7.411	- 1.248
14 Wegen en verkeersveiligheid	76.987	93.317	6.782	126.324	98.715	4.041	49.337	5.398	- 2.741
15 OV-keten	-	-	-	0	0	0	0	0	0
16 Spoor	11.497	13.157	0	30.714	31.659	249	19.217	18.502	249
17 Luchtvaart	40.424	27.329	1.365	37.066	28.695	1.631	- 3.358	1.366	266
18 Scheepvaart en Havens	6.070	38.555	0	35.641	57.139	427	29.571	18.584	427
19 Klimaat	44.302	46.164	0	54.909	55.891	5780	10.607	9.727	5.780
20 Lucht en Geluid	24.825	27.603	0	32.038	36.862	2136	7.213	9.259	2.136
21 Duurzaamheid	50.173	49.962	0	74.157	29.867	171	23.984	- 20.095	171
22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's	29.349	33.802	250	21.788	30.339	1	- 7.561	- 3.463	- 249
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	53.728	52.786	0	55.852	55.242	0	2.124	2.456	0
24 Handhaving en toezicht	108.072	108.072	0	134.798	134.798	0	26.726	26.726	0
25 Brede doeluitkering	898.544	899.965	0	952.739	955.610	0	54.195	55.645	0
26 Bijdrage investeringsfondsen	7.795.954	7.795.954	0	6.010.410	6.010.410	0	- 1.785.544	- 1.785.544	0
Niet-beleidsartikelen									
97 Algemeen departement	50.214	62.073	1.101	142.070	79.742	944	91.856	17.669	- 157
98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	293.059	299.115	5.430	329.738	317.541	21.274	36.679	18.426	15.844
99 Nog onverdeeld	- 15.973	- 15.992	0	0	0	0	15.973	15.992	0

4.2 Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Samenvattende verantwoordingsstaat 2019 inzake baten-lastenagentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2018
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	2.457.832	2.764.979	307.147	2.592.740
Totale lasten	2.448.832	2.743.242	294.410	2.555.235
Saldo van baten en lasten	9.000	21.737	12.737	37.505
Totale kapitaaluitgaven	127.796	37.951	- 89.845	70.254
Totale kapitaalontvangsten	79.981	26.796	- 53.185	39.278
Baten-lastenagentschap ILT				
Totale baten	145.629	157.174	11.544	152.461
Totale lasten	145.629	156.869	11.240	155.954
Saldo van baten en lasten	0	304	304	- 3.493
Totale kapitaaluitgaven	200	9	- 191	5
Totale kapitaalontvangsten	0	18	18	1214
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	83.042	85.248	2.206	83.209
Totale lasten	83.042	86.000	2.958	83.160
Saldo van baten en lasten	0	- 752	- 752	48
Totale kapitaaluitgaven	4.402	2.706	- 1.696	2.535
Totale kapitaalontvangsten	2.673	1.282	- 1.391	6.698

Omzet verantwoording agentschappen

De Regeling agentschappen en de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2020 laten enige ruimte voor interpretatie ten aanzien van de vraag wat als omzet van een baten-lastenagentschap kan of dient te worden aangemerkt. In bepaalde gevallen is hieraan daarom via de begrotingswet nadere invulling gegeven. Bij de herziening van de regelgeving in 2020 e.v. zullen verduidelijkingen worden aangebracht, zodat voortaan alleen bijdragen die een directe relatie hebben met geleverde producten/diensten als omzet kunnen worden verantwoord en het niet meer nodig is in de begrotingswet nadere duiding te geven aan het begrip omzet. Om dit over 2020 mogelijk te maken, zullen door de regering voorstellen worden ingediend om de inmiddels door de Staten-Generaal goedgekeurde begrotingen bij suppletore wet aan te passen in lijn met deze voorgenomen herziening. Om ook over 2019 een transparant beeld te geven, is in de toelichting bij de jaarrekening van elk agentschap een nadere specificatie opgenomen van de gerealiseerde omzet, waaruit aard en omvang duidelijk blijken.

4.3 Jaarverantwoording agentschappen per 31 december 2019

4.3.1 Rijkswaterstaat

Staat van baten en lasten van de baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie 2018
Baten				
Omzet	2.454.832	2.757.301	302.469	2.575.420 ¹
<i>Waarvan omzet moederdepartement</i>	2.238.924	2.466.663	227.739	2.445.757
<i>Waarvan omzet overige departementen</i>	31.251	66.107	34.856	63.608
<i>Waarvan omzet derden</i>	184.657	217.087	32.430	221.723
<i>Waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden</i>	0	7.444	7.444	- 155.668
Vrijval voorzieningen	0	3.595	3.595	15.227
Bijzondere baten	3.000	4.083	1.083	2.093
Rentebaten	0	0	0	0
Totaal baten	2.457.832	2.764.979	307.147	2.592.740
Lasten				
Apparaatskosten	1.060.001	1.162.277	102.276	1.082.677
Personele kosten	818.108	922.573	104.465	847.366
<i>Waarvan eigen personeel</i>	752.691	837.750	85.059	772.701
<i>Waarvan inhuur externen</i>	63.917	84.823	20.906	74.665
<i>Waarvan overige personele kosten</i>	1.500	0	- 1.500	0
Materiële kosten	241.893	239.704	- 2.189	235.311
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	30.000	37.120	7.120	38.457
<i>Waarvan bijdrage aan SSO's</i>	56.000	64.178	8.178	51.648
<i>Waarvan overige materiële kosten</i>	155.893	138.406	- 17.487	145.206
Beheer en Onderhoud	1.342.978	1.550.857	207.879	1.437.526
Afschrijvingskosten	39.975	24.308	- 15.667	26.482
Materieel	38.500	23.605	- 14.895	25.310
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	6.000	4.847	- 1.153	3.621
<i>Waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	32.500	18.758	- 13.742	21.689
Immaterieel	1.475	703	- 772	1.172
Dotaties voorzieningen	0	4.831	4.831	2.548
Overige kosten	0	0	0	0
Bijzondere lasten	0	198	198	2.329
Rentelasten	5.878	771	- 5.107	3.673
Totaal lasten	2.448.832	2.743.242	294.410	2.555.235
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	9.000	21.737	12.737	37.505
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	- 23.155	- 23.155	16.158
Saldo van baten en lasten	9.000	44.892	35.892	21.347
Dotatie aan reserve Rijksrederij	9.000	10.182	1.182	8.165
Nog te verdelen resultaat	0	34.710	34.710	13.182

¹ Om het inzicht in de Omzet te verbeteren is de weergave van de onderverdeling van de Omzet gewijzigd. De post «waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden» is geïntroduceerd, waardoor in de realisatie 2018 ook toedeling aan de omzet moederdepartement en overige departementen is aangepast.

Baten
Omzet
 Omzet moederdepartement
 Omzet moederdepartement € 2.466.663

- Waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten € 2.466.663
 - Waarvan apparaat Hoofdwegennet €493.385
 - Waarvan programma Hoofdwegennet € 756.645
 - Waarvan apparaat Hoofdvaarwegennet € 297.615
 - Waarvan programma Hoofdvaarwegennet € 347.938
 - Waarvan apparaat Hoofdwatersysteem € 263.196
 - Waarvan programma Hoofdwatersysteem € 240.608
 - Waarvan apparaat Overig € 38.236
 - Waarvan programma Overig € 29.04
- Waarvan overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement € 0

De hogere omzet moederdepartement ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 227,7 miljoen wordt met name veroorzaakt door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2019 (€ 53,8 miljoen), een vergoeding voor de gemaakte kosten t/m 2019 van de Landelijke Tunnelregisseur (€ 37,3 miljoen), dekking voor de invoering van verbeterde areaalsystemen (€ 22,7 miljoen), de toekenning van middelen voor de eerste en tweede tranche van de korte termijn fileaanpak (€ 20,8 miljoen), een vergoeding voor de gemaakte kosten bij de uitvoering van het project Beveiligd Werken RWS (€ 16,9 miljoen), een vergoeding voor het niet volledig kunnen verhalen van schade bij schadevaren en -rijden (€ 14,8 miljoen), de toekenning van middelen voor de uitvoering van de opdracht Duurzaam voor Elkaar (€ 14,2 miljoen), een overboeking vanuit het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat t.b.v. het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (€ 12,4 miljoen), de terugboeking van de middelen voor het nog uit te voeren onderhoud herstel betonschade objecten Afsluitdijk en steenbekleding IJsselmeerzijde van het projectbudget van de Afsluitdijk naar het budget voor Beheer en Onderhoud (€ 7,6 miljoen), een vergoeding voor de gemaakte kosten in 2018 met betrekking tot de droogtemaatregelen (€ 5,2 miljoen) en een bijdrage vanuit de klimaatveloppe tranche 2019 voor de opdracht Circulaire Economie: Recycling en hergebruik van asfalt, beton en staal in de infrastructurele sector (€ 5,0 miljoen).

De omzet moederdepartement van € 2.466,7 miljoen bestaat voor € 2.460,5 miljoen uit de agentschapsbijdrage en voor € 6,2 mln. uit verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke middels facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht. In onderstaande tabel is de agentschapsbijdrage uitgesplitst naar begrotingsartikel.

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)					
		Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018
Deltafonds		440.879	487.259	46.380	475.444
Artikel 1	Investeren in waterveiligheid	256	363	107	226
Artikel 3	Beheer, onderhoud en vervanging	143.427	170.939	27.512	168.925
Artikel 5	Netwerkgebonden kosten en overig	296.407	312.908	16.501	305.121
Artikel 7	Waterkwaliteit	789	3.049	2.260	1.172
Infrastructuurfonds		1.750.530	1.916.777	166.247	1.911.613
Artikel 12	Hoofdwegennet	1.157.960	1.267.042	109.082	1.305.119
Artikel 15	Hoofdvaarwegennet	592.570	649.735	57.165	606.494

	Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018	
Hoofdstuk XII	47.515	56.448	8.933	53.320	
Artikel 11	Waterkwaliteit	14.440	14.707	267	14.541
Artikel 13	Bodem en ondergrond	5.926	6.155	229	7.057
Artikel 14	Wegen en verkeersveiligheid	8.155	11.694	3.539	7.812
Artikel 16	Spoor	894	919	25	891
Artikel 17	Luchtvaart	1.640	4.635	2.995	4.230
Artikel 18	Scheepvaart en havens	988	1.498	510	1.212
Artikel 19	Uitvoering milieubeleid en internationaal	205	337	132	333
Artikel 20	Lucht en geluid	1.530	1.372	- 158	921
Artikel 21	Duurzaamheid	7.247	7.861	614	9.349
Artikel 22	Externe veiligheid en risico's	3.858	4.564	706	4.343
Artikel 97	Algemeen departement	2.632	2.706	74	2.631
Totaal	2.238.924	2.460.484	221.560	2.440.377	
Van totaal omzet lenW					
*apparatuur- en afschrijvingskosten en rentelasten	1.035.646	1.087.648	52.002	1.030.004	
*programma	1.203.278	1.372.836	169.558	1.410.373	

Omzet overige departementen

De hogere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 34,9 miljoen wordt met name veroorzaakt door de bijdrage van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor het programma Aan de slag met de Omgevingswet (€ 18,1 miljoen), deze opdracht is na het opstellen van de begroting 2019 door BZK aan RWS verstrekt, en de vergoedingen van diverse ministeries voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners (€ 10,9 miljoen).

Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018
Ministerie van Defensie	14.740	16.321	1.581	14.851
Ministerie van Financiën	2.474	2.399	- 75	907
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	8.822	14.513	5.691	11.226
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	5.214	28.820	23.606	33.015
Ministerie van Justitie en Veiligheid	0	2.904	2.904	2.590
Overige departementen	0	1.150	1.150	1.019
Totaal	31.251	66.107	34.856	63.608

Omzet derden

De hogere omzet derden ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 32,4 miljoen wordt met name veroorzaakt door hogere opbrengsten uit de pacht van benzinstations, de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en incidentele verkoop van RWS areaal (€ 20,6 miljoen). Deze opbrengsten worden via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) ontvangen. De hogere opbrengsten uit de ingebruikgeving van RWS areaal is met name het gevolg van de administratieve verwerking van correcties in de

kadastrale tenaamstelling van contracten (o.a. Grote Wateren) en de extra opbrengsten uit de grond huur voor windturbines op RWS grond. Verder zijn ten opzichte van de begroting 2019 de uitkeringen van verzekeraars in het kader van Schaderijden en Schadevaren ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden gestegen (€ 8,5 miljoen).

Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)				
	Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018
Beheer en Onderhoud	45.000	42.243	- 2.757	38.772
Schaderijden en Schadevaren	26.400	34.897	8.497	38.681
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	39.700	60.251	20.551	53.749
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	22.685	22.950	265	33.758
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	1.150	6.690	5.540	4.668
Werken voor en met Partners	19.222	22.590	3.368	21.849
Waterwet	17.500	17.846	346	18.020
Overig	13.000	9.620	- 3.380	12.226
Totaal	184.657	217.087	32.430	221.723

Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

De kosten beheer en onderhoud zijn bijna € 7,5 miljoen hoger dan het programmadeel van de omzet moederdepartement, overige departementen en derden. Dit bedrag is onttrokken aan de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW). Deze balanspost betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken en is bedoeld om schommelingen in het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen. De NUTW daalt door de onttrekking van bijna € 7,5 miljoen van € 524,2 miljoen ultimo 2018 naar € 516,7 miljoen ultimo 2019. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW per ultimo 2019 weergegeven.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2019 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 3,6 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit:

- Vrijval reorganisatievoorziening, onderdeel verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten (€ 3,5 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat voor een deel van de kandidaten gedurende 2019 een passende maatregel is getroffen;
- Vrijval milieuvoorziening (€ 0,01 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat een deel van de benodigde saneringen is meegenomen bij reguliere onderhoudswerkzaamheden en/of verbouwingen;
- Vrijval voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,04 miljoen).

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 4,1 miljoen bestaan met name uit de verrekening van de BTW suppletie over 2015 (€ 3,1 miljoen) en de boekwinsten op de verkoop van vaste activa (€ 1,0 miljoen). De boekwinsten over 2019 zijn met name gerealiseerd door het inruilen van financial lease auto's (eigendom RWS, aflopend contract) bij de leverancier (tegen vooraf vastgestelde inruilwaarde).

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)				
	Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018
Eigen personeel	752.691	837.750	85.059	772.701
Inhuur externen	63.917	84.823	20.906	74.665
Overige personele kosten	1.500	0	- 1.500	0
Totaal personele kosten	818.108	922.573	104.465	847.366
FTE formatie	8.845	9.110	265	8.876

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurde capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

De hogere kosten eigen personeel ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 85,1 miljoen zijn met name het gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2018 van 3%, de ABP pensioenpremiestijging per 1 januari 2019 van 1,4%, de CAO loonstijging per 1 juli 2019 van 2% en de eenmalige bruto uitkering van € 450 per FTE in januari 2019. Daarnaast worden de hogere personele kosten veroorzaakt door het aantrekken van capaciteit voor de toegenomen productieopgave van RWS.

De formatie in 2019 in de begroting 2019 is gedurende het jaar opgehoogd van 8.845 FTE naar 9.110 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Korte termijn fileaanpak: deze aanpak bestaat uit twee pakketten maatregelen die moeten leiden tot het verminderen, voorkomen en kunnen vermijden van files. Voor de uitvoering van deze aanpak is de capaciteit van RWS in 2019 met 75 FTE verhoogd;
- Opdracht Duurzaam voor Elkaar: deze opdracht bestaat uit een pakket activiteiten die bedoeld is om RWS verder te verduurzamen en om prestatie management voor duurzaamheid te ontwikkelen. Voor de uitvoering van deze opdracht is de capaciteit van RWS in 2019 met 36 FTE verhoogd;
- Banenafspraken arbeidsbeperkten: de formatie in 2019 is gedurende het jaar met 120 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafpraak;
- Diverse: het restant van 34 FTE wordt met name verklaard door extra capaciteit in het kader van beleidsondersteuning en -advisering.

De bezetting ultimo 2019 bedraagt 9.333 FTE en ligt hiermee ruim boven de formatie ultimo 2019 van 9.110 FTE. Deze overbezetting wordt veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Specificatie kosten inhuur (bedragen x € 1.000)				
Specificatie	Begroting 2019	Realisatie 2019	Vershil realisatie en begroting	Realisatie 2018
Inhuur apparaat (kerntaken)	63.917	84.823	20.906	74.665
Inhuur programma (niet-kerntaken)	96.385	103.813	7.428	105.255
Totaal inhuur	160.302	188.636	28.334	179.920

De afname van de inhuur op apparaat (kerntaken) heeft zich dit jaar niet verder voortgezet. Dit is met name het gevolg van de hogere productie-opgave van RWS, waardoor ook de kosten voor eigen personeel van RWS zijn toegenomen. Daarnaast blijft het door krapte op de arbeidsmarkt voor specialistische functies moeilijk om de benodigde capaciteit op kerntaken volledig te kunnen invullen met eigen personeel. De hogere productie-opgave van RWS heeft ook als gevolg dat de inhuur op programma (niet-kerntaken) minder is afgenomen dan begroot.

Beheer en onderhoud

De hogere kosten beheer en onderhoud ad. € 207,9 miljoen worden met name veroorzaakt doordat een deel van de werkzaamheden die in eerdere jaren waren gepland dit jaar in uitvoering zijn genomen, door de prijsstijgingen in de markt en de opdracht Duurzaam voor Elkaar. Voor een specifieke toelichting op beheer en onderhoud wordt verwezen naar de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa. De afschrijvingskosten zijn € 15,7 miljoen lager dan begroot, omdat in 2019 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland.

Dotaties voorzieningen

De dotaties aan de voorzieningen ad. € 4,8 miljoen hebben betrekking op de reorganisatievoorziening (€ 4,6 miljoen) en de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,2 miljoen).

De dotatie aan de reorganisatievoorziening is het gevolg van het aanpassen van de disconteringsvoet voor de contante waarde berekening aan de actuele rentestanden en een herijking van het verwachtingspercentage van de kandidaten die gebruik zullen maken van de maximale doorlooptijd die de voorziening biedt.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten ad. € 0,2 miljoen bestaan met name uit de boekwaarden van verschrootte vaste activa en de boekverliezen op de verkoop van vaste activa.

Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten. De rentekosten zijn lager dan begroot, omdat in 2019 en eerdere jaren minder is geïnvesteerd dan van tevoren gepland en er sprake is van lagere rentepercentages.

Agentschapsdeel Vpb-lasten

Het Agentschap RWS verzorgt activiteiten die tot het departement IenW horen en voor anderen. Voor een aantal activiteiten is RWS belastingplichtig voor de Vennootschapsbelasting (Vpb). De hiermee samenhangende Vpb-last is, voor zover op voorlopige aangifte voldaan, afzonderlijk in de Staat van Baten en Lasten weergegeven onder het Agentschapsdeel Vpb lasten.

In 2019 is in overleg met de Belastingdienst komen vast te staan dat over het overgrote deel van de opbrengsten uit ingebruikgevingen over de jaren 2016 tot en met 2019 (waarover reeds aangiftes zijn gedaan) geen Vpb

betaald hoeft te worden. Op basis hiervan zijn de voorlopige Vpb-aangiften over de jaren 2016 t/m 2019 herzien. De totale Vpb-last van – € 23,2 miljoen heeft betrekking op:

- Voorlopige Vpb-aangifte 2019 inclusief rente vergoeding (€ 8,3 miljoen);
- Schatting (exclusief rente vergoeding) herziening aangiften 2016 – 2019 (- € 31,5 miljoen);
 - Voorlopige Vpb-aangifte 2019 (- € 8,3 miljoen);
 - Voorlopige Vpb-aangifte 2018 (- € 8,8 miljoen);
 - Voorlopige Vpb-aangifte 2017 (- € 7,8 miljoen);
 - Voorlopige Vpb-aangifte 2016 (- € 6,6 miljoen).

Dotatie aan reserve en voorziening Rijksrederij

De dotatie aan de reserve Rijksrederij ad. € 10,2 miljoen betreft het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de vaartuigen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde (waarop de tarieven worden gebaseerd) en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd).

Nog te verdelen resultaat

Het positieve resultaat ad. € 34,7 miljoen wordt met name veroorzaakt door de herziening van de voorlopige Vpb-aangiften over de jaren 2016 t/m 2019 (€ 31,5 miljoen).

Balans per 31 december 2019 (bedragen x € 1.000)		
	Balans 2019	Balans 2018
Activa		
Vaste activa	148.813	153.641
Immateriële vaste activa	410	1.113
Materiële vaste activa	148.403	152.528
<i>waarvan grond en gebouwen</i>	<i>91.678</i>	<i>96.893</i>
<i>waarvan installaties en inventarissen</i>	<i>13.287</i>	<i>11.142</i>
<i>waarvan projecten in uitvoering</i>		
<i>waarvan overige materiële vaste activa</i>	<i>43.438</i>	<i>44.493</i>
Financiële vaste activa	25.600	34.200
Onderhanden werk	7.649.579	6.922.264
Vlottende activa	888.251	872.378
Voorraden en onderhanden projecten		
Debiteuren	49.512	54.150
Overige vorderingen en overlopende activa	80.085	45.990
Liquide middelen	758.654	772.238
Totaal activa	8.712.243	7.982.483
Passiva		
Eigen Vermogen	155.333	124.988
Exploitatiereserve	91.447	79.308
Onverdeeld resultaat	34.710	13.182
Reserve Rijksrederij	29.176	32.498
Voorzieningen	20.746	18.740
Langlopende schulden	96.530	95.736
Leningen bij het Ministerie van Financiën	96.530	95.736
Op te leveren projecten	7.649.579	6.922.264
Kortlopende schulden	790.055	820.755
Crediteuren	55.609	59.363
Belastingen en premies sociale lasten	0	5.271
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	15.800	16.630
Overige schulden en overlopende passiva	201.915	215.316

	Balans 2019	Balans 2018
Nog uit te voeren werkzaamheden	516.731	524.175
Totaal passiva	8.712.243	7.982.483

Activa

Vaste activa

Immateriële activa

Onder de immateriële vaste activa zijn licenties geactiveerd voor het Content Management systeem. Dit systeem wordt in de bedrijfsvoering van RWS gebruikt voor het beheren en delen van documenten.

Materiële vaste activa

De afname van de materiële vaste activa is met name het gevolg van de afschrijvingen op grond en gebouwen. De overige materiële vaste activa bestaat met name uit de voer- en vaartuigen van RWS.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van IenW opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van het agentschap in 2006. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2020) is opgenomen onder debiteuren.

Onderhanden werk

Onder de post onderhanden werk is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post op te leveren projecten voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Vlottende activa

Debiteuren

De afname van de post debiteuren is heeft met name betrekking op de energieafrekening 2016 t/m 2018 voor de gebouwen in eigendom van het RVB.

Overige vorderingen en overlopende activa

De toename van de post overige vorderingen en overlopende activa heeft met name betrekking op de met de Belastingdienst te verrekenen post voor de (voorlopige) Vpb aangiftes over 2016 tot en met 2019 en de verrekening van de BTW suppletie over 2015.

Liquide middelen

Onder de liquide middelen worden de kasvoorschotten en het saldo op de rekening-courant bij het ministerie van Financiën verantwoord. Alle liquide middelen staan ter vrije beschikking van RWS. De afname van de liquide middelen wordt toegelicht in het kasstroomoverzicht.

Passiva

Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog te verdelen resultaat, ook uit de reserve Rijksrederij. Deze reserve wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen.

Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)					
	Exploitatie- reserve	Nog te verdelen resultaat	Eigen Vermogen Exploitatie RWS	Reserve Rijksre- derij	Totaal Eigen Vermogen
Stand per 31/12/2018	79.308	13.182	92.490	32.498	124.988
Mutaties 2019					
- Toevoeging 2019	13.182	0	13.182	10.182	23.364
- Onttrekking 2019	- 1.043	- 13.182	- 14.225	- 13.504	- 27.729
- Resultaat boekjaar	0	34.710	34.710	0	34.710
Totaal mutaties 2019	12.139	21.528	33.667	- 3.322	30.345
Stand per 31/12/2019	91.447	34.710	126.157	29.176	155.333

Exploitatiereserve

De toevoeging aan de exploitatiereserve ad. € 13,2 miljoen betreft het nog te verdelen resultaat 2018. De onttrekking ad. € 1,0 miljoen betreft een terugbetaling aan het moederdepartement in verband met het over 2018 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2018 ad. € 13,2 miljoen is toegevoegd aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen resultaat 2019 bedraagt € 34,7 miljoen.

Reserve Rijksrederij

De toevoeging aan de reserve Rijksrederij ad. € 10,2 miljoen betreft het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de vaartuigen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde (waarop de tarieven worden gebaseerd) en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd). De onttrekking ad. € 13,5 miljoen is voor € 7,0 miljoen als gevolg van nieuwe verslaggevingsvoorschriften. Per jaareinde is het deel dat zal worden aangewend voor groot, levensduur verlengend, onderhoud afgesplitst uit de reserve en voor € 7,0 miljoen toegevoegd aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen. Het vertragen van het vlootvervangingsprogramma betekent dat de huidige vloot langer in de vaart moet worden gehouden wat leidt tot extra levensduur verlengend onderhoud. In 2019 is voor de in aanbouw zijnde Multi Purpose Vessels vaartuigen en aan levensduur verlengend onderhoud € 6,5 miljoen besteed.

Het Eigen Vermogen van een baten-lastenagentschap is gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Het Eigen Vermogen per 31 december 2019 bedraagt 6,00% van die gemiddelde jaaromzet. Dit betekent een surplus van € 25,9 miljoen. Overeenkomstig de regeling agentschappen dient het surplus aan Eigen Vermogen uiterlijk bij de eerste supplettoire begroting te zijn uitgekeerd aan de eigenaar.

Ontwikkeling Eigen Vermogen (bedragen x €1.000)			
Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2019	2.587.849	155.333	6,00%
2018	2.478.907	124.988	5,04%
2017	2.435.419	134.151	5,51%

Voorzeningen

Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)				
	Reorganisatie- voorziening	Voorziening milieusanering	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2018	17.450	1.290	0	18.740
Mutaties 2019				
- Aanwending reserve Rijksrederij			7.009	7.009
- Dotatie 2019	4597			4.597
- Onttrekking 2019	- 5.899	- 142		- 6.041
- Vrijval 2019	- 3.548	- 11		- 3.559
Totaal mutaties 2019	- 4.850	- 153	7.009	2.006
Stand per 31/12/2019	12.600	1.137	7.009	20.746

Reorganisatievoorziening

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2019 valt de reorganisatievoorziening uiteen in drie gedeelten:

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 6,0 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2027);
- Verwachte toekomstige maatwerkkosten ad. € 2,3 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2022);
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten ad. € 4,3 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2028).

Voorziening milieusanering

Ultimo 2014 is wettelijk geregeld dat asbest(daken) in Nederland vanaf 2024 verboden zijn. Het verbod beschermt mens en milieu tegen de gevaren van blootstelling aan asbest. RWS heeft een groot aantal gebouwen in eigendom welke nog niet aan deze strengere milieueisen voldoen. Tot uiterlijk 2024 zullen voor al deze gebouwen –indien van toepassing– de daarop aanwezige asbestdaken en daarin aanwezige overige gevaarlijke asbesttoepassingen fasegewijs worden gesaneerd.

Een eerste inschatting aan verwachte saneringskosten is in 2015 gedoteerd aan een daartoe gevormde voorziening milieusanering. In 2016 heeft RWS uitvoering gegeven aan een meer gedetailleerde inventarisatie van het aantal te saneren m2 aan asbestdaken in de gebouwen van RWS en de kosten van de sanering. Hiervoor zijn middels deskreview 660 gebouwen in een risicoanalyse bekeken. Naar aanleiding daarvan zijn 198 gebouwen met vermoedelijke asbestdaken onderzocht.

De voorziening heeft betrekking op de reguliere apparaat gebonden objecten, exclusief dienstwoningen en vuurtorens. De uitgaven voor de infrastructuur gebonden objecten worden via de budgetten voor beheer en onderhoud opgevangen.

Voorziening groot onderhoud vaartuigen

Als gevolg van nieuwe verslaggevingsvoorschriften is per ultimo 2019 het bedrag ad. € 7,0 miljoen vastgesteld dat naar verwachting in 2020 zal worden aangewend voor groot, levensduur verlengend, onderhoud vaartuigen. Dit bedrag is vanuit de reserve Rijksrederij afgesplitst ten gunste van de nieuw gevormde voorziening groot onderhoud vaartuigen.

Langlopende schulden

Leningen bij het Ministerie van Financiën

Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor agentschappen. De leningen worden gebruikt ter financiering van de investeringen in vaste activa. Het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar is gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

Op te leveren projecten

Onder de post op te leveren projecten is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan activazijde eveneens de post onderhanden werk voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Kortlopende schulden

Crediteuren

Nagenoeg het gehele crediteurensaldo is jonger dan een halfjaar, waarvan 81% korter dan dertig dagen open staat. In 2019 is 97% van de facturen binnen 30 dagen na ontvangst betaald. De hoogte van het crediteurensaldo is afhankelijk van operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën

Dit betreft het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar.

Overige schulden en overlopend passiva

De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (vakantiegeld, eindejaarsuitkering, openstaand verlofsaldo). De hoogte van de overige schulden en overlopende passiva is afhankelijk van de operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Nog uit te voeren werkzaamheden

De post nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructuurle netwerken. Deze post is bedoeld om schommelingen in het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen.

In 2019 zijn werkzaamheden uitgevoerd die ultimo 2018 (en begin 2019) op de balans stonden. In 2019 zijn meer beheer- en onderhoudskosten gemaakt, dan hiervoor aan opbrengsten zijn ontvangen. Hierdoor resteert eind 2019 een saldo van nog uit te voeren werkzaamheden van € 516,7 miljoen (ultimo 2018 € 524,2 miljoen). Dit bedrag is gepassiveerd op de balans ultimo 2019 en wordt in 2020 en verder gebruikt om aan RWS opdragen beheer- en

onderhoud en overige activiteiten uit te voeren. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW ultimo 2019 weergegeven.

In onderstaande tabel is voor de vorderingen en schulden aangegeven welk deel ultimo 2019 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Specificatie vorderingen en schulden (bedragen x € 1.000)				
	RWS-lenW	Overige departementen (inclusief agentschappen)	Derden	Totaal
Debiteuren ¹	10.983	15.491	25.789	52.263
Nog te ontvangen bedragen	- 667	41.295	39.457	80.085
Liquide middelen	0	758.654	0	758.654
Crediteuren	637	1.756	53.216	55.609
Nog te betalen bedragen	7.300	34.685	692.461	734.446
- Waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	0	0	516.731	516.731
- Waarvan overige schulden en overlopende passiva	7.300	18.886	175.730	201.915
Waarvan kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën		15.800		15.800

¹ exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Kasstroomoverzicht over 2019

Kasstroomoverzicht over 2019 (bedragen x € 1.000)			
	(1) Vastgestelde begroting 2019	(2) Realisatie 2019	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2019 + stand depositorekeningen	303.413	772.238	468.825
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	2.457.832	2.753.589	295.757
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 2.408.857	- 2.756.018	- 347.161
2. Totaal operationele kasstroom	48.975	- 2.429	- 51.404
Totaal investeringen (-/-)	- 108.110	- 19.781	88.329
Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)		1.106	1.106
3. Totaal investeringskasstroom	- 108.110	- 18.675	89.435
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)		- 1.043	- 1.043
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	8.600	8.600	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 19.686	- 17.127	2.559
Beroep op leenfaciliteit (+)	71.381	17.090	- 54.291
4. Totaal financieringskasstroom	60.295	7.520	- 52.775
5. Rekening-courant RHB 31 december 2019 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is € 0,5 miljoen.	304.573	758.654	454.081

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering. De hogere ontvangsten operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 295,8 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangsten van het moederdepartement, overige departementen en derden. De hogere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 347,2 miljoen worden met name veroorzaakt door hogere betalingen aan leveranciers als gevolg van de toegenomen productieopgave en hogere betalingen aan werknemers als gevolg van de toegenomen bezetting.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa en de boekwaarden, boekwinsten en boekverliezen van de verschrootte en verkochte vaste activa.

De lagere investeringen ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 88,3 miljoen worden met name veroorzaakt door het besluit van RWS om in het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij een pas op de plaats te maken en zeker te stellen dat de vaartuigen bij oplevering voldoen aan de gestelde eisen. Daarnaast schuiven een aantal verbouwingen aan steunpunten door naar latere jaren.

De investeringen ad. € 19,8 miljoen hebben met name betrekking op:

- Diverse steunpunten (€ 0,8 miljoen);
- Kantoormeubilair en scheidingswanden (€ 1,3 miljoen);
- Opzetten voor zoutstrooiers en ploegbladen voor sneeuwplougen (€ 6,4 miljoen);
- Hardware zoals laptops, printers, scanners, monitors en tablets (€ 7,7 miljoen);
- Diverse technische installaties en laboratorium apparatuur (€ 3,1 miljoen).

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van RWS, te weten:

- Terugbetaling aan het moederdepartement van € 1,0 miljoen in verband met het over 2018 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen;
- Storting van moederdepartement van € 8,6 miljoen, dit is de aflossing van de vordering op het moederdepartement;
- Aflossingen op leningen ten behoeve van investeringen in activa van € 17,1 miljoen;
- Beroep op de leenfaciliteit ten behoeve van investeringen in activa van € 17,1 miljoen. Het lagere beroep op de leenfaciliteit ten opzichte van de begroting 2019 ad. € 54,3 miljoen is het gevolg van de hierboven genoemde lagere investeringen.

Doelmatigheidsindicatoren

Doelmatigheidsindicatoren					
Omschrijving	2016	2017	2018	2019	Begroting 2019
Apparaatskosten per eenheid areaal (x € 1.000)					
<i>Hoofdwegennet (HWN)</i>	26,58	26,27	26,49	27,61	27,19
<i>Hoofdvaarwegennet (HVWN)</i>	25,92	25,96	26,55	27,48	26,56
<i>Hoofdwatersystemen (HWS)</i>	1,15	1,18	1,27	1,31	1,26
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
<i>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</i>	24%	24%	25%	26%	19%
Tarieven per FTE					
<i>Kosten per FTE</i>	118.105	121.645	125.375	130.335	122.856
Met prijspeilcorrectie	117.471	120.190	122.850	122.671	
Omzet agentschap per product (x € 1.000)					
<i>Hoofdwatersystemen</i>	486.599	476.810	488.060	497.471	440.879
<i>Hoofdwegennet</i>	1.104.007	1.125.493	1.172.313	1.338.431	1.157.960

Omschrijving	2016	2017	2018	2019	Begroting 2019
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	601.597	557.416	600.535	593.652	592.570
<i>Overig</i>	42.978	53.114	23.800	44.553	47.515
TOTAAL	2.235.181	2.212.833	2.284.709	2.474.107	2.238.924
Bezetting					
<i>FTE formatie</i>	8.685	8.741	8.876	9.110	8.845
<i>FTE bezetting</i>	8.618	8.797	8.866	9.333	
<i>% overhead</i>	14,76%	14,43%	14,50%	13,60%	13%
Exploitatiesaldo (% van de omzet)					
<i>Exploitatiesaldo (% van de omzet)</i>	3,00%	1,30%	0,80%	1,60%	0%
Gebruikerstevredenheid					
Publiekgerichtheid	41%	–	–	Zie toelichting	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	–	–	–	Zie toelichting	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	81%	85%	–	88%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	69%	69%	75%	74%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
<i>Hoofdwatersystemen</i>			96	100	100
<i>Hoofdwegennet</i>			103	100	100
<i>Hoofdvaarwegennet</i>			108	100	100

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. Deze kosten zijn in 2019 met name gestegen als gevolg van de CAO loonstijgingen en de ABP pensioenpremiestijging. Met een nagenoeg gelijkblijvend areaal, leidt dit tot hogere apparaatskosten per eenheid areaal ten opzichte van 2018 en de begroting 2019.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (inclusief GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. De stijging van dit percentage ten opzichte van de begroting 2019 is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen en de ABP pensioenpremiestijging. Door de verhoogde totale omzet in 2019 is de stijging ten opzichte van 2018 minder groot.

Tarieven per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE. De stijging van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2019 is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen, de ABP pensioenpremiestijging en de overbezetting. De kosten per FTE op basis van de bezetting ultimo 2019 bedragen € 127.221

De kosten per FTE met prijspeilcorrectie is gedaald ten opzichte van 2018. De totale materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten zijn ten opzichte van 2018 niet gestegen terwijl het aantal formatieve ambtelijke FTE ten opzichte van 2018 met 234 FTE is toegenomen.

Omzet agentschap per product

In deze tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de omzet nog uit te voeren werkzaamheden) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden gezien in relatie tot de omvang van het werkpakket.

De formatie in 2019 in de begroting 2019 is gedurende het jaar opgehoogd van 8.845 FTE naar 9.110 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2019 bedraagt 9.333 FTE en ligt hiermee ruim boven de formatie ultimo 2019 van 9.110 FTE. Deze overbezetting wordt veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten. Een positief percentage duidt op een positief saldo van baten en lasten. Het saldo van baten en lasten is ten opzichte van 2019 met € 23,5 miljoen gestegen en de totale baten zijn met € 172,2 miljoen gestegen.

Gebruikerstevredenheid

Het reputatieonderzoek wordt in 2020 uitgevoerd in een hele nieuwe opzet. Het automobilistenonderzoek heeft in 2019 weer plaatsgevonden. De tevredenheid onder automobilisten over de kwaliteit van het Hoofdwegennet bedraagt 88% (zeer) tevreden. In 2019 heeft het onderzoek onder recreatievaart plaatsgevonden. De tevredenheid onder recreatievaart over de kwaliteit van het Hoofdvaarwegennet bedraagt 83% (zeer) tevreden. De gebruikerstevredenheid op het Hoofdvaarwegennet is een gemiddelde van alle onderzoeken op dit netwerk en bedraagt 74%. Voor het Hoofdwatersysteem bestaat geen regulier onderzoek.

Ontwikkeling PIN-waarden

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) per netwerk. In de berekening van de PIN-waarden wordt het verslagjaar als basisjaar genomen en worden de voorgaande jaren hierop aangepast. Als gevolg van de nieuwe SLA 2018-2021, is alleen de vergelijking met 2018 gemaakt.

4.3.2 Inspectie Leefomgeving en Transport

Staat van Baten en Lasten

Staat van baten en lasten van ILT (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie t-1
Baten				
Omzet	145.579	156.743	11.164	151.026
Omzet moederdepartement	120.548	131.945	11.397	126.661
Omzet overige departementen	875	341	- 534	348
Omzet derden	24.156	24.457	301	24.017
Vrijval voorzieningen	0	2	2	152
Bijzondere baten	0	429	429	1.284
Rentebaten	50	0	- 50	0
Totaal baten	145.629	157.174	11.544	152.461
			0	
Lasten				
			0	
Apparaatskosten	144.861	153.196	8.335	152.110
Personele kosten	108.413	112.148	3.735	111.074
<i>Waarvan eigen personeel</i>	103.753	104.567	814	101.894
<i>Waarvan inhuur externen</i>	4.460	7.581	3.121	9.158
<i>Waarvan overige personele kosten</i>	200	0	- 200	22
Materiële kosten	36.448	41.048	4.600	41.035
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	200	1	- 199	54
<i>Waarvan bijdrage aan SSO's</i>	17.290	28.560	11.270	23.930
<i>Waarvan overige materiële kosten</i>	18.958	12.487	- 6.471	17.051
Afschrijvingskosten	668	574	- 94	1.262
Materieel	668	574	- 94	1.262
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0
Immaterieel	0	0	0	0
Overige lasten	100	3.099	2.999	2.583
Dotaties voorzieningen	100	3.054	2.954	2027
Bijzondere lasten	0	45	45	556
Rentelasten	0	0	0	0
Totaal lasten	145.629	156.869	11.240	155.954
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	0	304	304	- 3.493
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	0	304	304	- 3.493

Baten

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)			
	Begroet 2019	Realisatie 2019	Verschil
Artikel 24 Handhaving en Toezicht	108.072	119.227	11.155
Artikel 97 Algemeen departement	12.476	12.718	242
Totaal	120.548	131.945	11.397

Toelichting

- De omzet lenW betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de ILT verricht voor het moederdepartement. De omzet lenW is grotendeels een vergoeding voor het hoofdproduct Handhaving.

- De agentschapsbijdrage 2019 wijkt af van de ontwerpbegroting door diverse mutaties die tijdens de verschillende begrotingsmomenten zijn doorgevoerd (€ 11,4 miljoen).
 - De ILT heeft bij de voorjaarsnota vanuit het moederdepartement een bijdrage voor het programma Merkbaar meer van € 10 miljoen ontvangen, daarvan is een bedrag ter grootte van € 7,7 miljoen als een vooruit ontvangen bijdrage verwerkt.
 - De ILT heeft bij de najaarsnota vanuit het moederdepartement o.a. een bijdrage voor de kosten voor prijsbijstelling 2019 en loonbijstelling 2019 van respectievelijk € 2,1 miljoen en € 0,2 miljoen ontvangen, bovendien een bijdrage van €4,5 miljoen ter dekking van bedrijfsvoering kosten. Daarnaast ontvangt ILT o.a. een bijdrage voor de beheerskosten van de applicatie Inspectieview Milieu (€ 1,1 miljoen).
 - Daarnaast heeft de ILT een bedrag van € 2,7 miljoen ontvangen voor de activiteiten in het kader van de Afsluitdijk. De werkzaamheden die in het kader van de Afsluitdijk zouden worden uitgevoerd konden niet volledig worden uitgevoerd een bedrag ter grootte van €1,3 miljoen is alsnog uit te voeren werkzaamheden als kortlopende schuld verantwoord.
- De gerealiseerde omzet moederdepartement over 2019 wijkt af van de betaalde bijdrage (in kastermen). Daarnaast zijn middelen, die in voorgaande jaren op de balans zijn gereserveerd, in 2019 gerealiseerd. Een deel van de in 2019 ontvangen bijdrage wordt gereserveerd voor nog uit te voeren werkzaamheden (€ 7,5 miljoen).

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen van € 0,3 miljoen, is verkregen vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Omzet derden

Specificatie omzet derden	Begroot 2019	Realisatie 2019	Vershil
Opbrengsten vergunningverlening	9.553	9.554	1
Opbrengsten woningcorporaties	13.703	14.400	697
Opbrengsten DVO ANVS	750	225	- 525
Overige opbrengsten	150	278	128
Totaal omzet derden	24.156	24.457	301

De omzet van derden heeft betrekking op de aan afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening in rekening gebrachte tarieven. Deze opbrengsten zijn vraag gestuurd.

Tevens is hier de opbrengst voor het toezicht op de woningcorporaties verantwoord voor zover deze uit de heffing op de wooncorporaties is gefinancierd. De heffing 2019 bedroeg € 14,4 miljoen.

De opbrengsten van de dienstverleningovereenkomst met de ANVS € 0,2 miljoen zijn onder omzet derden verantwoord.

Rentebaten

Er zijn geen rentebaten door de lage rentestand.

Vrijval voorzieningen

De vrijval van de voorzieningen betreft de vrijval op de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,2 miljoen).

Lasten

De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2019.

Personele lasten

Specificate personele lasten (bedragen x € 1.000)			
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Verschil
Aantal FTE	1.124	1.071	- 53
Eigen Personeelskosten (x € 1.000)	103.753	104.567	814
Inhuur (x € 1.000)	4.460	7.581	3.121
Overige personele kosten (x € 1.000)	200	0	- 200
Totale kosten	108.413	112.148	3.735

De gerealiseerde personele kosten wijken € 0,8 miljoen af van de begroting. De hogere kosten voor eigen personeel zijn het gevolg van cao-wijzigingen, hiervoor is ook loonbijstelling toegekend. Ten opzichte van 2018 is de gemiddelde bezetting in 2019 iets lager geweest. De kosten van inhuur zijn hoger dan begroot (€ 3,1 miljoen).

Materiële kosten

De materiële kosten zijn hoger dan begroot (€ 4,6 miljoen). De oorzaak hiervan is met name te vinden in tariefstijgingen.

Rentelasten

De inspectie heeft geen lopende leningen en daardoor ook geen rentelasten.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn lager dan begroot als gevolg van desinvesteringen die eerder dan gepland hebben plaats gevonden.

Dotaties voorzieningen

Een dotatie is gedaan aan de reorganisatievoorziening (€ 1,2 miljoen) met ingang van 1 januari 2020 is de TWO (tijdelijke werkorganisatie) overgegaan in de DWO (definitieve werkorganisatie) in feite is hiermee de reorganisatie afgerond. Voor een drietal medewerkers is een verlenging van de voorbereidende fase toegewezen. Daarnaast is gedoteerd aan de voorziening functioneel leeftijdsontslag (€ 1,9 miljoen). Deze dotatie heeft voornamelijk te maken met de verhoogde rechten die voor een aantal medewerkers moest worden toegekend.

Bijzondere baten

Dit betreffen een aantal kleinere posten waaronder het afboeken van het boekverlies van een desinvestering.

Saldo van baten en lasten

De ILT heeft over 2019 een positief resultaat behaald van € 0,3 miljoen.

Balans

Balans per 31 december 2019 van ILT (bedragen x € 1.000)

	31-12-2019	31-12-2018
Activa		
Vaste Activa	120	703
Immateriële vaste activa	0	0
Materiële vaste activa	120	703
Vlottende Activa	57.403	38.640
Voorraden en Onderhanden projecten	0	0
Debiteuren	914	2.008
Overige vorderingen en overlopende activa	1.786	1.911
Liquide middelen	54.703	34.721
Totaal activa:	57.524	39.343
Passiva		
Eigen Vermogen	506	202
Exploitatiereserve	202	3.695
Onverdeeld resultaat	304	- 3.493
Voorzieningen	6.917	4.607
Langlopende schulden	0	0
Leningen bij het Ministerie van Financiën	0	0
Vlottende passiva	50.100	34.534
Crediteuren	1.132	2.550
Overige schulden en overlopende passiva	48.968	31.984
Totaal passiva	57.524	39.343

ActivaMateriële vaste activa

Een belangrijk deel van deze post betreft het huidige wagenpark van de inspectie. Er zijn 66 voertuigen afgevoerd in 2019. Er hebben geen vervangings- of uitbreidingsinvesteringen in het wagenpark plaatsgevonden. Bij vervanging van het wagenpark worden voertuigen geleased. Van activeren is dan geen sprake meer. Onder inventaris en installaties vallen met name kantoormeubilair. Dit meubilair is volledig afgeschreven. Onder overige materiële vaste activa is inspectie-specifieke apparatuur opgenomen zoals meetapparatuur en een aangeschafte drone.

Debiteuren

De debiteurenstand is gedaald tot een hoogte van € 0,9 miljoen. In 2018 stonden vooral vorderingen op het Rijksvastgoedbedrijf (leges WABO).

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post betreft grotendeels nog te factureren werkzaamheden vergunningverlening. De uit lasten onder dwangsom (LOD's) voortkomende ontvangen boetes worden door de ILT verrekend aan het moederdepartement.

Liquide middelen

De ILT heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding van het Ministerie van Financiën. Ondanks de ruim € 54,7 miljoen die per 31 december op de rekening-courant staat, is er geen deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Dit vanwege het ontbreken van een rentevergoeding (0%) voor korte en middellange deposito-looptijden.

Tegenover de liquide middelen staan een aantal voorzieningen, reserveeringen en schuldposities op de balans en heeft de ILT de beschikking over een eigen vermogen. Het saldo op de rekening-courant staat ter vrije beschikking.

Passiva

Eigen vermogen

Het resultaat over 2019 bedraagt € 0,3 miljoen. Het negatieve resultaat over 2018 van € 3,5 miljoen komt ten laste van de exploitatiereserve.

Verloopstaat eigen vermogen t/m 31 december 2019 (bedrag x € 1.000)

	Exploitatiereserve	Onverdeeld resultaat	Totale vermogen
Eigen vermogen per 1/1	3.695	- 3.493	202
Resultaatverdeling	- 3.493	3.493	0
Resultaat boekjaar		304	304
Eigen vermogen per 31/12	202	304	507

De hoogte van het eigen vermogen van de ILT mag maximaal € 7.569k bedragen (5% van de gemiddelde omzet over de laatste 3 jaar). Er is geen sprake van overschrijding van het plafond.

Voorzieningen

- Voorziening FLO/SBF: Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de SBF/FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit te treden. De voorziening is gewaardeerd tegen contante waarde. Deze contante waarde is berekend met behulp van de 10 jaar depositorente bij de Rijkshoofdboekhouding. De rente is in 2019 naar 0% gedaald. In 2019 is er voor een aantal recht-hebbenden een correctie doorgevoerd op hun rechten. Actualisatie van de voorziening (rente en termijn waarbinnen een beroep gedaan kan worden op rechten) leidt tot een dotatie van € 1,9 miljoen in 2019.
- Reorganisatievoorziening ILT «van Werk naar werk» (VWNW): Sinds het bepalen van de strategie van de Koers ILT 2021 in 2016 heeft de ILT gewerkt aan de vernieuwing van de inhoudelijke koers. Om inspectie brede afwegingen te kunnen maken, informatie-gestuurd te werken, een goede verbinding te hebben met de buitenwereld en de medewerkers flexibel in te kunnen zetten is ook een wijziging van de inrichting van de ILT noodzakelijk. Per 31 mei 2018 is een eerste stap gezet om de realisatie van de veranderopgaven te ondersteunen met een andere organisatiestructuur, in eerste instantie in een Tijdelijke werkorganisatie (TWO). Hiermee is tevens de implementatiefase van de Koers ILT 2021 begonnen. In de nieuwe organisatie zullen in bepaalde functies minder plekken terugkomen dan er medewerkers zijn en ook worden sommige functies opgeheven. Met ingang van 1 januari 2020 is de TWO tijdelijk werkorganisatie nu formeel in de DWO definitieve werkorganisatie geformaliseerd. Voor drie medewerkers is besloten om de voorbereidende fase te verlengen. Afhankelijk van individuele keuzes van de VWNW-kandidaten kunnen de rechten over meerdere jaren doorlopen.
- Voorziening claims derden: er is een dotaties geweest ter grootte € 0,1 miljoen. Op overige zaken die nog lopen wordt in de niet uit de balans blijvende verplichtingen ingegaan.

Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2019 (bedrag x € 1.000)

	SBF/FLO	Reorganisatie	Claims Derden	Totaal
Saldo per 1 januari 2019	2.926	1.625	55	4.607
Dotatie	1.864	1.176	128	3.168
Vrijval	0	0	0	0
Onttrekking	235	622	0	857
Saldo per 31 december 2019	4.556	2.179	183	6.917

Crediteuren

De crediteuren betreffen facturen uit de reguliere bedrijfsvoering. In verband met het feit dat facturen later zijn ontvangen is de stand van de crediteuren ten opzichte van vorig jaar gedaald. De kosten die gepaard gaan zijn als overlopende passiva verwerkt.

Overige schulden en overlopende passiva

Hieronder vallen vele verschillende schuldposities van de inspectie. Belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel (€ 9,9 miljoen) en transitorische posten (€ 14,7 miljoen). Apart onder nog te betalen staat nog de projectsteun wijkenaanpak.

In 2008 heeft Centraal Fonds Woningcorporaties (CFV) een taak gekregen in het innen en verstrekken van bijzondere projectsteun voor de 40 aandachts-wijken van jaarlijks € 75 miljoen. Op grond van de eindverantwoordingen (tussenstand) over de verstrekte subsidies 2008 tot en met 2012 is tot en met 2015 € 3,5 miljoen teruggevorderd bij diverse corporaties. Naar verwachting vinden de laatste eindafrekeningen in 2020 plaats. Het uiteindelijke saldo staat ter beschikking aan de Minister van BZK.

Verder staan onder de overige schulden de rekening-courant verplichtingen vermeld van de Inspectieraad en van ParisMOU. Als vooruit ontvangen bedragen is een bedrag van € 7,7 miljoen voor Merkbaar Meer verantwoord, de werkzaamheden voor Merkbaar Meer, met name wervings- en recruitmentkosten, worden met name in 2020 gemaakt. Verder staan er nog bedragen ter grootte van € 1,3 miljoen voor werkzaamheden aan de Afsluitdijk en voor € 5,0 miljoen voor het BCT-programma gereserveerd.

Verhouding vorderingen en schulden moederdepartement

De verhoudingen vorderingen en schulden ten opzichte van het moederdepartement, overige departementen en agentschappen en derden zijn als volgt:

Specificatie vorderingen / schulden (bedragen x € 1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren ¹	56	281	663	1.000
Nog te ontvangen bedragen	574	0	683	1.257
Liquide middelen	0	54.703	0	0
Crediteuren	539	162	430	1.131
Nog te betalen bedragen	0	0	0	0

¹ exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren.

Kasstroomoverzicht

Kasstroombegroting over 2019 (bedragen x € 1.000)

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3) = (2) - (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari 2019	20.083	34.721	14.638
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+/+)	145.629	157.174	11.545
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	148.861	137.201	- 11.660
2. Totaal operationele kasstroom	- 3.232	19.973	23.205
Totaal investeringen (-/-)	- 200	- 9	191
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	18	18
3. Totaal investeringskasstroom	- 200	9	209
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	0	0	0
Aflossingen op leningen (-/-)	0	0	0
Beroep op leenfaciliteit (+)	0	0	0
4. Totaal financieringskasstroom	0	0	0
Rekening courant RHB 31 december 2019 (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	16.652	54.703	38.051

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding.

Rekening-courant RHB per 1 januari 2019

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2019 op € 34,7 miljoen.

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Bij het bepalen van de operationele kasstroom is uitgegaan van het saldo van baten en lasten, dat is gecorrigeerd voor de afschrijvingen en de mutaties in de balansposten kortlopende activa en passiva. De positieve operationele kasstroom over 2019 is vooral een gevolg van gestegen kortlopende passiva (crediteuren en overige schulden en overlopende passiva).

Totaal investeringskasstroom

Er is iets minder dan begroot geïnvesteerd in inspectie-apparatuur. De desinvesteringen betreffen de afstoot van 66 voertuigen.

Totaal financieringskasstroom

Er is in 2019 geen financieringskasstroom.

Rekening-courant RHB per 31 december 2019

Per 31 december 2019 staat er € 54,7 miljoen op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding.

Het positieve saldo wordt verklaard doordat er tegenover de liquide middelen schuldposities zijn in de vorm van voorzieningen, eigen vermogen, transitorische posten en overige posten met een structureel karakter (ontvangen waarborgsommen, reservering vakantiegeld).

Gezien de nulstand van de rente op deposito's zijn er geen middelen vastgezet op korte of middellange deposito's. Het saldo op de rekening-courant is daarmee ter vrije beschikking.

Overzicht Doelmatigheidsindicatoren						
	Realisatie 2016	2017	2018	2019	Begroting 2019	
Omschrijving generiek deel						
1. Kostprijzen per productgroep (x €1.000)						
- Handhaving	117.865	130.267	129.094	124.472	123.855	
- Vergunningverlening	25.363	25.739	26.860	30.849	21.774	
2. Tarieven/uur (in €)						
- Handhaving	146	146	144	133	135	
- Vergunningverlening	135	141	142	145	129	
3. Omzet per productgroep (x € 1.000)						
- Handhaving	140.082	122.759	125.386	131.945	118.988	
- Vergunningverlening	12.068	14.221	13.239	12.718	14.115	
4. FTE-totaal						
(excl. externe inhuur)	1.152	1.099	1.103	1.071	1.124	
5. Saldo van baten en lasten (%)						
	2,08%	- 3,22%	- 2,29%	0,19%	0,00%	
6. kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen						
	86%	91% n.b.		90%	95%	
7. kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum						
	29 sec.	38 sec.	27 sec.	n.n.b	<20sec.	
Omschrijving specifiek deel						
8. Kwaliteit Handhaving:						
<i>Klachten (bezwaar en beroep)</i>	381	1.071	787	n.n.b	1.000	
<i>Gegronde verklaard (%)</i>	n.b.	n.b.	n.b.	n.n.b	0%	

4.3.3 Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Staat van baten en lasten agentschap KNMI voor het jaar 2019 (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	(4) Realisatie t-1
Baten				
Omzet	83.042	85.950	2.908	83.134
Omzet moederdepartement	55.303	57.918	2.615	57.766
Omzet overige departementen	2.930	2.419	- 511	2.829
Omzet derden	24.809	25.613	804	22.539
Vrijval voorzieningen	0	21	21	72
Bijzondere baten	0	- 724	- 724	1
Rentebaten	0	1	1	2
Totaal baten	83.042	85.248	2.206	83.209
Lasten				
Apparaatskosten	57.969	62.218	4.250	57.113
Personele kosten	32.141	35.896	3.755	34.569
<i>Waarvan eigen personeel</i>	31.345	32.135	790	33.259
<i>Waarvan inhuur externen</i>	744	3.611	2.867	1.237
<i>Waarvan overige personele kosten</i>	52	150	98	73
Materiële kosten	25.828	26.322	494	22.543
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	1.612	4.250	2.638	4.824
<i>Waarvan bijdrage aan SSO's</i>	4.966	4.599	- 367	4.409
<i>Waarvan overige materiële kosten</i>	19.250	17.473	- 1.777	13.310
Afschrijvingskosten	3.438	2.835	- 603	2.812
Materieel	3.038	2.471	- 567	2.510
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	0	1.995	1.995	2.010
Immaterieel	400	364	- 36	302
Overige lasten	21.635	20.928	- 707	23.228
Aardobservatie	21.635	20.927	- 708	23.145
Dotaties voorzieningen	0	0	0	21
Bijzondere lasten	0	1	1	62
Rentelasten	0	19	19	7
Totaal lasten	83.042	86.000	2.959	83.160
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	0	- 752	- 752	48
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	26	26	27
Saldo van baten en lasten	0	- 778	- 778	21

Baten

Omzet moederdepartement

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)				
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Verschil	Realisatie 2018
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	422	1.271	849	722
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	45	45	0	45
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	0	14
Artikel 19 Klimaat	0	75	75	345

	Begroot 2019	Realisatie 2019	Verschil	Realisatie 2018
Artikel 20 Lucht en Geluid	0	90	90	0
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	51.546	54.098	2.552	50.934
Nog uit te voeren werkzaamheden	0	- 735	- 735	2.510
Bijdrage RWS	2.370	2.370	0	2.370
ANVS	213	213	0	213
Overig lenW	692	477	- 215	613
Totaal	55.303	57.918	2.615	57.766
Waarvan programma	21.635	20.927	- 708	23.145
Waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten		55.124		
Waarvan overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement		2.794		

Toelichting

- Artikel 11 Waterkwantiteit: De hogere baten zijn het gevolg van extra middelen voor onderzoek zeespiegelstijging (€ 0,3 miljoen) en verbetering verwachting extreme neerslag (€ 0,4 miljoen).
- Artikel 19 Klimaat: middelen voor verbeteren weer en klimaatdiensten (€ 0,1 miljoen).
- Artikel 20 Lucht en Geluid: middelen voor ontwikkelen van een verwachting voor (meteorologische) omstandigheden die kunnen leiden tot geurhinder en verhoogde concentraties van fijn stof op lokale schaal (€ 0,1 miljoen).
- Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Baten zijn hoger door I-Strategie (€ 0,8 miljoen), loon en prijsbijstelling (€ 0,5 miljoen), Space weather (€ 0,7 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,5 miljoen).
- De realisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden bestaat voor +/- € 0,7 miljoen uit middelen naar de balans voor aardobservatie. Daarnaast is voor het project IT migratie € 0,6 miljoen aan de middelen van de balans gebruikt en is voor I-Strategie € 0,5 miljoen naar de vooruitontvangen bedragen geboekt voor gebruik in 2020. Daarnaast is ruim € 0,3 miljoen toegevoegd voor zeespiegelstijging. Tot slot zullen in 2020 middelen ontvangen worden voor de gemaakte kosten met betrekking tot huisvesting van het KNMI (€ 0,2 miljoen).
- De overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement bestaan uit ontvangen middelen voor de verbetering en transformatie van de informatievoorziening (IT Migratie € 2,5 miljoen en I-Strategie € 0,3 miljoen).

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere departementen (dan lenW) ontvangen vergoedingen voor opdrachten die door KNMI voor die andere departementen zijn uitgevoerd.

Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2019	Realisatie 2019	Verschil	Realisatie 2018
RIVM	87	- 7	- 94	88
Ministerie van Defensie	1.105	1.166	61	1.020
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.590	999	- 591	1.696
Ministerie van Buitenlandse Zaken	0	22	22	8
Overig	148	239	91	17
Totaal	2.930	2.419	- 511	2.829

Toelichting

De daling van de bijdragen van overige departementen wordt met name veroorzaakt door een overboeking van middelen van EZK naar lenW voor Space Weather (€ 0,7 miljoen). Daarnaast is een hogere opbrengst voor EZ-seismologie gerealiseerd (€ 0,1 miljoen).

Omzet Derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)				
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Vershil	Realisatie 2018
Luchtvaart	8.997	8.897	- 100	9.038
Projecten extern gefinancierd	13.233	14.141	908	11.080
Dataverstrekingen en licenties	600	644	44	682
Overig	1.979	1.931	- 48	1.739
Totaal	24.809	25.613	804	22.539

Toelichting

In 2019 is € 0,8 miljoen meer omzet gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot. Dit is met name als gevolg van een extra opbrengst voor subsidieprojecten.

Overige Baten

Rentebaten

De rentebaten bestaan uit ontvangen rente over het tegoeden van Eurocontrol. Er is geen rente ontvangen over het saldo op de rekening courant (rentepercentage 0%).

Vrijval voorzieningen

De vrijval voorzieningen (€ 21.000) betreft een vrijval dubieuze debiteuren.

Bijzondere baten

Dit betreft met name een terugbetaling van ruim € 0,7 miljoen aan de EU als uitkomst van een audit over de periode 2010-2014.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Specificatie Personeel (bedragen x € 1.000)				
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Vershil	Realisatie 2018
Personeel	32.141	35.896	3.755	34.569
Specificatie				
Eigen Personeelskosten	31.345	32.135	790	33.259
Waarvan loonkosten	0	30.424	0	30.790
Waarvan overige personeelskosten	0	1.711	0	2.469
Inhuur	744	3.611	2.867	1.237
Overige personele kosten	52	150	98	73
Gemiddeld aantal fte	371,0	357,1	- 13,9	372,6
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		- 4,2%		- 2,6%
Loonsom per medewerker	78,6	85,2		82,6
Mutatie salariskosten per medewerker	8%	3,1%		6,3%

Toelichting

De gemiddelde bezetting in 2019 bedraagt 357,08 fte, dit is 13,92 fte minder dan begroot in 2019. De personeelskosten zijn ondanks minder FTE toch hoger dan begroot (+€ 3,8 miljoen /12%). Een groot deel hiervan wordt verklaard door inhuur op IT-migratie (€ 1,8 miljoen) Verder wordt de stijging ten opzichte van 2018 verklaard door een stijging in het kader van de cao (+2,0%), gestegen pensioenpremie (+5,7%) en sociale lasten (+1,6%).

De inhuur bedraagt 10,1% van de totale personeelskosten. De overschrijding wordt vooral verklaard door inhuur voor verbetering informatievoorziening en modernisering van de waarneeminfrastructuur (€ 2,2 miljoen). Daarnaast is veel ingehuurd doordat het invullen van vacatures lastig was.

Van de medewerkers binnen het KNMI is 13% per 31-12-2019 in tijdelijke dienst. In 2018 was dit 15%. Het gemiddelde ziekteverzuim (3,6%) is in 2019 boven de norm (2,7%) en hoger dan in 2018 (3,0%).

Materiële kosten

Specificatie materiële kosten (bedragen x € 1.000)				
	Begroot 2019	Realisatie 2019	Vershil	Realisatie 2018
Materieel	25.828	26.322	494	22.543
Contributie Bijdragen		2.779		2.693
Onderhoud en exploitatie		3.447		4.087
Huur en Lease		4.866		4.489
Bureau, voorlichting en huisvesting		1.422		1.561
SWO		0		0
Uitbesteding		12.055		9.675
Overige Kosten		1.753		38

Toelichting

Vooral de Uitbesteding is gestegen ten opzichte van 2018. Dit wordt veroorzaakt door stijgende kosten voor subsidieprojecten (€ 1,5 miljoen) en beheer en onderhoud van de ICT (€ 1,7 miljoen). Daarnaast is er een daling van de kosten voor Transformatie/IT Migratie (€ 0,8 miljoen). De stijging van de overige kosten wordt veroorzaakt door een verschuiving van de kosten voor de investering van facilitaire dienstverlening RWS. Deze kosten waren in 2018 onder onderhoud en exploitatie verantwoord. Gecorrigeerd voor de verschuiving is sprake van een stijging van de kosten voor onderhoud en exploitatie van circa € 0,9 miljoen. Dat wordt vooral veroorzaakt door een stijging van de kosten voor onderhoud en exploitatie van software voor subsidieprojecten. Het totaal aan kosten is redelijk conform de begroting (onderschrijding van € 0,4 miljoen).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2019 lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot, groot aandeel hierin is de vertraging van de plaatsing van nieuwe instrumenten op Ruisdael (€ 0,7 miljoen).

Overige Lasten

Aardobservatie: EUMETSAT contributie. EUMETSAT past jaarlijks haar (meerjaren)budgetten aan op basis van de nieuwste inzichten. Het KNMI past de begroting hier indien nodig op aan. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting zijn een aantal projecten van EUMETSAT zijn vertraagd, waardoor er in 2019 minder kosten zijn gemaakt (€ 0,7 miljoen).

Saldo van Baten en Lasten

Het resultaat over 2019 is € 0,8 miljoen negatief als gevolg van een onvoorziene naheffing vanuit de Europese Unie op reeds afgeronde projecten. Voorgesteld wordt om het resultaat ten laste van het eigen vermogen te brengen.

Balans

Balans per 31 december 2019 KNMI (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2019	31-12-2018
Activa		
Vaste Activa	11.584	13.359
Immateriële vaste activa	406	669
<i>Waarvan software licenties</i>	348	669
<i>Waarvan in ontwikkeling</i>	58	0
Materiële vaste activa	11.178	12.690
<i>Waarvan grond en gebouwen</i>	3.491	3.963
<i>Waarvan installaties en inventaris</i>	2.362	3.355
<i>Waarvan projecten in uitvoering</i>	4.247	493
<i>Waarvan overige materiële vaste activa</i>	1.078	4.879
Vlottende Activa	23.565	21.457
Voorraden en Onderhanden projecten	5.041	4.439
Debiteuren	3.583	3.339
Overige vorderingen en overlopende activa	829	567
Liquide middelen	14.112	13.112
Totaal activa:	35.149	34.817
Passiva		
Eigen Vermogen	- 135	343
Exploitatiereserve	643	322
Onverdeeld resultaat	- 778	21
Voorzieningen	284	350
Langlopende schulden	7.281	8.072
Leningen bij het Ministerie van Financiën	7.281	8.072
Kortlopende schulden	27.719	26.052
Crediteuren	319	612
Schulden bij het Rijk	0	4.415
Kortlopende deel leningen bij het Ministerie van Financiën	1.817	1.689
Overige schulden en overlopende passiva	25.583	19.336
Totaal passiva	35.149	34.817

Voorzieningen

Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)		
	Wachtgeld	Totaal
Saldo per 1 januari 2019	350	350
Bij:		
<i>Dotatie</i>	0	0
Af:		
<i>Vrijval</i>	0	0
<i>Mutaties</i>	66	66
Totaal af:	66	66
Saldo per 31 december 2019	284	284

Toelichting

Voorzieningen hebben betrekking op verplichtingen die gebaseerd zijn op gebeurtenissen uit het verleden, waarvan de afwikkeling onzeker is maar redelijkerwijs kan worden geschat. Voorzieningen worden gewaardeerd op nominale waarde. De voorziening, die in 2012 is gevormd voor de wettelijke en juridische verplichting van een voormalige medewerker, voldoet niet meer aan de voorwaarden om als voorziening te worden opgenomen. De verplichting blijft echter in stand.

Vorderingen en schulden

Specificatie Vorderingen en schulden (bedragen x € 1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agent-schappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren	128	572	2.883	3.583
Nog te ontvangen bedragen	285	258	286	829
Crediteuren en schulden bij het Ministerie van Financiën	42	0	277	319
Kortlopende deelleningen bij het Rijk	0	1.817	0	1.817
Nog te betalen bedragen	4.260	0	21.323	25.583

Toelichting

Debiteuren

De post onder Overheden betreft met name RIVM voor verrekening huurkosten collectieve ruimten (€ 0,5 miljoen) en RWS (€ 0,1 miljoen). De openstaande post debiteuren derden betreffen met name voorderingen op Eurocontrol (€ 2,7 miljoen), ESA (€ 0,4 miljoen), EUMETSAT (€ 0,3 miljoen) en LVNL (€ 0,3 miljoen).

Nog te ontvangen bedragen

De bedragen bij Nog te ontvangen overheid (€ 0,54 miljoen) bestaan met name uit een bijdrage van het moederdepartement voor kosten gemaakt in het kader van renovatie van de huisvesting (€ 0,25 miljoen) en een bedrag van het NWO in het kader van de SEO regeling (€ 0,19 miljoen). De post Vooruitbetaalde kosten en nog te ontvangen derden bestaat voornamelijk uit vooruitbetaalde kosten voor doorlopende (meerjarige) contracten.

Crediteuren en schulden bij het Rijk

De positie Crediteuren per 31 december 2019 is ten opzichte van de positie per 31 december 2018 gedaald met € 4,7 miljoen. Dit wordt vooral verklaard door Overheden (RIVM), dit betreffen de facturen van Campus ICT (€ 4,4 miljoen), die eind december 2018 waren binnen gekomen.

Kortlopende deelleningen bij het Rijk

Nog te betalen Ministerie van Financiën betreft het kortlopende deel van de lening bij het ministerie van Financiën (€ 1,8 miljoen). Aflossing zal in 2020 plaatsvinden.

Nog te betalen bedragen

Te betalen vakantiedagen betreft de reservering voor niet opgenomen vakantiedagen voor eigen personeel. Te verrekenen luchtvaartmeteo bestaat uit prijs- en volumeverschillen van de tarieven van 2013 t/m 2019. Het bedrag van € 2,3 miljoen wordt in de komende periode verrekend in het tarief.

Ontwikkeling eigen vermogen

In de tabel hieronder is de ontwikkeling van het eigen vermogen weergegeven.

Ontwikkeling eigen vermogen (bedragen x € 1.000)

	2014	2015	2016	realisatie 2017	realisatie 2018	Begroot 2019	realisatie 2019
1. Eigen vermogen per 1/1	5.407	1.783	2.123	2.256	22	22	343
2. Saldo van Baten en Lasten	- 1.250	340	133	- 2.234	21	0	- 778
3a. Uitkering aan moederdepartement	- 2.374						
3b. Bijdrage van moederdepartement							
3c. Overige mutaties							
3. Totaal directe mutaties in EV					300	300	300
4. Eigen vermogen per 31/12	1.783	2.123	2.256	22	343	322	- 135
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	2,9%	2,9%	3,4%	0,0%	0,4%	0,0%	- 0,2%

In onderstaande tabel is inzichtelijk gemaakt hoe het eigen vermogen eind 2019 is opgebouwd.

Specificatie eigen vermogen 2019 (bedragen x € 1.000)

	31-12-2019
Saldo Eigen vermogen 31/12/2018	322
Bij: Onverdeeld resultaat 2018	21
Saldo Eigen vermogen 31/12/2019	343
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	300
Bij: Onverdeeld resultaat 2019	- 778
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2019	- 135

Het KNMI heeft in 2017 een toekomstplan opgesteld. Op basis van deze plannen ontwikkelt het KNMI zich naar een Instituut met een gezonde bedrijfsvoering met een adequate technische infrastructuur om te voorzien in een dienstverlening die aansluit op de ontwikkelingen in de samenleving. Onderdeel van de gemaakte afspraken hierover is het behoedzaam opbouwen van een eigen vermogen. Hiertoe heeft in 2019 vanuit het moederdepartement een vermogensmutatie plaatsgevonden (€ 0,3 miljoen). Het KNMI heeft daarnaast in 2019 een negatief resultaat gerealiseerd van € 0,8 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door een terugbetaling van € 0,8 miljoen) aan de EU als uitkomst van een audit over de periode 2010-2014. Dit resultaat is toegevoegd aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2019 op € 0,1 miljoen negatief uitkomt.

Kasstroomoverzicht

Kasstroomoverzicht per 31 december 2019 KNMI (bedragen x € 1.000)

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3) = (2) - (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari 2019	2.830	13.112	10.282
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+/+)	3.438	4.375	937
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 1.973	- 1.951	22
2. Totaal operationele kasstroom	1.465	2.424	959
Totaal investeringen (-/-)	- 2.373	- 1.017	- 1.356
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	-	- 44	44
3. Totaal investeringskasstroom	- 2.373	- 1.061	1.312
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	-	-

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3) = (2) - (1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
Eenmalige storting door moederdepartement (+)	300	300	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.029	- 1.689	340
Beroep op leenfaciliteit (+)	2.373	1.026	- 1.347
4. Totaal financieringskasstroom	644	- 363	- 1.007
Rekening courant RHB 31 december 2019			
5. (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	2.566	14.112	11.546

Toelichting

Operationele kasstroom

De ontvangsten operationele kasstroom bestaan uit afschrijvingskosten (€ 2,8 miljoen) en een toename van de schulden (€ 1,5 miljoen). De toename van de schulden wordt voornamelijk veroorzaakt door een stijging van de vooruitontvangen bedragen voor projecten (€ 2,0 miljoen) en Aardobservatie (€ 0,7 miljoen), een stijging van de af te dragen bedragen Eurocontrol/LVNL (€ 0,3 miljoen). Afname door een daling van de nog te betalen bedragen (€ 1,9 miljoen) en een daling van de nog te ontvangen facturen (€ 0,4 miljoen).

De uitgaven operationele kasstroom bestaan uit het saldo van baten en lasten (€ 0,8 miljoen), toename onderhanden projecten (€ 0,6 miljoen), afname kortlopende vorderingen (€ 0,5 miljoen), afname voorzieningen (€ 0,1 miljoen).

Financieringskasstroom

In 2019 is er voor € 1,0 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa. Conform de planning is er in 2019 € 1,7 miljoen afgelost.

Daarnaast is ten behoeve van het behoedzaam opbouwen van het eigen vermogen een directe vermogensmutatie gedaan vanuit het moederdepartement (€ 0,3 miljoen). Tussen eigenaar en opdrachtgever is afgesproken dat deze storting jaarlijks plaatsvindt tot het jaar 2023.

Doelmatigheidsindicatoren

Overzicht doelmatigheidsindicatoren KNMI		2015	2016	2017	2018	2019	Begroting 2019
Kostprijs per product ¹	Percentage Overhead	100	103	97	106	100	97
	fte's indirect	100	92	104	99	92	98
Tarieven/uur		100	95	96	104	106	103
Omzet per productgroep	Meteorologie	50.946	54.544	52.649	56.831	61.975	58.331
	Seismologie	2.089	2.096	2.898	3.158	3.048	3.076
	Aardobservatie	13.050	17.318	22.207	23.145	20.927	21.635
FTE- per 31 december (gemiddelde)		348	372	383	373	357	371

	2015	2016	2017	2018	2019	Begroting 2019
Saldo van baten en lasten (%)	1%	0%	- 3%	0%	- 1%	0%
Algemene weerverwachtingen en adviezen						
afwijking min temperatuur (°C)	0,45	0,44	0,34	0,17	0,31	ABS(<0,5)
afwijking max temperatuur (°C)	- 0,31	- 0,36	- 0,31	- 0,34	- 0,41	ABS(<0,5)
gem afwijking wind snelheid (m/s)	0	0,26	- 0,12	- 0,1	0,13	ABS(<1,0)
Maritieme verwachtingen						
tijdigheid marifoonbericht (%)	99,5	98,9	99,4	99,8	99,5	>99

1 = indexcijfer, 2015 =100

Toelichting

Kostprijs per product

Het percentage overhead is gedaald door een stijging van de totale kosten (8,5%) waarbij de overheadkosten nauwelijks zijn gestegen (0,8%).

De daling van het aantal fte's indirect wordt veroorzaakt door een daling van het aantal fte's. De totale gemiddelde bezetting is gedaald met 15,6 fte, een evenredig deel daarvan heeft betrekking op indirecte fte's.

Tarieven/uur

De tarieven per uur zijn gestegen met 1,9%. Enerzijds is sprake van een stijging van de loonkosten per fte met 3,1%, anderzijds daalt het tarief door een toename van de productieve uren per fte (1,1%).

De stijging van de loonkosten wordt veroorzaakt door een stijging van de bruto salarissen (3%) en gestegen pensioenpremies (1,2%). Daartegenover staat een daling van de toelagen (0,8%) en een daling van de investering (1,2%).

FTE per 31 december (gemiddelde)

Het aantal fte's is gedaald omdat het moeilijk bleek om bestaand en nieuwe vacatures op te vullen.

De indicatoren ten aanzien van algemene weers- en maritieme verwachtingen geven een indruk van de tijdigheid van de berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waarden voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waarden. De indicatoren ten aanzien van algemene weers- en maritieme verwachtingen geven een indruk van de tijdigheid van de berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waarden voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waarden.

4.4 Saldibalans

Saldibalans per 31 december 2019 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (bedragen x € 1.000)					
Activa		31-12-2019	31-12-2018	Passiva	
				31-12-2019	31-12-2018
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten		
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	8.004.950	8.198.820	2)	Ontvangsten ten gunste van de begroting
3)	Liquide middelen	0	0		51.900
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a)	Rekening-courant RHB
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a)	Begrotingsreserves
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	31.978	5.605	7)	Schulden buiten begrotingsverband
8)	Kas-transverschillen	0	0		34.413
	Afrondingsverschil	1	1		40.431
					0
					0
Subtotaal intra-comptabel		8.036.929	8.204.426	Subtotaal intra-comptabel	
					8.036.929
					8.204.426
Extra-comptabele posten			Extra-comptabele posten		
9)	Openstaande rechten	0	0	9a)	Tegenrekening openstaande rechten
10)	Vorderingen	7.459	8.231	10a)	Tegenrekening vorderingen
11a)	Tegenrekening schulden	0	0	11)	Schulden
12)	Voorschotten	2.367.178	4.144.541	12a)	Tegenrekening voorschotten
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	290.044	286.506	13)	Garantieverplichtingen
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	1.604.301	1.504.231	14)	Andere verplichtingen
15)	Deelnemingen	0	0	15a)	Tegenrekening deelnemingen
					0
					0
Subtotaal extra-comptabel		4.268.982	5.943.509	Subtotaal extra-comptabel	
					4.268.982
					5.943.509
Totaal		12.305.911	14.147.935	Totaal	
					12.305.911
					14.147.935

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft normaliter de financiële verhouding met de Rijks-schatkist weer en het saldo van het Saldobiljet per 31 december 2019. Dit is nu niet het geval omdat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding

onderhoudt voor begroting Hoofdstuk XII gecombineerd met het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en niet voor de beide begrotingsfondsen afzonderlijk.

Om de consolidatie van het Financieel Jaarverslag Rijk niet te verstoren wordt desondanks in het jaarverslag van beide begrotingsfondsen gebruik gemaakt van de balanspost 4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding. De drie balansposten Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds samen zijn gelijk aan het Saldobiljet per 31 december 2019.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Specificatie vorderingen (x €1.000)	
Belastingdienst	31.500
Overig	478
Totaal	31.978

In het kader van de Vennootschapsbelasting staat een vordering open op de Belastingdienst ten aanzien van de aangifte 2016 en de voorlopige aangiftes 2017 tot en met 2019 voor een gezamenlijk bedrag van € 31,5 miljoen.

7) Schulden buiten begrotingsverband

Specificatie schulden (x € 1.000)	
Agentschap RWS	31.500
Belastingdienst	1.170
Planbureau voor de Leefomgeving	1.029
Overig	714
Totaal	34.413

Het ministerie heeft in het kader van de Vennootschapsbelasting een schuld aan het agentschap Rijkswaterstaat als gevolg van een nog van de Belastingdienst te ontvangen bedrag ad. € 31,5 miljoen ten aanzien van de aangifte 2016 en de voorlopige aangiftes 2017 tot en met 2019.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloeid uit uitgaven ten laste van de begroting.

Opeisbaarheid (x € 1.000)	
Direct opeisbaar	814
Op termijn opeisbaar	6.645
Geconditioneerd	0
Totaal	7.459

Specificatie (x € 1.000)	
Artikel 17 Luchtvaart	6.645
Overig	814
Totaal	7.459

Toelichtingen

Artikel 17 Luchtvaart

Een verstrekte lening van circa € 6,7 miljoen aan de Luchtverkeerleiding Nederland (LVNL) welke is ontstaan in 1993 bij de verzelfstandiging van de directie Luchtverkeersbeveiliging staat nog open. Deze lening is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Openstaand naar jaar van betaling (x € 1.000)	
Tot en met 2017	852.500
2018	131.375
2019	1.383.303
Totaal	2.367.178

Specificatie (x € 1.000)	
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	19.976
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	58.071
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	66.610
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	23.783
Artikel 17 Luchtvaart	21.576
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	75.214
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	91.497
Artikel 20 Lucht en Geluid	96.021
Artikel 21 Duurzaamheid	51.553
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	44.940
Artikel 25 Brede Doeluitkering	1.606.161
Artikel 97 Algemeen Departement	160.053
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	51.723
Totaal	2.367.178

Toelichtingen

Artikel 13 Bodem en Ondergrond

In het kader van Bodem en Ondergrond staan voorschotten open voor een gezamenlijk bedrag van circa € 58 miljoen. Zo zijn voorschotten verstrekt aan Bodembeheer Nederland, een gezamenlijk initiatief van Bodemcentrum, Bosatex, Nazorg Bodem en SBNS, voor bodemsanering voor een bedrag van ruim € 48 miljoen. Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan de BES-eilanden ten behoeve van diverse watervoorzieningen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2020 tot en met 2028 verwacht.

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

In het kader van Wegen en Verkeersveiligheid staat voor ruim € 66 miljoen aan voorschotten open. Zo zijn aan de BES-eilanden voorschotten van circa € 19 miljoen verstrekt in het kader van de bijzondere uitkering voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen. Daarnaast zijn voor circa € 19 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de RVO voor de uitvoering van diverse programma's.

Voor ruim € 12 miljoen zijn voorschotten verstrekt aan maatschappelijke organisaties zoals aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de Fietsersbond en aan TeamAlert ten behoeve van de verkeersveiligheid. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2020 tot en met 2023 verwacht.

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Per 31 december 2019 staat op dit artikel ruim € 23 miljoen aan voorschotten open. De voorschotten zijn onder andere verstrekt aan ProRail in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor van circa € 15 miljoen. De afrekeningen worden in 2010 tot en met 2026 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

Op dit artikel staat per 31 december 2019 voor een bedrag van ruim € 75 miljoen aan voorschotten open. Zo zijn voor ruim € 24 miljoen aan voorschotten verstrekt aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende toegepast/industriële onderzoek en experimentele ontwikkeling. Ook zijn voorschotten aan de BES-eilanden verstrekt in het kader van de bijzondere uitkering ten bedrage van circa € 31 miljoen voor de haveninfrastructuur. Naar verwachting zullen deze voorschotten in de periode 2020 tot en met 2023 worden afgerond.

In het kader van Topsector Logistiek zijn aan de Stichting Connekt voorschotten verstrekt van ruim € 14 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt namens het ministerie aangegane verplichtingen. De apparaatskosten van de Stichting Connekt zijn hier expliciet van uitgesloten. Verwachting is dat het programma in 2020 is afgerond.

Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Met betrekking tot het artikel Klimaat staat ultimo 2019 voor ruim € 91 miljoen aan voorschotten open. Door de ontwikkeling naar kerndepartementen is de beleidsuitvoering uitbesteed aan de externe uitvoeringsorganisatie RIVM waarop voorschotten open staan van circa € 68 miljoen. De afrekeningen worden in 2020 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 20 Lucht en Geluid

Met betrekking tot dit artikel staat voor circa € 96 miljoen aan voorschotten open.

Zo zijn in het kader van de sanering van geluidslawaai aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. Afwikkeling vindt vermoedelijk in de jaren 2020 tot en met 2025 plaats.

Artikel 21 Duurzaamheid

Met betrekking tot dit artikel staat ultimo 2019 voor ruim € 51 miljoen aan voorschotten open. Zo staat ultimo 2019 nog een bedrag open van ruim € 27 miljoen op de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakkings- en zwerfafval. De afrekeningen worden in de jaren 2020 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

In het kader van externe veiligheid, inrichtingen en transport zijn voorschotten verstrekt. Hiervan staat ultimo 2019 circa € 45 miljoen open. Zo zijn aan de RVO voorschotten verstrekt voor ruim € 10 miljoen in het kader van de subsidieregeling Verwijdering Asbestdaken en Besluit risico's zware ongevallen (BZRO).

Ook zijn binnen het Europese zevende kaderprogramma voor het NanoReg project, waarin een wetenschappelijke analyse plaatsvindt van beschikbare gegevens en testmethoden voor de veiligheid van Nanomaterialen, aan de RIVM voorschotten verstrekt van ruim € 13 miljoen. De voorschotten worden in de jaren 2020 tot en met 2023 afgerekend.

Artikel 25 Brede doeluitkering

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, welke als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, zijn voorschotten verstrekt. Daarvan staat ultimo 2019 nog circa € 1.606 miljoen open en hebben onder andere betrekking op de provincies (€ 253 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, een fusie van de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden, (€ 727 miljoen) en de Stadsregio Amsterdam, voorheen Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA), (€ 626 miljoen). Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Artikel 97 Algemeen Departement

Aan Boeing zijn voorschotten verstrekt van ruim € 74 miljoen in het kader van de vervanging het regeringsvliegtuig. In de vliegtuigbranche is het gebruikelijk een groot deel van het aankoopbedrag als voorschot over te maken.

Ook zijn voor circa € 31 mln. aan voorschotten verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) betreffende de exploitatiekosten voor de periode 2014 tot en met 2018 waarvan de afrekeningen in de jaren 2019 tot en met 2023 worden verwacht.

Daarnaast zijn voorschotten verstrekt aan Van Citters Beheer van € 21 miljoen ten behoeve van het project Sanering voormalig Thermphos Terrein.

Artikel 98 Apparaatuitgaven kerndepartement

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat € 32 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Ultimo 2019 staat ook een bedrag aan voorschotten open van circa € 18 miljoen die verstrekt zijn aan Logius ten behoeve van het Maritiem Single Window (MSW) dat wordt ontwikkeld en geïmplementeerd door het ministerie ter invulling van de Europese richtlijn 2010/65. Zeeschepen die de Nederlandse havens in en uit varen, kunnen via het MSW eenvoudig digitaal aan hun meldingsverplichtingen jegens de Nederlandse overheidsinstanties voldoen. De verwachte afwikkeling vindt plaats als aan de gestelde voorwaarde is voldaan.

Verloopoverzicht (x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	4.144.541
In 2019 vastgelegde voorschotten	1.678.459
In 2019 afgerekende voorschotten	- 3.455.822
Verdeeld naar jaar van betalen:	
- 2017 en verder	- 1.729.297
- 2018	- 1.431.365
- 2019	- 295.160
Openstaand per 31 december 2019	2.367.178

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen

Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Verloopoverzicht (x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	286.506
Verstrekt in 2019	69.000
Afname risico 2019	- 65.462
Openstaand per 31 december 2019	290.044

Toelichtingen

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daarnaast wordt een uitbreiding van de huisvesting voorzien. Hiervoor gaat LVNL bij het Ministerie van Financiën leningen aan voor een totaalbedrag van € 165 miljoen. In het kader van de regelgeving met betrekking tot het Schatkistbankieren stelt het ministerie zich garant voor deze leningen. Tot op heden is nog geen beroep op deze faciliteit gedaan.

Ook heeft de LVNL in 2019 drie leningen opgenomen van respectievelijk € 34,2 miljoen, € 27 miljoen en € 3,8 miljoen.

De afgegeven garantstellingen aan het ministerie van Financiën ten behoeve van de verstrekt leningen vallen binnen het bedrag van € 165 miljoen en heeft zodoende geen invloed op het openstaande saldo.

Aan het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen is in 2019 een garantie verleend van € 4 miljoen voor een nog op te nemen lening in 2020.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, de daarop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Verloopoverzicht (x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2019	1.504.231
Aangegaan in 2019	8.126.083
Tot betaling gekomen in 2019	- 8.004.950
Negatieve bijstellingen in 2019	- 21.063
Openstaand per 31 december 2019	1.604.301

Toelichting

Omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen worden toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van beleid van het beleidsartikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer.

Niet uit de saldibalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden 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 bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/>), welke jaarlijks als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuurs-overeenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2019 is geen sprake van dergelijke bestuurlijke afspraken.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Specificatie (x € 1.000)	
Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV	0
Winair NV St. Maarten	0
Openstaand per 31 december 2019	0

Toelichting

Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Netherlands Antilles Air Traffic Control (NAATC) NV 100 Antilliaanse guldens. Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedragen 7,95 en zijn «om niet» verkregen.

4.5 WNT-verantwoording 2019 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Wet normering topinkomens (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen in de publieke en semi-publieke sector op naamsniveau vermeld moeten worden in het financieel jaarverslag. Deze publicatieplicht geldt tevens voor topfunctionarissen die bij een WNT-instelling geen - al dan niet fictieve - dienstbetrekking hebben of hadden. Daarnaast moeten van niet-topfunctionarissen de bezoldiging (zonder naamsvermelding) gepubliceerd worden indien deze het wettelijk bezoldigingsmaximum te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstverband vallen echter buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het algemeen bezoldigingsmaximum bedraagt in 2019 € 194.000.

Bezoldiging van topfunctionarissen

Naam instelling	Naam topfunctionaris	Functie	Datum aanvang dienstverband	Datum einde dienstverband	Dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2018)	Op externe inhuurbasis	Beloning plus onkostenvergoedingen (belast) (+ tussen haakjes bedrag in 2018)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussen haakjes bedrag in 2018)	Totale bezoldiging in 2019 (+ tussen haakjes bedrag in 2018)	Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	Motivering (indien overschrijding)
ANVS	J.H. van den Heuvel	Bestuursvoorzitter	1-8-2017		1 (1)	Nee	147.629 (141.224)	20.346 (18.570)	167.975 (159.794)	194.000	
ANVS	M.P.H. Brugmans	Plv. bestuursvoorzitter	1-8-2017		1 (1)	Nee	132.831 (129.068)	19.972 (18.315)	152.803 (147.383)	194.000	

Wanneer op een topfunctionaris een vordering is ingesteld vanwege een onverschuldigde betaling is dit gemarkeerd in de kolom «motivering» met *) Topfunctionarissen met een bezoldiging van €1.700 of minder zijn gemarkeerd met **).

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2019 een bezoldiging boven het toepasselijke WNT-maximum hebben ontvangen, of waarvoor in eerdere jaren een vermelding op grond van de WOPT of de WNT heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden.

Er zijn in 2019 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2019 geen leidinggevende topfunctionarissen die op grond van de WNT i.v.m. de cumulatie van dienstbetrekkingen dienen te worden gerapporteerd.

5 BIJLAGEN

5.1 Bijlage 1. Toezichtrelaties RWT's en ZBO's

Overzichtstabel inzake RWT's en ZBO's van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Bedragen x € 1.000)						
Naam rwt/zbo ¹	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden	
APK-erkenninghouders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS) (enkel bestuur)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	917	2.396	onbekend	onbekend	Ja. Vermogenspositie onder druk in 2019.	
Commissie m.e.r.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	–	1.345	onbekend	onbekend	nee	
Havenbeheerders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting VAM (IBKI)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsartsen Scheepvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Explosieven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
KIWA	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	100	88	onbekend	onbekend	nee	
Nederlands Loodswezen BV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
ProRail	1.903.000	1.928.000	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)	5.238	5.127	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	220	220	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
VTS-operators	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	

1 Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

5.2 Bijlage 2. Afgerond evaluatie en overig onderzoek

Overzicht afgerond evaluatie en overig onderzoek					
Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
1a. Beleidsdoorlichtingen					
	Integraal waterbeleid	11	2020	2021	
	Waterkwaliteit	11	2015	2015	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/11/23/beleidsdoorlichting-beleidsartikel-12-waterkwaliteit
	Bodem en Ondergrond	13	2019	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-55.html
	Wegen en verkeersveiligheid	14	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
	Kamerbrief over onderzoeksofzet doorlichting Spoor	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/09/13/onderzoeksofzet-beleidsdoorlichting-hoofdstuk-xii-artikel-16-openbaar-vervoer-en-spoor
	OV en Spoor	16	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132
	Scheepvaart en Havens	18	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	19	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
	Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit	20	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-338.html
	Lucht en geluid (geluid)	20	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-17.html
	Duurzaamheid	21	2014	2014	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442260
	Kamerbrief over onderzoeksofzet bd Duurzaamheid	21	2019	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-54.html
	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	22	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-42.html
	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	23	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-56.html
	Handhaving en toezicht	24	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-46.html
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Tussentijdse evaluatie Bestuursakkoord water	11	2013	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-28.html
	Tweede tussenevaluatie Bestuursakkoord Water	11	2016	2017	https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/bestuursakkoord/
	Eindevaluatie Ruimte voor de Rivier en Maaswerken	11	2017	2018	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/03/23/eindevaluatie-ruimte-voor-de-rivier/eindevaluatie-ruimte-voor-de-rivier.pdf
	Evaluatie Deltawet	11	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-544103
	Diverse voortgangsrapportages in het kader van de «Regeling grote	11	2012	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26399-13.html https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32698/kst-32698-13?resultIndex=1&sorttype=1&sortorder=4

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	projecten», o. a. HWBP2, Ruimte voor de rivier en Maaswerken				https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/30080 https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-18106-221.html
	Evaluatie structuurvisie Waddenzee	11	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-112.html
	Deltaprogramma Zoetwater: Evaluatie waterbeschikbaarheid	11	2018	2019	https://www.deltacommissaris.nl/binaries/deltacommissaris/documenten/publicaties/2018/09/18/dp2019-e-voortgangsrapportage-zoetwater-in-de-delta/DP2019-E+Voortgangsrapportage+Zoetwater+in+de+Delta.pdf
	Deltaprogramma rapport «Koers houden in de Delta»	11	2016	2016	http://www.pbi.nl/publicaties/koers-houden-in-de-delta
	Wettelijke ex post evaluatie Deltawet Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening	11	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-34513-1.html
	Evaluatie water-RO; Naar een vloeiende lijn	11	2015	2016	https://www.deltacommissaris.nl/documenten/publicaties/2016/06/21/evaluatie-water-ro-naar-een-vloeiende-lijn
	Tussentijdse beleidsevaluatie 3 grote waterveiligheidsprogramma's «Regeling grote projecten», oa HWBP2, Ruimte voor de rivier en Maaswerken	11	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-788518
	Evaluatie structuurvisie derde nota Waddenzee	11	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-665763
	(tussentijdse) evaluatie Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee	11	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/07/06/beleidsverkenning-waddengebied-tussenevaluatie-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-en-herzien-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-2016-2018
	Pilot ex-post doelmatigheidsonderzoek waterveiligheidsprojecten	11	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-846672
	Evaluatie Subsidieregeling HWBP	11	2019	2020	
	Evaluatie Besluit en regeling financiële bepalingen bodemsanering	13	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30015-52.html
	Evaluatie structuurvisie derde nota Waddenzee	13	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-665763
	Eindevaluatie sleutelprojecten	13	2015	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-8.html
	Evaluatie Beleidsnota Drinkwater	13	2019	2020	
	Verslag over de wijze waarop Tracéwet is toegepast	14	2013	2015	http://mir2015.mirprojectenoverzicht.nl/financien/bijlage_2_vgr/index.aspx
	Verslag over de wijze waarop de Tracéwet is toegepast (incl. Infrastructuurfonds art. 12)	14	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33750-A-69.html http://mir2016.mirtoezicht.nl/mirtoezicht_2016/mirtoezicht_2016/

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Rijgeschiktheid langdurig gebruik Cat. III medicijnen	14	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/01/beinvloeding-van-de-rijvaardigheid-bij-langdurig-gebruik-van-icads-categorie-iii-geneesmiddelen
	Beter Benutten Vervolg	14/16	2018	2018	https://beterbenutten.nl/assets/upload/files/BeterBenutten_Vervolg_rapport_2018%20def.pdf
	Beter Benutten	14	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-763135
	Monitoring en evaluatie «beter benutten»	14/15/16	2012	jaarlijks	https://www.beterbenutten.nl/monitoring-evaluatie-1
	Evaluatie meerjarenprogramma Geluidsanerig	14	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32252-56.html
	Evaluatie aantal doden en gewonden in het verkeer	14	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-463.html
	Congestie	14	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2017/11/23/ex-post-evaluatie-van-benuttingmaatregelen-om-congestie-te-verminderen
	NMCA	14	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2017/05/01/nationale-markt-en-capaciteitsanalyse-2017-nmca/Bijlage+1+Hoofdrapport+Nationale+Markt+en+Capaciteitsanalyse+NMCA+2017.pdf
	NMCA wegen	14/16	2015	Tweejaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-264683
	NMCA wegen	14	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806234
	Wettelijke evaluatie RDW	14	2016	2016	https://www.rdw.nl/-/media/rdw/rdw/pdf/sitecollectieondocuments/over-rdw/rapporten/kamerbriefvverde/wettelijkeevaluatiendienstwegverkeer_28rdw29bijlageaef2016.pdf
	Eindrapport voormalig BDU	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-aoverkeersveiligheid-18-december-2019
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	Diverse	Jaarlijks	Jaarlijks	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Beweegbare bruggen	14	2017	2017	EIB (2017), Bouwstenen voor beweegbare bruggen. Verkenning maatschappelijke kosten en baten
	Verkeer en omgevingsinvloeden A8-A9	14	2017	2017	RIGO (2017), Maatschappelijke kosten-batenanalyse A8-A9. analyse van verkeer en omgevingsinvloeden
	Inventarisatie KBA's transportinfrastructuur 2001-2014	14	2015	2015	http://www.syconomy.nl/inventarisatie_MKBAs_def.pdf
	Investeren in Infrastructuur	14	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	14	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Kansrijk mobiliteitsbeleid	14	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
	Inventarisatie van financiële instrumenten die bijdragen aan innovatie in en verduurzaming van de (weg) transportsector	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-aoverkeersveiligheid-18-december-2019

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Koepelnotitie markt- en organisatie model vrachtwagenheffing	14	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-870980.pdf
	MKBA vrachtwagenheffing	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862063
	Voortgangsrapportages HSL-Zuid groot project en eindevaluatie	16	2009	2020	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-820760.pdf / Kamerstukken II, 22 026 / https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-922575
	Evaluatie sociale veiligheid OV	16	2014	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28642-60.html
	OV-klantenbarometer	16	2018	2018	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Evaluatie taxiwet	16	2014	2015	http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/jenm/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2015/05/05/evaluatie-taxiwet.html
	Evaluatie taxibeleid	16	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/05/15/evaluaties-taxibeleid
	Evaluatie boardcomputer taxi	16	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/taxi/documenten/rapporten/2017/05/15/rapportage-nulmeting-evaluatie-boardcomputer-taxi
	Evaluatie reisverbod	16	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/10/04/rapport-verboden-in-te-stappen-evaluatie-reisverbod-ov
	Rapport «Verkenning informatie-uitwisseling sociale veiligheid openbaar vervoer en politie»	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/21/verkenning-informatie-uitwisseling-sociale-veiligheid-openbaar-vervoer-en-politie
	Evaluatie Winterweerprogramma	16	2016	2017	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D22844&did=2017D22844
	Evaluatie dubbeltariefsysteem taxi	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31521-72.html
	OV-klantenbarometer	16	2013	2013	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV	16	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-25847-117.html
	Benchmark gebruiksvergoeding spoogoederenvervoer	16	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-579106
	Beleidsvaluatie maximumtarieven taxivervoer	16	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-772802
	Eindevaluatie van het Vervolgprogramma Beter Benutten in het kader van het MIIRT proces informeren.	16	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-865196
	Evaluatie aanlegprojecten spoor	16	2017	2025	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/19/vervoerplan-nr-2018-en-beheerplan-prorail-2018
	Evaluatie beheer en onderhoud spoor	16	2017	2025	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/08/22/bijlage-3-evaluatie-programma-winterweer-nr-2018
	NMCA goederenvervoer integraal 2017	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806239

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	Jaar van afronding	Vindplaats
	1-meting Boordcomputer Taxi (BCT)	16	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/14/bijlage-1-rapportage-eenmeting-bct
	Evaluatie regeling versneld onderwerpen graanresten	17	2016	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/10/04/ontwerp-van-de-subsidieregeling-onderwerpen-graanresten-2018-2022
	Jaarverslagen Alderstafel en evaluatie	17	2017	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/27/jaarverslag-2017-omgevingsraad-schiphol
	Evaluatie Schipholbeleid	17	2014	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-287.html
	Evaluatie Schipholbeleid	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-211.html
	Actualisatie economische betekenis Schiphol	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-919788
	Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-919789
	Evaluatie gebruiksprognose Schiphol en safety	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-263.html
	Evaluatie Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	17	2017	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html
	Evaluatie gebruiksprognose Schiphol en safety	17	2014	2018	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/16/kamerbrief-over-schiphol-gebruiksprognose-2018
	Verslag uit over de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html
	Schiphol vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html
	Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-799580
	Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-919790
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2017	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-799581
	Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-378.html
	Evaluatie laagvliegroutes Lelystad	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/12/18/kamerbrief-over-meten-en-monitoren-vliegtuiggeluid
	Evaluatie Knowledge and development center Mainport Schiphol	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-827376.pdf
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2014	2015	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2017D06925&dfd=2017D06925
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/b/g-800901

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Evaluatie Quick wins binnenhavens IF artikel 15	18	2016	2017	https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/quick-wins-binnenhavens
	Evaluatie subsidierегeling innovaties duurzame binnenvaart	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35000-XIII-83.html
	Actualisatie MKBA IDVV-programma	18	2014	2015	http://www.beterbenuttenvaarwegen.nl/Rapporten+en+publicaties/RP+Eindrapporten/default.aspx
	Global Resources Outlook	19	2019	2019	https://www.resourcepanel.org/reports/global-resources-outlook
	OECD environmental performance review of The Netherlands	19	2015	2015	https://read.oecd-ilibrary.org/environment/oecd-environmental-performance-reviews-the-netherlands-2015_9789264240056-en#page1
	Derde SDG rapportage	19	2019	2019	https://www.sdg Nederland.nl/wp-content/uploads/2019/05/20190515-Derde-SDG-Rapportage-Nederland-Ontwikkelt-Duurzaam-2.pdf
	European Environment State and Outlook 2020	19	2019	2020	https://www.eea.europa.eu/soer-2020
	Global Land Outlook	19	2017	2017	https://knowledge.unccd.int/glo/GLO_first_edition
	Global Environment Outlook	19	2019	2019	https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/27539
	SWUNG 1 en meerjarenprogrammering geluidsanering 2018	20	2015	2015	https://zoek.officiele_bekendmakingen.nl/kst-32252-56.html
	De Regeling groenprojecten periode 2010–2016 zal in 2017 worden geëvalueerd	21	2017	2018	Aangekondigd in brief aan TK 30 196 nr.399
	MIA/VAMIL	21	2017	2018	Genoemd in brief aan TK 33 752 van stas FIN van 17 sept. 2013
	Het programma Van Afval Naar Grondstof	21	2017	2018	https://www.rivm.nl/publicaties/evaluatie-programma-van-afval-naar-grondstof-vang-2014-2016
	Voortgangsrapportage op grond van biocideverordening	22	2014	2020	
	Evaluatie van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen 2013 en de Regeling genetisch gemodificeerde organismen 2013	22	2018	2019	Kamerbrief evaluatie Besluit en Regeling GGO dd 4 juli 2019 / https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/04/wetsevaluatie-besluit-en-regeling-ggo-2013
2 Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
2a. MKBA's					
	CPB: overstromingsrisico's	11	2017	2017	CPB (2017), Cost-benefit analysis for flood risk management and water governance in the Netherlands: an overview of one century
	Maatschappelijke kosten-batenanalyse maatregelen bodemloos	13	2017	2017	https://www.ce.nl/publicaties/2029/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-maatregelen-bodemloos
	Inventarisatie van financiële instrumenten die bijdragen aan innovatie in en verduurzaming van de (weg) transportsector	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-aoverkeersveiligheid-18-december-2019

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Koepelnotitie markt- en organisatie model vrachtwagenheffing	14	2018	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-870980.pdf
	MKBA vrachtwagenheffing	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-862063
	NMCA Spoor 2030-2040	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-806235
	Eindrapport – NMCA Bus Tram en Metro-2017	16	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-806236
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	16	2018	2018	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Investeren in Infrastructuur	16	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	16	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor	16	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-593347
	Maatregelenpakket (en opdracht monitor effectiviteit) spoorgoederenvervoer	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-858.pdf
	Voldoen aan Ten-T vereisten voor het spoorwagmet gebruikt door goederentreinen	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-870.html
	Kansen en bedreigingen open toegang spoorinfra voor de Nederlandse spoormarkt en vervolgstappen	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-881.html
	Toets op de planning luchtverkeersdienstverlening Lelystad	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33997/kst-31936-382.html
	«Verkennde MKBA beleidsalternatieven luchtvaart»	17	2018	2018	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/05/03/verkennde-mkba-beleidsalternatieven-luchtvaart
	MIRT-Projectenboek (jaarlijks)	17	2018	2018	https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2018/09/18/mirt-2019
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	17	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf
	Kansrijk mobiliteitsbeleid	17	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
	Vogelaanvaringen: Evaluatie Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016-2018	17	2018	2019	Rapport is nog niet definitief
	KBA brughogtes	18	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-154.html
	MKBA doorvaarthoogte kunstwerken i.r.t. containervaart	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/bg-890284
	Investeren in Infrastructuur	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/investeren-in-infrastructuur

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wfo-2015-mobiliteit.pdf
	Kansrijk mobiliteitsbeleid	18	2016	2016	http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Ex ante evaluatie SGBP's	11	2015	2016	http://www.pbl.nl/publicaties/waterkwaliteit-nu-en-in-de-toekomst
	Nader onderzoek Windenergie op Zee- aanvulling Hollandse Kust	11	2015	2016	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/04/23/aanbieden-van-de-notitie-reikwijdte-en-detailniveau-aanvulling-gebied-hollandse-kust
	Evaluatie doelmatigheid drinkwater (evaluatie van hoofdstuk 5 v.d. drinkwaterwet o.g.v. art. 60 v.d. Drinkwaterwet)	11	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/21/evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet
	Nationale analyse en ex ante evaluatie van het waterkwaliteitsbeleid Delta-aanpak waterkwaliteit	11	2018	2019	https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2019-nationale-analyse-waterkwaliteit_3664.pdf
	Advies van Bureau ICT- toetsing (BIT) over het programma Landelijk Meetnet Water 2	11	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-447.html
	Bekostiging luchtverkeersleiding	17	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-258.html
	RLI advies luchtvaartbeleid een nieuwe aanvieligroute	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/04/18/ri-advies-luchtvaartbeleid-eeen-nieuwe-aanvieligroute
	Totaaloverzicht Beheer, onderhoud, vervanging en renovatie wegen, vaarwegen en water	18	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-413631
	Versterking marktstructuur binnenvaart	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-483291
	Rijksbrede maritieme strategie 2015–2025	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-70.html
	Rijksbrede maritieme strategie 2015–2025	18	2014	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-447001
	Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	18	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806237
	Eindevaluatie Project Mainport Rotterdam	18	2019	2019	
	Annual Sustainable Growth survey	19	2019	2020	https://ec.europa.eu/info/publications/2020-european-semester-annual-sustainable-growth-strategy_en
	Notitie effectraming Schone Lucht Akkoord	20	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-918492
	IBO luchtkwaliteit	20	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-340.html

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Ex-ante evaluatie Circulaire economie (inclusief consumentenbeleid en Van Afval naar Grondstof (VANG))	21	2013	2013	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-234688.html
3. Overig onderzoek					
	Toetsing van de Basiskustlijn (kustlijnkaartenboek)	11	2018	2018	http://www.rijkswaterstaat.nl/water/veiligheid/bescherming_tegen_het_water/veiligheidsmaatregelen/kustlijninzorg/kustlijnkaarten/
	Verkenning van de veiligheid in Nederland fase 2	11	2006	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-335.html
	5-jaarlijkse evaluatie activiteiten Schelde-estuarium conform verdrag met Vlaanderen inzake samenwerken beleid en beheer	11	2018	2019	https://www.vnsc.eu/uploads/2019/04/evaluatie-rapport-verdrag-beleid-en-beheer-2014-2018-lr.pdf
	Nader onderzoek naar de doorwerking van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening voor het Waddengebied	11	2015	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-121.html
	De kwaliteit van het drinkwater in Nederland	11	2017	2018	https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/12/20/kwaliteit-drinkwater-van-nederlandse-drinkwaterbedrijven-2017/kwaliteit-drinkwater-van-nederlandse-drinkwaterbedrijven-2017.pdf
	Integrale Studie Waterveiligheid en Peilbeheer	11	2014	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/06/18/aanbieding-rapport-integrale-studie-waterveiligheid-en-peilbeheer-ijsselmeergebied
	Midterm review beleidsnota drinkwater	11	2018	2019	
	Eindrapport visitatiecommissie Waterketen	11	2013	2015	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28966-28.html
	Beleidsvaluatie legionellapreventie	11	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625-316.html
	Jaarevaluatie drinkwatertarieven (jaarlijks)	11	2019	2019	De ILT werkt op dit moment nog aan deze rapportage. Deze zal begin 2020 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
	Beleidsverkenning Toekomstige rol en ambitie Rijk en Regio voor het Waddengebied	11	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29684-152.html
	Ex (durante) evaluatie van de Nederlandse plannen voor de KRW	11	2018	2020	
	Evaluatie nieuwe regelgeving voor badinrichtingen	11	2016	2019	http://www.internetconsultatie.nl/zwembaden
	Toetsing van de Basiskustlijn (jaarlijks)	11	2019	2019	http://publicaties.minienvm.nl/documenten/kustlijnkaarten-2019-resultaten-beoordeling-tigging-kustlijn-op-1-januari-2019-ten-opzichte-van-de-basiskustlijn

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Jaarlijkse voortgangsrapportage De staat van ons water	11	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/05/17/rapportage-de-staat-van-ons-water
	Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	11	2017	2023	
	Heroverweging bodem(sanerings)beleid	13	2013	2015	http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/ruimtelijke-ordering-ondergrond
	IBO flexibiliteit in infrastructuurele planning	13	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-783234.pdf
	Evaluatie stichting bodemcentrum	13	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bodem-en-ondergrond/documenten/rapporten/2017/03/01/eindrapport-evaluatie-stichting-bodemcentrum
	Inspire monitor EU	13	2011	2017	http://inspire.jrc.ec.europa.eu/index.cfm/pageid/182
	Beleidsevaluatie Kwaliteitsborging Bodem	13	2019	2020	
	Mobiliteitsbeeld	14/16/18	2013	Jaarlijks	https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld
	Ruimte voor de fiets	14/16	2012	Driejaarlijkse monitoring	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-317.html
	Smartphonegebruik op de fiets	14	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/07/bijlage-4-onderzoek-arcadis-evaluatie-van-interventies-voor-verantwoord-smartphone-gebruik-op-de-fiets
	Fietsen en gezondheid	14	2017	2017	http://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven
	Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk	14	2017	2017	http://www.pbl.nl/publicaties/mobiliteit-en-elektriciteit-in-het-digitale-tijdperk
	Fietsfeiten	14	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten
	Trendprognose wegverkeer	14	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2018/04/24/trendprognose-wegverkeer-2018-2023-voor-rws
	Stedelijke bereikbaarheid	14/16	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/05/07/stedelijke-bereikbaarheid
	Congestie	14	2017	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/07/verdieping-en-verklaring-voor-recente-snelle-ontwikkeling-congestie-2014-2016
	Opties voor meer-verkeersveiligheid	14	2018	2018	https://www.swov.nl/publicatie/opties-voor-meer-verkeersveiligheid-2018-2030
	Snelheidshandhaving op 60 en 80km uur	14	2017	2017	https://www.swov.nl/publicatie/snelheidshandhaving-op-60-en-80kmuur-wegen
	Publieksrapportage rijkswegennet (3x per jaar)	14	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862791.pdf
	Strategisch plan verkeersveiligheid	14	2017	2018	https://zoek.officielebeleid.kendmakingen.nl/kst-29398-606.html
	Evaluatie Code maatschappelijke participatie	14	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/08/uitkomst-bestaarlijk-overleggen-mirt
	Strategisch plan verkeersveiligheid	14	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-866302
	Evaluatie Code maatschappelijke participatie	14	2016	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/12/08/uitkomst-bestaarlijk-overleggen-mirt

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Monitor verkeersveiligheid 2019 SWOV	14	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/documenten/kamerstukken/2019/12/16/verzamelbrief-aoverkeersveiligheid-18-december-2019
	Staat van de hoofdspoorweginfrastructuur	16	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-851.html
	ERTMS groot project voortgangsrapportage	16	2013	Halfjaarlijks	https://www.ertms.nl/publicaties/1030905.aspx
	ERTMS Marktconsultatie (programmabeslissing)	16	2019	Halfjaarlijks	https://www.ertms.nl/aanbesteding--en--contracteringstrategie/marktconsultaties/marktconsultatie+5/default.aspx // https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-886391.pdf
	Aansturing ERTMS	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/01/27/rapport-onderzoek-aansturing-ertms
	Modal shift van weg naar spoor	16	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/07/06/tno-2017-r10463-modal-shift-van-weg-naar-spoor-potentie-tot-2050-en-effect-op-co2-uitstoot
	Jaarverslag spoorveiligheid	16	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-864094
	Ruimte voor de fiets	15	2016	Driejaarlijkse monitoring	https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/comfortabel-reizen/voorzieningen-stations
	OV-klantenbarometer	16	2018	2018	http://www.ovklantenbarometer.nl/
	Mobiliteitsbeeld	16	2019	2019	https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld
	Modal shift goederenvervoer naar Spoor	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/het-west-oost-goederenvervoer-in-nederland-modal-shift-naar-spoor
	Betweteroute: vervoerde tonnen, emissies en beleid	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/de-betweteroute-vervoerde-tonnen-emissies-en-beleid
	Bereikbaarheidsindicator	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/10/13/de-bereikbaarheidsindicator-uitgeverkt-voor-openbaar-vervoer-bbi-ov
	Internationale benchmark	16	2017	2017	https://www.prorail.nl/sites/default/files/benchmark.pdf
	Maatschappelijke kosten verstoringen op het spoor	16	2017	2017	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/12/21/maatschappelijke-kosten-van-verstoringen-op-het-spoor
	Marktontwikkeling goederenvervoer	16	2017	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/15/marktontwikkelingen-spoorgoederenvervoer-2005-2016
	Een gezamenlijk systeem? Vervolgonderzoek naar een landelijk data-analysesysteem voor openbaar vervoer en politie	16	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-849171
	Waar zouden we zijn zonder de fiets en de trein?	16	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/12/waar-zouden-we-zijn-zonder-de-fiets-en-de-trein
	Luchtvaartnota en luchthavenbesluiten	17	2018	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-491.html
	Veiligheid vliegverkeer Schiphol	17	2017	2017	https://www.onderzoeksraad.nl/onderzoek/2210/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol?s=39F5CEBFBCD78BB32D3A727AE9C18584FF795C63
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	17	2017	Jaarlijks	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/16/benchmark-luchthavengelden-en-overheidsheffingen
	Luchthavencapaciteit en vliegtarieven	17	2017	2017	SEO Economisch Onderzoek en Cranfield University (2017). The impact of airport capacity constraints on air fares. SEO rapportnummer: 2017-04.

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	Jaar van afronding	Vindplaats
17	Externe veiligheid	17	2013	2018	https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type%5B%5D=144
17	Programmaplan luchtruimherziening	17	2017	2018	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-511.html
17	Gatewayreview Lelystad	17	2016	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-388.html
17	Gatewayreview Luchtruimherziening	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-551.html
17	Beleidsagenda Luchtvaartveiligheid	17	2015	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2063.html
17	Evaluatiesubsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-247
17	Evaluatiesubsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/15/evaluatie-knowledge-development-centre-mainport-schiphol-2018-2022
17	Een luchtvaartstrategie voor Europa	17	2016	2016	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-22112-2062.html
17	Economische betekenis Luchtvracht Schiphol	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/economische-betekenis-luchtvracht-schiphol
17	Luchtvaart in Nederland	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/vervolgmeting-draagvlakonderzoek-luchtvaart
17	Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol	17	2018	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/11/18/welvaartsbijdrage-van-vrachtluchten-op-schiphol
17	Publieksonderzoek NRD voor Luchtvaartnota 2020-2050	17	2019	2019	https://luchtvaartindetoekomst.nl/luchtvaartnota/documenten-luchtvaartnota/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1403701
17	Quick Scan Luchthaven in zee	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2019/02/08/resultaten-quickscan-luchthaven-in-zee
17	Schone en stille luchtvaart, Longread verkenning technologische innovatie duurzaam vliegen	17	2019	2019	https://luchtvaartindetoekomst.nl/luchtvaartnota/documenten-luchtvaartnota/HandlerDownloadFiles.ashx?idnv=1560247
17	Actualisatie economisch betekenis Schiphol	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919788
17	Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919789
17	Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019	17	2019	2019	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-919790
17	Rapport Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven van het RIVM	17	2018	2019	https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z25681&did=2019D52752
17	Review Risk analysis of runway combination changes 4th runway rule	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-2-review-risk-analysis-of-runway-combination-changes-4th-runway-rule
17	Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-4-stappenplan-lib-en-ev
17	Onderzoek Adecs groepsrisico	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/07/bijlage-6-onderzoek-adecs-groepsrisico
17	Improving slotcompliance	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/09/bijlage-1-rapport-improving-slotcompliance

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Artikel	Jaar van start	jaar van afronding	Vindplaats
	Evaluation Coordination Committee Netherlands Final report	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/09/bijlage-2-rapport-evaluatie-werking-ccn
	Notitie Toelichting AERIUS resultaatbestand berekening Lelystad Airport	17	2019	2019	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/03/26/bijlage-1-leeswijzer-stikstof-berekeningen
	Gevolgen Brexit voor maritieme sector	18	2018	2018	https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/02/08/gaan-we-het-schip-in-mogelijke-gevolgen-van-de-brexit-voor-de-nederlandse-maritieme-sector
	Jaarlijks monitoringrapport NSL	20	2010	Jaarlijks	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-E.html
	Onderzoeken naar mogelijke knelpunten NSL	20	2010	Jaarlijks	http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit/documenten.aspx
	Stikstofdioxide in lucht	20	2018	2018	http://www.clo.nl/indicatoren/nl0231-stikstofdioxide?ond=20912
	Monitor Duurzaam Nederland 2017	21	2014	Jaarlijks	https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2017/20/monitor-duurzaam-nederland-2017-update-indicatoren
	Circulaire economie: we willen weten wat we kunnen meten	21	2017	2017	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/01/15/bijlage-8-monitoring-rapport-circulaire-economie
	Maatschappelijke kosten/baten-onderzoek naar modal-shift vervoersstromen Chemelot	22	2018	2019	Rapport modal shift voor Chemelot is bijlage bij kamerbrief dd 11 juni 2019 over Verslag Basisnet 2018 // https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-887516
	Programma «Bewust Omgaan met Veiligheid». Analyse bevindingen Onderzoeksraad voor Veiligheid ten behoeve van het veiligheidsbeleid van het Ministerie van IenM. M.J.G.J.A. Boogers et al. BMC Onderzoek 2017	22	2017	2017	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-848695.pdf

Toelichting

In deze onderzoeksbijlage staan diverse onderzoeken opgenomen die ten tijde van de opstelling van de begroting nog niet waren voorzien. Voor alle beleidsartikelen is een beleidsdoorlichting uitgevoerd en besproken met de Tweede Kamer.

In 2019 is, in aanvulling op reguliere evaluaties en onderzoeken, in lijn met de Rijksbrede operatie «Inzicht in Kwaliteit» verder gewerkt aan het vormgeven aan de strategische evaluatieagenda. Hieraan wordt sturing gegeven door een nieuw op te richten beleidsevaluatiecommissie.

Tevens is in 2019 gestart met een beleidsevaluatie Kwaliteitsborging Bodem. Dit onderzoek heeft betrekking op de periode 2014-2018. Daarnaast zijn de nodige voorbereidingen van start gegaan ten aanzien van de beleidsdoorlichting van artikel 13 van HXII (Water en Bodem) en de beleidsdoorlichting van artikel 21 van HXII (Duurzaamheid).

Beleid en wetgeving van het departement wordt getoetst in de fase van totstandkoming conform het interdepartementaal voorgeschreven integraal afwegingskader (IAK). Specifiek ten aanzien van MIRT projecten en de te nemen voorkeursbeslissingen ligt altijd een MKBA ten grondslag. Deze wordt bij de voorkeursbeslissing openbaar. Over de voortgang van de besluitvorming over MIRT projecten wordt de Tweede Kamer ieder half jaar geïnformeerd via een rapportage.

5.3 Bijlage 3. Inhuur externen

Overzicht niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2019 (bedragen x € 1.000)	
Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	7.110
2. Organisatie- en Formatieadvies	3.827
3. Beleidsadvies	7.288
4. Communicatieadvisering	3.685
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	21.910
5. Juridisch Advies	2.049
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	15.718
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	5.020
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	22.786
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	180.603
Ondersteuning bedrijfsvoering	180.603
Totaal uitgaven inhuur externen	225.299
1 Realisaties van Agentschappen zijn o.b.v. kosten en de realisaties van de Bestuurskern zijn o.b.v. werkelijke uitgaven.	
2 Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€9,6 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 (€67,2 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 (€103,8 miljoen).	
Inhuur externen buiten raamovereenkomsten	
Inhuur externen buiten raamovereenkomsten	2019
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op het inhuurpercentage 2019

In 2019 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 225 miljoen aan externe inhuur uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1,2 miljard. Samen zijn de uitgaven € 1,4 miljard. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2019 evenals in 2018 op een inhuurpercentage van totaal 16,1%. Hiermee is de norm van 10% overschreden. Dit was noodzakelijk om de hoge productieopgave te kunnen realiseren. De belangrijkste oorzaak van de overschrijding is namelijk de inhuur op niet-kerntaken bij Rijkswaterstaat (RWS). Het inhuurpercentage in 2019 zonder inhuur op niet-kerntaken is 9,4% en valt wel binnen de norm van 10%.

Van de € 225 miljoen die IenW in 2019 aan inhuur heeft uitgegeven, is € 188 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. De € 188 miljoen is 18% ten opzichte van het RWS-totaal en is afgerond als volgt verdeeld:

- € 85 miljoen betreft inhuur op kerntaken
- € 104 miljoen betreft inhuur op niet-kerntaken

RWS spant zich met succes in om de inhuur op niet-kerntaken zoveel mogelijk om te zetten naar contracten op basis van productafspraken (uitbesteding). In 2019 is de inhuur op niet-kerntaken opnieuw gedaald (met € 1 miljoen). De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud in de staat van baten en lasten en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

De inhuur op kerntaken is gestegen in vergelijking met 2018 (met €10 miljoen). Dat is met name het gevolg van de hogere productieopgave, waardoor ook de kosten voor eigen personeel van RWS zijn toegenomen. Daarnaast blijft het, door krapte op de arbeidsmarkt voor specialistische functies, moeilijk de benodigde capaciteit op kerntaken volledig te kunnen invullen met eigen personeel. RWS heeft maatregelen genomen om de inhuur op apparaat (kerntaken) de komende jaren verder te laten dalen. Het gaat dan onder meer om extra inzet op het werven van eigen personeel, een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren en interne loopbaanontwikkeling.

5.4 Bijlage 4. Rapportage Correspondentie

Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie						
Rapportage Behandeling correspondentie	Aantal ingekomen jaar t	Aantal afgedaan jaar t ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitstel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om WOB-besluit						
-Kerndepartement	79	25	37			21
- ILT	68	57	10			40
- PBL	2	1			1	
- RWS	122	105	40	35	19	11
- KNMI	3	2				1 uitstel gevraagd
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	86	204	121 ²	17	66	
- ILT	380	253	209	70		44
<i>Waarvan bezw.bestuurlijke boete</i>	161	214	144			
- PBL						
- RWS	86	48	11	24	8	5
- KNMI						
Klaagschriften						
- Kerndepartement		1	1			
- ILT	38	35	34	34	34	1
- PBL	0					
- RWS	49	48	37	3	5	3
- KNMI						
Andere (Burger)brieven						
				n.v.t.	n.v.t.	
- Kerndepartement	4.887	454	4.124			1.003
- ILT	15.738	15.616	13.844			1.894
- PBL	191		181			
- RWS	104.428	104.583	96.071			
- KNMI	1.645					

1 Inclusief restant verzoeken uit jaar t-1 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).

2 10 bezwaarschriften zijn ingetrokken.

5.5 Bijlage 5. Lijst van afkortingen

Lijst van afkortingen

A.

ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AWACS	Airbone Warning And Control Station
AWB	Algemene wet bestuursrecht

B.

BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BNP	Bruto Nationaal Product
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol
CROW/KpVV	CROW Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

D.

dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit

E.

EASA	European Aviation Safety Agency
------	---------------------------------

EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EMSA	Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	Meerjarige onderzoeksprogramma elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO ₂ emissiehandelssysteem / EU Emissions Trading System
EZ	Ministerie van Economische Zaken

F.

FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag

G.

GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Bruto Tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie

H.

HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet

I.

ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak

K.

KDC	Knowledge & Development Center
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)

L.

LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

M.

MER	Milieueffectrapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-Bbtenanalyse
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (1 miljard kilo)

N.

NAS	Nationale Adoptie Strategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH ₃	Ammoniak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMVOS	Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan
NO ₂	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOx	Stikstofoxiden
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires

OV Openbaar vervoer
OVV Onderzoeksraad voor Veiligheid

P.

PBL Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15) Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PRTR Kiev Protocol on Pollutant Release and Transfer Registers
PSR Projectstimuleringsregeling

R.

RAC Committee for Risk Assessment
RCW Regiecollege Waddengebied
RDW Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RHB Rijkshoofdboekhouding
RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO Risk Management Options
RMRG Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
RVO.nl Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS Raad van State
RWS Rijkswaterstaat
RWT Rechtspersoon met een wettelijke taak

S.

SACN Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG Sustainable Development Goal
SO₂ Zwaveldioxide
SSO Shared Services Organisatie
SSP State Safety Programme 2015-2019
StAB Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
SURF Smart Urban Regions in the Future
SVHC Substance of Very High Concern
SVIR Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG Samen Weken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

T.

TK Tweede Kamer
TRG Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG Totaal Volume Geluid

U.

UNISDR United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP United Nations Environment Programme
UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC United Nations Framework Convention on Climate Change
UvW Unie van Waterschappen

V.

VAMEX Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG Van Afval Naar Grondstof
VN Verenigde Naties

VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb	Wet bodembescherming
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie

Y.

/

Z.

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
