

Vergaderjaar 2018–2019

**35 000 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019**

**Nr. 2**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Inhoudsopgave**

<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>BEGROTINGSTOELICHTING</b>	<b>4</b>
1.	<b>LEESWIJZER</b>	<b>6</b>
2.	<b>BELEIDSAGENDA</b>	<b>9</b>
3.	<b>DE BELEIDSARTIKELEN</b>	<b>31</b>
	Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid	31
	Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond	45
	Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	50
	Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	63
	Beleidsartikel 17 Luchtvaart	73
	Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens	87
	Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	95
	Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid	100
	Beleidsartikel 21 Duurzaamheid	105
	Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisi- co's	114
	Beleidsartikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	125
	Beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht	129
	Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering	134
	Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	135
4.	<b>DE NIET-BELEIDSARTIKELEN</b>	<b>142</b>
	Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement	142
	Niet-beleidsartikel 98 Apparaatsuitgaven kernde- partement	145
	Niet-beleidsartikel 99 Nog onverdeeld	148

<b>5.</b>	<b>BEGROTING AGENTSCHAPPEN</b>	<b>149</b>
	Agentschap Rijkswaterstaat	149
	Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport	159
	Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	164
<b>6.</b>	<b>BIJLAGEN</b>	<b>171</b>
	Bijlage 1 ZBO's en RWT's	171
	Bijlage 2 Verdiepingsbijlage	174
	Bijlage 3 Moties en Toezeggingen	197
	Bijlage 4 Subsidieoverzicht	245
	Bijlage 5 Evaluatie- en overig onderzoek	255
	Bijlage 6 Overzichtsconstructie Milieu	268
	Bijlage 7 Afkortingenlijst	273

## A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### **Wetsartikel 1**

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld. Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen. Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota. Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaten opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenaamde begrotingstoelichting).

### **Wetsartikel 2**

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## B. BEGROTINGSTOELICHTING

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft drie begrotingen:

1. de voorliggende beleidsbegroting Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting,
2. de begroting van het Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting) en
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

De twee fondsbegrotingen van lenW, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen).

In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven geraamd en verantwoord voor de beleidsuitgaven van lenW, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot op de beleidsbegroting.

Op beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en programma's geraamd, evenals de uitgaven voor beheer, onderhoud en vervangingen van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds ([Stb. 1993, 319](#)): «het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur». De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet ([Stb. 2009, 107](#)), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

### *MIRT Overzicht*

Alle investeringsprojecten en -programma's in het Infrastructuurfonds en Deltafonds zijn opgenomen in het [MIRT Overzicht](#). Dit overzicht wordt aan de Tweede Kamer aangeboden op Prinsjesdag en biedt verdieping op de informatie die voor de projecten is opgenomen in het Infrastructuurfonds en Deltafonds. In principe is van ieder investeringsproject en -programma een projectblad opgenomen in het MIRT Overzicht. Om de verbinding tussen de begrotingen van de fondsen en het MIRT Overzicht te verhelderen worden vanaf Begroting 2016 in het Infrastructuurfonds en Deltafonds waar mogelijk digitale verwijzingen opgenomen naar het specifieke projectblad in het MIRT Overzicht. Naast specifieke informatie over projecten, biedt het MIRT Overzicht ook meer informatie over de belangrijkste opgaven die spelen in de verschillende MIRT Gebieden, zoals bijvoorbeeld verwoord in de MIRT Gebiedsagenda's.

### *Deltaprogramma*

Het Deltaprogramma is een nationaal programma. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Het doel is om Nederland ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater en te zorgen voor voldoende zoetwater. In het Deltaprogramma wordt naast de lange termijn voorkeursstrategieën ook een overzicht gegeven van de financiële middelen voor het Deltaprogramma, waarvoor het Deltafonds een belangrijk financiële bron is.

De begrotingen van lenW zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksbegroting.nl](http://www.rijksbegroting.nl), het MIRT Overzicht 2018 is te vinden op [www.mirtoverzicht.nl](http://www.mirtoverzicht.nl)

en het Deltaprogramma op [www.deltacommissaris.nl/deltaprogramma](http://www.deltacommissaris.nl/deltaprogramma).

## 1. LEESWIJZER

### Structuur

De opzet en structuur van de begroting voor Hoofdstuk XII zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd.

1. Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII voor het jaar 2019 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de Beleidsagenda is vervolgens een overzicht gegeven van prioriteiten voor 2019 en de hoofdlijnen van het (budgettaire) beleid. Daarna is eerst op hoofdlijnen inzicht verstrekt in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
3. In de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel wordt per beleidsartikel beschreven wat per beleidsthema de algemene doelstelling is, wat de rollen en verantwoordelijkheden van de Minister hierbij zijn en welke budgetten er per financieel instrument voor het beleidsthema zijn begroot.
4. In de verdiepingsbijlage (bijlage 2) worden per beleidsartikel de belangrijke mutaties toegelicht. In deze bijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit is een aanvulling op de «standen» die in de (niet-)beleidsartikelen zijn opgenomen.
5. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten verwerkt:

- Het beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen kent de artikelonderdelen Bijdrage aan het Infrastructuurfonds en Bijdrage aan het Deltafonds. Per artikelonderdeel is een overzicht opgenomen van de bijdrage per modaliteit aan het Infrastructuurfonds en Deltafonds tot en met 2032.
- Op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII waarop de bijdragen aan het Infrastructuurfonds/Deltafonds betrekking hebben wordt direct onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van beleid» extracomp-tabel de betrokken bijdrage aan het Infrastructuurfonds/Deltafonds gepresenteerd (zoals opgenomen in artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen). Hiermee worden de beleidsprestaties van de investeringen die worden verantwoord op de investeringsfondsen betrokken bij het formuleren van het integrale beleid, inclusief beleidsindicatoren.

### Groei-paragraaf

In de groei-paragraaf worden de belangrijkste verbeteringen in de begroting beschreven ten opzichte van het voorgaande jaar.

#### *Indicatoren Watermanagement*

De indicatoren Watermanagement zijn vanaf de begroting 2019 niet meer opgenomen bij artikel 11 op Hoofdstuk XII aangezien deze betrekking hebben op het Beheer en Onderhoud van het hoofdwatersysteem. De verantwoording hierover vindt plaats op het Deltafonds. Aangezien de indicatoren Watermanagement ook al zijn opgenomen bij artikel 3 op het

Deltafonds, is ervoor gekozen om de indicatoren bij artikel 11 op Hoofdstuk XII weg te laten.

*Overheveling taken van DG Milieu en Internationaal naar DG Mobiliteit*  
Bij de herinrichting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten dat de taken die worden verricht in de taakvelden voertuigemissies en brandstoffen worden overgedragen van DG Milieu en Internationaal naar DG Mobiliteit. De taakvelden voertuigemissies en brandstoffen werden voorheen verantwoord onder artikel 20 Lucht en Geluid en artikel 21 Duurzaamheid. Vanaf deze begroting worden deze taakvelden verantwoord onder artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid.

*Kengetallen beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal*  
In de begroting 2018 is onder artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal een drietal kengetallen gepresenteerd. In deze begroting zijn vanwege de (inter)departementale herindeling deze kengetallen niet meer aanwezig dan wel gepresenteerd onder beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid. Het betreft de volgende kengetallen:

- Sectorale niet-ETS-emissieplafonds voor 2020. Dit kengetal relateert aan ETS-activiteiten, welke nu onderdeel zijn van het Ministerie van EZK.
- Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer. Dit kengetal staat gepresenteerd bij beleidsartikel 14.
- Ontwikkeling CO<sub>2</sub>-emissie nieuwe personenauto's. Dit kengetal staat gepresenteerd bij beleidsartikel 14.

De bij bovengenoemde kengetallen horende verantwoordelijkheden en budgetten zijn mede overgegaan naar beleidsartikel 14 dan wel het Ministerie van EZK.

*Kengetal beleidsartikel 20 Lucht en Geluid*  
In de begroting 2018 is onder artikel 20 Lucht en Geluid het kengetal *Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer* gepresenteerd. In deze begroting is vanwege de departementale herindeling dit kengetal gepresenteerd onder beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid.

*Kengetallen beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond*  
In de begroting 2018 zijn onder artikel 13 Bodem en Ondergrond de kengetallen *Nationaal Belang SVIR* gepresenteerd. In deze begroting zijn de kengetallen niet opgenomen vanwege de overheveling van budgetten (Ruimtelijke Ordening) naar het ministerie van BZK in het kader van de interdepartementale herindeling.

*Inboeking onderuitputting*  
In het voorjaar van 2018 zijn er extra middelen vrijgemaakt voor onder andere het gasbesluit, de inrichting van LNV en de Brexit-voorbereiding. Hiervoor is dekking gevonden in de structurele onderuitputting op de verschillende departementale begrotingen. Op de beleidsbegroting van lenW is een structurele onderuitputting van € 20 miljoen olopend naar € 23 miljoen vanaf 2021 ingeboekt in afwachting van concrete invulling. In de loop van het jaar wordt deze concreet ingevuld met onderuitputting waarvan bij aanvang van het jaar nog niet bekend is waar deze precies optreedt.

## Verwerking moties

### *Motie Schouw c.s.*

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) aangenomen. Deze motie zorgt ervoor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad voor 2018 geen specifieke aanbevelingen gedaan (COM 2016; 339).

### *Motie-Hachchi c.s.*

In oktober 2012 is de motie-Hachchi (Kamerstukken II 2011–2012, [33 000 I, nr. 28](#)) aangenomen. Een overzicht van alle rijksuitgaven Caribisch Nederland, inclusief die vanuit de lenW begrotingen, is opgenomen bij de begroting van het BES-fonds.

### *Motie Leegte c.s.*

In januari 2015 is de motie-Leegte (Kamerstukken II 2014–2015, [30 196, nr. 278](#)) aangenomen. In de begroting van het Ministerie van Economische Zaken wordt daarom een totaaloverzicht gepresenteerd van de maatregelen van alle ministeries in het kader van het Energieakkoord. Hierin zijn ook de maatregelen die onder de verantwoording van lenW vallen opgenomen. Bij de desbetreffende beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid en 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal worden de maatregelen genoemd.



## 2. BELEIDSAGENDA

### Introductie

Het gaat goed met Nederland. Op verschillende internationale ranglijsten scoren we hoog. Op het gebied van watermanagement zijn we toonaangevend; van onze kennis wordt wereldwijd gebruik gemaakt. Binnen de Europese Unie (EU) lopen we voorop in het verantwoord omgaan met grondstoffen en verpakkingsmaterialen. En onze infrastructuur is van wereldklasse.

Het vertrekpunt is goed, maar dat betekent niet dat we er zijn. In Nederland hebben we ook te maken met files, volle treinen, toenemende drukte in de steden, vervuiling en perioden van wateroverlast. De economie groeit en de vraag naar mobiliteit neemt toe. Er blijft dus werk aan de winkel om Nederland vandaag én morgen bereikbaar te houden. Immers, met een goede bereikbaarheid verdienen we onze boterham en kunnen we elkaar ontmoeten. We focussen daarom op een slimme combinatie en duurzame invulling van mobiliteit op weg, water en spoor, de zogeheten multimodale mobiliteitsaanpak. De verbetering van de doorstroming, vermindering van het aantal files, vervanging en innovatie van infrastructuur en zorg voor een goed openbaar vervoer (inclusief de fiets) staan hierbij centraal. Daarnaast zijn cybersecurity en verkeersveiligheid een belangrijke kabinetsprioriteit omdat we onze infrastructuur veilig en operationeel willen houden.

Behalve aan een bereikbaar Nederland, werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ook aan een leefbaar Nederland. We willen snel van A naar B; maar wel in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Een omgeving waarin we een bijdrage leveren aan de doelstellingen van het Parijsakkoord en andere internationale afspraken zoals de Agenda 2030 (Sustainable Development Goals). In 2019 zet IenW sterk in op circulaire economie en duurzaam transport, evenals op de verbetering van de omgevingsveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Ons werk op het gebied van waterveiligheid- en kwaliteit zetten we onverminderd voort. Daarbij kijken we ook breder naar bescherming tegen de gevolgen van klimaatverandering en opkomende stoffen in het water.

Het veelzijdige takenpakket van IenW kent bij tijd en wijle dilemma's en schurende belangen. Daarvoor moeten we afgewogen en innovatieve oplossingen vinden. Dit doen we samen met bewoners, bedrijven en andere overheden, in een steeds meer digitaliserende en data gedreven omgeving. Waar innovatie een effectieve bijdrage kan leveren aan onze doelstellingen, stimuleert IenW deze. Hierbij zijn onze kennisinstellingen – het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)- van groot belang, evenals onder andere de universiteiten, de toegepaste onderzoeksinstellingen (TO2) en de topsectoren. In 2019 blijven we ons dan ook voor deze kennisbasis en innovatie inzetten.

Onze ambities om Nederland in 2019 nog schoner, veiliger en leefbaarder te maken hebben we gedefinieerd in drie transities: (i) veilige, slimme en groene mobiliteit, (ii) klimaatadaptatie en (iii) circulaire economie. Deze transities vormen het hart van de beleidsagenda 2019, aangevuld met diverse andere onderwerpen die onze intensieve aandacht hebben.

## **We werken aan veilige, slimme en groene mobiliteit**

### *Veilige mobiliteit*

Verkeersveiligheid staat hoog op de agenda van dit kabinet. We moeten tempo maken want het aantal verkeersgewonden stijgt en ook is de jarenlange dalende trend in het aantal dodelijke slachtoffers doorbroken. Deze ontwikkeling kunnen we niet accepteren. Technologie biedt nieuwe mogelijkheden, maar er ontstaan ook nieuwe risico's. Vergrijzing, meer fietsmobiliteit en toegenomen drukte op met name stedelijke wegen vragen om nieuwe oplossingen. Verkeersveiligheid is niet alleen een zaak van de overheid: we moeten intensief samenwerken met betrokken organisaties en marktpartijen. Niet voor niets staat in het Regeerakkoord dat we aan de slag gaan met het manifest «Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit» van de Mobiliteitsalliantie.

Samen met de stakeholders zijn inmiddels mogelijke risico's in kaart gebracht. Die vormen nu de basis voor een nieuw Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat eind 2018 naar de Tweede Kamer wordt gestuurd. Dit plan richt zich met name op de vraag hoe de andere wegbeheerders gefaciliteerd en aangespoord kunnen worden om de verkeersveiligheid in de regio en de steden, inclusief afspraken over handhaving te verbeteren. Het grootste deel van de ongevallen vindt immers daar plaats. IenW investeert daarom in de verbetering van de veiligheid van de N-wegen, zoals ook opgenomen in het Regeerakkoord. Zowel voor de Rijks-N-wegen als voor de provinciale N-wegen trekken we € 25 miljoen (totaal € 50 miljoen) uit om maatregelen te nemen om de berm veilig te maken.

Ook in het treinverkeer streven we naar meer veiligheid. Daarom investeren we extra in het verbeteren van de overwegveiligheid. Met de uitrol van European Rail Traffic Management System (ERTMS) wordt in Nederland invulling gegeven aan de vervangingsbehoefte van het huidige Automatische Treinbeïnvloeding systeem (ATB-systeem) en de Europese verplichtingen voor interoperabele spoorverbindingen. Naast een grotere veiligheid biedt ERTMS ook voordelen op het gebied van betrouwbaarheid en capaciteit. In 2019 wordt de beoogde Programmabeslissing genomen. ProRail gaat zorgen voor de ombouw van de infrastructuur en voert regie over het geheel, zoals materieelombouw en procesaanpassingen. IenW voert het opdrachtgeverschap uit.

### *Slimme mobiliteit*

De ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit (*smart mobility*) gaan hard. Nederland loopt internationaal voorop en het is onze ambitie om deze positie te behouden. Niet alleen levert dit een belangrijke bijdrage aan de economische concurrentiepositie van Nederland, maar het heeft bovenal een grote impact op het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Samen met onze regionale partners en het bedrijfsleven introduceert IenW nieuwe en slimmere vormen van reizen. Een belangrijke pijler zijn tests en pilots op de openbare weg. Om tests met zelfrijdende voertuigen zonder bestuurder op de openbare weg mogelijk te maken wordt de wetgeving aangepast. We bieden daarnaast ruimte aan automatische voertuigen, drones en pilots met flexibele en vraag gestuurde mobiliteitsconcepten. Ook verwachten we de komende jaren interessante ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagementsystemen, zodat weggebruikers onderweg optimaal worden ondersteund met actuele rij- en reisadviezen. We moeten zorgen dat we klaar zijn voor al deze ontwikke-

lingen. Zo gaan we onderzoeken wat nodig is om onze infrastructuur toekomstbestendig te maken voor voer- en vaartuigen met automatische functies en het gebruik van drones. IenW gaat er de komende periode voor zorgen dat de randvoorwaarden op orde zijn en dat publieke belangen zoals privacy, security en toegankelijkheid worden geborgd.

In het goederenvervoer werken we ook in 2019 hard aan innovatie en verduurzaming. Zo gaat IenW aan de slag met het recent gepresenteerde maatregelenpakket voor spoorgoederenvervoer. Ook presenteren we eind 2018 een digitale transportstrategie en goederenvervoervisie. Dit levert een bijdrage aan de mogelijkheden voor een *modal shift* in het transport naar het Europese achterland en het delen van digitale data voor Europese transporten. De acties uit deze strategie en visie zullen in 2019 (verder) vorm krijgen.

#### *Groene mobiliteit*

In het kader van het Klimaatakkoord is 7,3 Mton de indicatieve reductieopgave voor 2030 die door de Mobiliteitstafel ingevuld moet worden, waarvan een resultaatverplichting van 5,9 Mton. Daarmee wordt vastgehouden aan de afspraak uit het Energieakkoord dat de uitstoot in de mobiliteitssector in 2030 niet meer mag zijn dan 25 Mton. De Mobiliteitstafel heeft de ambitie om alle segmenten van het mobiliteits- en transportsysteem mee te nemen bij het invullen van de opgave. Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Nationaal werken we o.a. aan zero emissie zones voor stadslogistiek, differentiatie van parkeertarieven en voldoende tank-en laadinfrastructuur. En op EU-niveau blijven we ons inzetten voor scherp bronbeleid. Bij (stads)logistiek en (spoor)goederenvervoer, streven we samen met de regio naar logistieke optimalisatie en slimme en duurzame mobiliteitssystemen. Ook de overheid draagt actief bij aan de doelen van de Mobiliteitstafel. Zo werken we er naar toe dat in 2020 35% – in 2022 50% – van het wagenpark van IenW (inclusief dienstauto's) elektrisch is.

Zoals aangekondigd in het Regeerakkoord wordt de aanpak van Topsector Logistiek gecontinueerd met extra focus op duurzaamheid. In het Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018 – 2021 zijn tal van verduurzamingsmaatregelen opgenomen. Die worden, samen met het Klimaatakkoord, nader uitgewerkt in een Green Deal voor de verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens. We streven ernaar deze Green Deal eind 2018 te sluiten.

Nederland is in april 2018 akkoord gegaan met vergaande mondiale afspraken om in 2050 de totale uitstoot van broeikasgassen door de zeescheepvaart met de helft omlaag te brengen. Deze afspraken worden door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) verder uitgewerkt tot concrete reductiemaatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. Ook is er binnen de IMO afgesproken om een geschikt tijdspad uit te werken voor een verbod op het gebruik en transport van zware stookolie en brandstof in het Arctisch gebied. In Europees verband zetten we in op soortgelijke strenge eisen aan de uitstoot van schadelijke stoffen in alle Europese wateren.

Op het gebied van duurzame luchtvaart krijgt de implementatie van Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) onverminderd de aandacht.

De Europese Commissie (EC) presenteert de komende periode een beoordeling van de werking van CORSIA als start van de onderhande-

lingen over luchtvaart onder het European Emissions Trading System (EU ETS) na 2024. Nationaal stimuleert lenW de ontwikkeling en het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen, zoals biokerosine, innovatieve technologie (zoals elektrisch of hybride vliegen) en het efficiënt gebruik van het luchtruim. Het Ministerie van Financiën werkt samen met de ministeries van lenW en Economische Zaken en Klimaat (EZK) verder aan de invoering van fiscale regelingen, zoals die in het Regeerakkoord worden genoemd.

### **(...) klimaatadaptatie**

Het klimaat verandert. De toename van extreme weersomstandigheden, zoals piekbuien, langdurige regen, droogte en hittestress laat dit zien. In Nederland staat het klimaatbeleid hoog op de agenda en er is brede overeenstemming over de urgentie van het vraagstuk. Ons beleid wordt mede bepaald door afspraken op mondiaal en Europees niveau, zoals het Klimaatakkoord van Parijs. Dit betekent een drastische beperking van de uitstoot van broeikasgassen. We brengen hiermee klimaatverandering echter niet meteen tot stilstand. lenW richt zich daarom op klimaatadaptatie (aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering) en samen met de andere betrokken ministeries op klimaatmitigatie (het verminderen van de emissie van broeikasgassen).

Met het Deltaprogramma en de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS2016) werken we aan klimaatadaptatie. De ruimtelijke inrichting van Nederland willen we tijdig klimaatbestendig en waterrobuust maken, zodat we in 2050 volledig zijn aangepast op klimaatverandering. In het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is recent geanalyseerd waar we nu staan. Daaruit is gebleken dat er meer moet gebeuren: plannen moeten worden omgezet in acties en op alle overheidsniveaus moet intensiever worden samengewerkt. Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen hebben de gezamenlijke overheden afspraken met elkaar gemaakt over het uitvoeren van stresstesten, het vastleggen van ambities en het opstellen van uitvoeringsprogramma's. In 2018 heeft lenW standaarden voor stresstesten ontwikkeld en een platform opgericht, zodat praktijkervaring kan worden gedeeld. In 2019 werken we 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 Rijk zal die regeling in overleg met de medeoverheden vormgeven. Aanpassen aan toenemende extreme weersomstandigheden doen we niet alleen voor een teveel aan water (wateroverlast). Nederland krijgt ook te maken met langere periodes van droogte. In het Deltaprogramma zijn regio's, het Rijk en de gebruikers volop bezig met de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater. We gaan nu zo snel mogelijk kijken welke lessen we kunnen trekken uit de recente droogteperiode en gebruiken die voor de volgende fase van het Deltaplan Zoetwater.

lenW werkt in 2019, aanvullend op het Deltaprogramma, ook verder aan de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma NAS (UP NAS 2018–2019), onder andere door het analyseren van klimaateffecten, het updaten van onderliggende risicoanalyses en het versterken van de kennisbasis en -uitwisseling. In 2019 willen we dat klimaatadaptatie een gedeelde verantwoordelijkheid is van overheden, organisaties, inwoners en bedrijven. Dit gebeurt vooral via actiegerichte klimaatdialogen. lenW coördineert de uitvoering van het UP NAS. Urgente klimaatrisico's willen we uiterlijk in 2020 scherp in zicht hebben, zodat iedereen weet wie waar verantwoordelijkheid voor draagt.

### *Waterveiligheid*

Wereldwijd kampen steden en delta's met opgaven rond waterveiligheid en zekerheid. Nederland heeft als stedelijke delta veel kennis en ervaring. IenW zet, samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en EZK via de Internationale Water Ambitie 2016–2019 in op een proactieve en preventieve benadering van watergerelateerde risico's. Dat versterkt onze koploperspositie op dit gebied, maar ook de economische kracht van Nederland in het buitenland, met name rond adaptatie.

Om onze positie als koploper en kennisdrager vast te houden, zullen we hard moeten blijven werken aan onze eigen waterveiligheid. Dat is sowieso noodzakelijk: een groot deel van Nederland ligt (nu al) onder de zeespiegel. Gevolgen van klimaatverandering, zoals een stijgende zeespiegel en toenemende wateroverlast, treffen ons des te harder. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) zal in 2019 nieuwe bevindingen over de zeespiegelstijging publiceren. We zullen dan kijken naar de implicaties die dit mogelijk heeft voor het waterveiligheidsbeleid in Nederland.

Preventie tegen overstromingen en anticiperen op nieuwe ontwikkelingen zijn onze belangrijkste uitgangspunten. In Nederland werken we vooruit en bereiden we ons voor op risico's. Sinds 2017 gelden er nieuwe waterveiligheidsnormen in Nederland. Rijkswaterstaat en de waterschappen werken ook in 2019 aan de beoordeling van de keringen. De komende periode voorzien we alle keringen van een herbeoordeling. En we treffen maatregelen om de keringen te laten voldoen aan deze nieuwe normen. Hiervoor ligt de grootste opgave in het rivierengebied. Verder werken we in 2019 aan een landelijk beeld van de waterveiligheid, dat in 2023 beschikbaar moet zijn.

### **(...) een circulaire economie**

Nederland heeft grote ambities op het gebied van circulaire economie. Het Rijk zet zich samen met andere maatschappelijke partijen in om de transitie naar een circulaire economie te versnellen en op te schalen. De ambitie is dat Nederland in 2050 circulair is. In 2030 wordt een reductie van 50% nagestreefd van het nationale verbruik van primaire grondstoffen. In het kader van het Rijksbrede Programma Nederland Circulair gaat het Rijk deze ambitie verder preciseren per prioriteit, keten of grondstoffenstroom. Daarbij zijn de gewenste effecten op milieu, leveringszekerheid en economisch concurrentievermogen leidend.

De transitie naar een economie zonder afval is een van de grootste economische transitie-overtuigingen ooit. Maar wel een die absoluut noodzakelijk is. Belangrijke strategische doelen hierbij zijn: (i) het vervangen van niet-duurzame grondstoffen door duurzame grondstoffen, (ii) producten en grondstoffen langer in gebruik houden en (iii) het ontwikkelen en toepassen van nieuwe circulaire producten en diensten.

De overgang naar een circulaire economie kan de overheid niet alleen. Daar zijn ook het bedrijfsleven, medeoverheden en maatschappelijke organisaties voor nodig. Het Rijk heeft in januari 2018 dan ook samen met deze partijen vijf transitieagenda's gepresenteerd, die betrekking hebben op de sectoren biomassa en voedsel, kunststoffen, maakindustrie, bouw en consumptiegoederen. Deze vloeien voort uit het Grondstoffenakkoord, dat in januari 2017 is gesloten tussen het Rijk, VNO-NCW, MKB Nederland, VCP, FNV, IPO, VNG, UVW en Natuur & Milieu en is ondertekend door

ruim 380 partners die mee hebben gewerkt aan de totstandkoming van de transitieagenda's.

De beleidsinzet voor de komende jaren is opgenomen in de kabinetsreactie op de transitieagenda's, die in de zomer van 2018 naar de Tweede Kamer is gestuurd.<sup>1</sup> In 2019 en verder worden acties uit de transitieagenda's samen met de betrokken partijen uitgevoerd via uitvoeringsprogramma's. Dit gebeurt in de context van het door lenW gecoördineerde programma Circulaire Economie. Met de uitvoeringsprogramma's worden de krachten binnen het Rijk en met de stakeholders gebundeld. De betrokken partijen zullen de komende jaren gezamenlijk de resultaten monitoren en sturen; elk halfjaar wordt daartoe op bestuurlijk niveau overleg gevoerd.

Om de transitie te versnellen is het belangrijk dat kennis wordt gedeeld en inkopers en opdrachtgevers elkaar weten te vinden. lenW gaat zich hiervoor inzetten door belangrijke instrumenten, kennis en innovatie op het gebied van circulaire economie te promoten en stimuleren. Waar nodig wordt wet- en regelgeving aangepast en internationale samenwerking opgezocht. Ook in het kader van het Klimaatakkoord is er aandacht voor circulaire economie waar dit bijdraagt aan de reductie van broeikasgassen. Daarnaast zet lenW samen met VNO-NCW en andere partners (waaronder decentrale overheden en financiële instellingen) het «Versnellingshuis» op, waar circulaire initiatieven worden ondersteund en kennis en *best practices* worden ontwikkeld en verspreid. Naast de nationale ambities werken we in 2019 ook verder, samen met medeoverheden, aan de overgang naar een circulaire economie in de regio.

Om uitvoering te geven aan de kabinetsreactie worden binnen de lenW begroting in de jaren 2019 en 2020 middelen vrijgemaakt. In totaal maakt het kabinet € 16 miljoen vrij. Deze middelen worden ingezet voor o.a. de monitoring van de voortgang en effecten en voor de uitvoering van het deel van de transitieagenda's waar lenW voor verantwoordelijk is.

#### *Naar een circulaire verpakkingketen*

Nederland verandert in volle vaart in een circulaire economie. Op dit moment zijn teveel verpakkingen alleen nog lastig opnieuw te gebruiken. Het is dus belangrijk om de keten van verpakkingen circulair te maken. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de producenten. Het Rijk heeft hierover met hen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) afspraken gemaakt in de Raamovereenkomst Verpakkingen 2013–2022. Die is in 2017 geëvalueerd. Hieruit blijkt dat we in Nederland 73% van alle verpakkingen en 51% van de kunststof verpakkingen recycleren. Daarmee lopen we internationaal op kop.

In de evaluatie worden wel een aantal aandachtspunten genoemd. Met name de kwaliteit van het kunststofverpakkingsafval dat wordt aangeboden voor recycling moet verbeteren. Daarvoor zijn op dit moment onvoldoende financiële prikkels. lenW wil producenten stimuleren betere verpakkingen te gebruiken. Met het verpakkende bedrijfsleven voeren we dan ook overleg over de wijze waarop tariefdifferentiatie in de afvalbeheerbijdrage kan worden gerealiseerd. In 2019 worden afspraken hierover vastgelegd. Verder is voor lenW het tegengaan van «plastic soep» en het voorkomen van zwerfafval een belangrijke prioriteit.

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 32 852, nr. 59

In de brief «Naar een circulaire verpakingsketen» zijn de afspraken met het verpakkend bedrijfsleven over de aanpak van kleine plastic flesjes in het zwerfafval weergegeven.<sup>2</sup> Besloten is tot een tweesporenbeleid: het eerste spoor betreft een recyclingdoelstelling van 90% voor kleine plastic flesjes en een reductiedoelstelling van 70 – 90% voor kleine plastic flesjes in het zwerfafval. Daarmee wordt een belangrijke impuls gegeven aan circulariteit. Het tweede spoor betreft het voorbereiden van het invoeren van statiegeld op kleine plastic flesjes, voor het geval in het najaar van 2020 mocht blijken dat de doelstellingen niet zijn gerealiseerd. In 2019 wordt de daartoe benodigde wijziging van het Besluit beheer verpakkingen opgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. De voortgang en realisatie van de doelstellingen worden gemonitord en hierover wordt de Tweede Kamer twee maal per jaar geïnformeerd. Ook wordt in het kader van de Landelijke Aanpak Zwerfafval door de VNG en Stichting Afvalfonds Verpakkingen (StAV) een actieplan opgesteld voor minder blikjes in het zwerfafval. IenW zal hierbij graag partner zijn.

Ook zijn we enthousiast over het initiatief van Nederlandse en Europese festivalorganisatoren om zich te ontwikkelen tot circulaire festivals. We ondersteunen dit proces via een nieuwe Green Deal en willen ook met andere sectoren tot soortgelijke afspraken komen.

#### *Duurzaam IenW*

We vinden het belangrijk dat het Rijk het goede voorbeeld geeft en dat we zelf koploper zijn wanneer het gaat om circulaire economie. IenW zet zich hiervoor in door een eigen Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) actieplan en een duurzaamheidsverslag die jaarlijks in mei wordt gepubliceerd. We willen in alle opzichten een duurzame en circulaire organisatie zijn: in beleid, uitvoering en bedrijfsvoering. In 2019 spannen we ons in om de emissies in de keten (grond, weg, waterbouw en spoor) te verminderen, tot een verduurzaming van onze belangrijkste leveranciers in de keten, zoals asfalt en beton, te komen, voeren we ons eigen actieplan MVI uit en werken we aan een brede strategie om in 2030 een klimaat-en energieneutrale organisatie te zijn. Daarnaast scannen we komend jaar ook ons gebruik van *single use plastics*. De reductie van de eigen uitstoot van IenW zal zo verder worden verminderd, op weg naar een verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met tenminste 30% tot 40% ten opzichte van 2009.

### **(...) een gezonde en veilige leefomgeving**

#### *Waterkwaliteit*

De waterkwaliteit in ons land is de afgelopen decennia flink verbeterd. Een blik op de afgelopen decennia stemt hoopvol: maatregelen werken. Maar we hebben nog niet alle doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) binnen bereik. Door de Intentieverklaring Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater (2016) hebben de dertig meest betrokken overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstututen gezamenlijk wel veel verbeteracties in gang gezet. De goede onderlinge samenwerking moet zich nu gaan vertalen in een stevige waterkwaliteitsverbetering. De focus leggen we daarom vanaf het najaar 2018 op acties die de grootste bijdrage leveren, namelijk op het terrein van: (i) meststoffen, (ii) gewasbeschermings-middelen, (iii) medicijnresten en (iv) opkomende stoffen als GenX. Met extra middelen uit het Regeerakkoord voor natuur en waterkwaliteit, richten we onze aandacht met name op deze vier

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 28 694, nr. 135

onderwerpen. De waterkwaliteit in enkele grote Rijkswateren waar de problemen urgent zijn, zoals de Grevelingen en de Eems-Dollard, is ook een belangrijke prioriteit.

Voor de aanpak van opkomende stoffen gaan we de komende periode vergunningen bij alle overheden doorlichten. Ook wordt de kennisbasis verbeterd, met een breed opleidingsprogramma en verbeterde samenwerking. En IenW gaat samen met de waterschappen op basis van de urgente plekken uit de hotspotanalyse van de Unie van Waterschappen aan de slag met extra zuiveringen.

Met het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) gaan we de komende periode sturen op de effectiviteit van de maatregelen op individuele agrarische bedrijven. De vrijblijvendheid moet verdwijnen. Ook moet de gezamenlijke communicatie over waterkwaliteit naar het brede publiek extra aandacht krijgen. De betrokken overheden en maatschappelijke organisaties zullen in de tweede helft van 2018 bestuurlijk harde afspraken vastleggen in waterkwaliteitsdoelen. De aansturing van de Delta-aanpak Waterkwaliteit richten we daarnaast steviger in, zodat partijen elkaar beter kunnen aanspreken op het halen van de afgesproken resultaten.

#### *Bodemkwaliteit*

Er gebeurt steeds meer in de grond onder onze voeten: de bodem en ondergrond worden intensief gebruikt. We moeten daarom soms kiezen waar welke activiteiten kunnen plaatsvinden. En we moeten het evenwicht bewaren tussen benutten en beschermen. In de structuurvisie Ondergrond hebben we de belangrijkste uitdagingen benoemd. Het borgen van de drinkwatervoorziening en het veilig en verantwoord kunnen benutten van de ondergrond voor de transitie naar een duurzame energievoorziening zijn daarvan twee voorbeelden. In 2019 wordt dit nader uitgewerkt, onder andere door het aanwijzen van (aanvullende) strategische grondwatervoorraden. Met de decentrale overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven gaan we samenwerken aan de problematiek van veenbodemdaling en het instellen van een nationale kennis- en informatievoorziening bodemdaling. Daarnaast wordt de verbinding gelegd met het bestuursakkoord Klimaat en Energie en het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA).

In het tweede Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 hebben we met medeoverheden afspraken gemaakt over de aanpak van bodemverontreinigingen en hoe we het ondergrondbeleid verder vorm willen geven. Het Rijk stelt hiervoor financiële middelen ter beschikking. Na de mid-term review van 2018 gaan we, waar nodig, de maatregelen van de bevoegde overheden voor het halen van de afgesproken convenantsdoelen, herprioriteren.

#### *Luchtkwaliteit*

Schone lucht is een belangrijk onderdeel van een gezonde en veilige leefomgeving. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd, maar er resteren nog wel enkele hardnekkige knelpunten, zoals in gebieden waar zich intensieve veehouderij bevindt (fijnstof) en in enkele binnenstedelijke gebieden (NO<sub>2</sub>). Daarom wordt de aanpak uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voortgezet en aangevuld, onder andere door harmonisatie van milieuzones. De afweging voor het treffen van maatregelen gebeurt mede op basis van een analyse van de kosteneffectiviteit. Ook wanneer knelpunten zijn opgelost, kunnen zich gezondheidsrisico's voordoen. Werken aan de



luchtkwaliteit stopt dan ook niet wanneer we straks aan Europese normen voldoen. Het kabinet zet in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Zo wordt toegewerkt naar de waarden die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Begin 2019 zal het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) luchtkwaliteit worden afgerond. In overleg met medeoverheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven wordt in 2019 het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd.

#### *Milieurisico's en Omgevingsveiligheid*

Een incident met gevaarlijke stoffen heeft grote gevolgen voor het milieu en de leefomgeving. Daarom is voorkomen altijd beter dan genezen. De komende jaren richten we ons beleid nadrukkelijk in op basis van de volgende drieslag: (i) het voorkomen van risico's voor mens en milieu, (ii) actief inzetten op beheersmaatregelen, inclusief verbeterde samenwerking tussen inspecties en (iii) betrekken van de samenleving. Naast milieurisico's richt lenW zich ook op financiële risico's. Bedrijven moeten op voorhand laten zien hoe zij invulling geven aan het uitgangspunt «de vervuiler betaalt». Waar nodig zullen beleidsinspanningen uiteraard ook gericht zijn op het saneren van risicovolle situaties en het beheersen van bekende risico's.

Voor de verbetering van de gezondheid en veiligheid is echter meer nodig dan het op orde hebben van de basiskwaliteit van de leefomgeving. Daar hoort ook de ontwikkeling van gezonde en veilige toepassingen en een verantwoorde inrichting van gebieden bij. De transitie van saneren en beheersen naar het voorkomen van risico's en gevaren houdt in dat aan de voorkant veiligheid en gezondheid worden meegenomen. Veilige producten en processen zijn namelijk niet alleen een voorwaarde voor een schone veilige leefomgeving, maar ook voor een circulaire economie.

Het instrument *safe by design* speelt in deze transitie een belangrijke rol. Deze onderwerpen zullen we ook in Europees verband aan de orde stellen. En dan in het bijzonder een gezamenlijke aanpak van nanomaterialen en gevaarlijke stoffen. Ook werken we samen met het bedrijfsleven en de wetenschap in het programma Duurzame Veiligheid 2030. Doel van dit programma is om te komen tot een vitale chemische sector in een veilige omgeving in 2030. Een goede veiligheidscultuur is een belangrijke pijler. We laten daarom onderzoeken hoe we kunnen leren van voorbeelden, zoals de aanpak *Just Culture* in de luchtvaartsector. Daarnaast doen we onderzoek naar meetinstrumenten op het gebied van veiligheidscultuur die op dit moment in de (petro)chemie worden toegepast.

#### *Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming*

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en lenW blijven zich onverminderd inzetten voor een verdere verbetering van de samenwerking met de buurlanden op het terrein van nucleaire veiligheid. Met de betrokken Belgische autoriteiten zullen er afspraken worden gemaakt over de verdere aanscherping rond het melden van ongewone gebeurtenissen en de communicatie daarover richting inwoners in de grensstreek. Via het webportaal verstrekt de ANVS sinds begin 2018 alle relevante informatie over een nucleaire crisis of stralingsongeval.

Radio-actief afval wordt de komende decennia veilig opgeslagen bij Centrale Organisatie Voor Radio-actief Afval (COVRA). Het kabinet gaat aan de slag met het instellen van een klankbordgroep om de discussie

over eindberging van radio-actief afval voor te bereiden. In 2019 zal verder gewerkt worden aan de instelling van deze klankbordgroep. Tevens wordt in 2019 het beleid ten aanzien van de ontmanteling van installaties verder ontwikkeld, onder meer in relatie tot de normstelling voor het vrijgeven van terreinen en gebouwen. De verplichting tot financiële zekerheidsstelling voor de ontmanteling van nucleaire installaties breiden we daarbij steeds meer uit.

### **Ontwikkeling en een veilig, duurzaam gebruik van onze infrastructuur**

Zoals aangegeven bij «slimme mobiliteit», moeten we naast het uitdenken van nieuwe formules ook regulier blijven investeren in infrastructuur en een veilig en duurzaam gebruik ervan waarborgen. Deze investeringen zijn noodzakelijk om ons land bereikbaar te houden. Voor deze investeringen in het netwerk zijn in het Regeerakkoord extra middelen beschikbaar gesteld. We trekken hiervoor cumulatief € 3,1 miljard uit.

Nieuwe investeringen worden gebaseerd op de prioriteiten uit het regeerakkoord, de uitkomsten van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), maatschappelijk rendement en de beschikbaarheid van (regionale) cofinanciering. We willen dat de goede kwaliteit van de bestaande infrastructuur behouden blijft. Door de leeftijd van de bestaande infrastructuur en de toegenomen intensiteit van het verkeer neemt het belang van instandhouding toe. Met het Programma Vervanging en Renovatie zetten we in op het verjongen, vernieuwen en verduurzamen van onze infrastructuur. De instandhoudingsprogramma's van Rijkswaterstaat en ProRail dragen bij aan een blijvend hoge kwaliteit van onze netwerken. Gezien de omvang van de opgave is in de lenW begroting een toenemend budget beschikbaar voor onder andere vervanging en renovatie van de infrastructuur in de komende jaren. In 2019 start bijvoorbeeld de renovatie van de wegconstructie van de A6 en A3 en wordt de renovatie van zeven tunneltechnische installaties in Noord- en Zuid Holland, waaronder de Schipholtunnel, opgeleverd.

#### *Omvorming Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds*

De huidige verdeelsleutel tussen weg, water en OV blijft voorlopig. In het Regeerakkoord is wel aangekondigd dat het Infrastructuurfonds in 2030 wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds: niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal komt centraal te staan. Het Mobiliteitsfonds zal, naast budgetten voor beheer en onderhoud en aanleg van nieuwe infrastructuur om knelpunten op te lossen, ook budgetten omvatten voor het beter benutten van bestaande infrastructuur en het stimuleren van intelligente transportsystemen en CO<sub>2</sub>-neutrale oplossingen. Het Mobiliteitsfonds wordt een belangrijk middel om binnen de systematiek van de fondsbegroting breed en integraal af te wegen tussen opgaven en oplossingsrichtingen. Het streven is om hiertoe in 2019 een wetsvoorstel in te dienen bij de Tweede Kamer.

#### *Wegen*

Wegverbredingen, aanleggen van extra rijstroken en verkeersmanagementmaatregelen hebben een positief effect op de doorstroming. We zijn er nog niet, want uit de kwartaalrapportage van 2018 blijkt dat de filedruk weer met 2,5% is toegenomen. Tot 2030 komt er dan ook minstens 1.000 km aan rijstroken bij. We trekken € 100 miljoen extra uit waarmee files op korte termijn worden aangepakt. De File-aanpak 2020 van Rijkswaterstaat is daar onderdeel van. In 2019 en verder stellen we waar mogelijk

spitsstroken open en gaan we met enkele kleine aanpassingen aan de weg de doorstroming verbeteren.

Om vervoersknelpunten te voorkomen is het belangrijk om het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op basis van de NMCA onverkort uit te voeren. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2017 zijn de eerste afspraken gemaakt over de inzet van extra middelen de komende periode:

- Voor het NMCA-knelpunt Papendrecht – Gorinchem op de A15 hebben we afgesproken nog eens maximaal € 100 miljoen vrij te maken, bovenop de eerdere reservering van € 200 miljoen;
- Voor de A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught starten we samen met de regio met een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelpakket. Dit maatregelpakket bestaat uit het uitwerken en uitvoeren van een korte termijn pakket aan *quick wins* (met een totale omvang van € 45,9 miljoen) en oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn;
- Voor de (middel)lange termijn reserveren we € 430 miljoen voor het starten van een MIRT-verkenning naar structurele verbreding van de A2;
- En voor de A58 Tilburg – Breda wordt een verkenning gestart binnen het programma SmartwayZ.NL. Binnen deze verkenning worden zowel innovatieve als kostenefficiënte oplossingen onderzocht.

Daarnaast gaan we de komende periode de bestaande infrastructuur verduurzamen. Voor installaties die veel energie gebruiken, zoals de besturing van hef- en draaibruggen en sluizen, zoeken we naar duurzame alternatieven. Voor de stroomvoorziening van verkeersinstallaties gaan we gebruik maken van zonnepanelen, we onderzoeken de mogelijkheden van bermgras als biobrandstof en we gaan materialen recycleren die bij groot onderhoud vrijkomen zoals asfalt.

#### *Vrachtwagenheffing*

In het Regeerakkoord is opgenomen dat het kabinet in navolging van de ons omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoert. Hierdoor betaalt het binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg. 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 middelen voor innovatie en verduurzaming. Voor de zomer van 2019 zal het wetsvoorstel vrachtwagenheffing worden voorgelegd voor internetconsultatie om in 2020 aan de Tweede Kamer te worden aangeboden. Ook bereiden we de aanbesteding voor de realisatie en de exploitatie van de heffing voor. Het wetsvoorstel zal de bevoegdheden om te kunnen heffen benoemen, waarbij de opbrengsten worden teruggesluisd naar de vervoersector binnen de kaders van de Europese regelgeving. De invoering staat gepland voor 2023. Hierbij zal, in lijn met de motie Sienot c.s., voortvarend te werk worden gegaan om de heffing zo snel mogelijk in te voeren.<sup>3</sup>

#### *Vaarwegen*

Vaarwegen spelen een belangrijke rol in het goederenvervoer. Om knelpunten op het water te voorkomen is het belangrijk om het MIRT op basis van de NMCA onverkort uit te voeren. Verder zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over de opwaardering van het Wilhelminakanaal en de

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 29 398, nr. 589

vaarweg Lemmer-Delfzijl. Daarnaast willen we de komende periode in het kader van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (LTAR) komen tot een meer integraal afgewogen aanpak voor waterveiligheid- en scheepvaartopgaven op de rivieren om zo een robuust en toekomstgericht rivierensysteem te creëren. Ook werken we de komende periode bestuurlijk acties uit op de goederencorridors: betere benutting en uitbreiding van ligplaatsen en onderzoek naar de *modal shift* van weg naar water. Een actieve rol van de decentrale overheden is hier van belang.

#### *Fietsinfrastructuur*

De fiets kan een relevante bijdrage leveren aan het oplossen van congestie in de steden, het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De fiets speelt ook een belangrijke rol in de deur-tot-deur bereikbaarheid in de vorm van voor- en natransport voor het openbaar vervoer (OV). In het Regeerakkoord is daarom vastgelegd dat we eenmalig een bedrag van € 100 miljoen uittrekken voor cofinanciering vanuit het Rijk voor fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en een werkgeversaanpak. Doordat het Rijk maximaal 40% co-financiert, kan een bedrag van rond de € 250 miljoen in fietsinfrastructuur worden gerealiseerd de komende periode.

#### *Spoorwegen*

We willen in heel Nederland het OV faciliteren dat aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de OV-reizigers. In aanvulling op het lopende MIRT-programma wordt in de begroting 2019 dan ook een aanvullende impuls gegeven aan innovatie, veiligheid, «systeemfunctioneren» en maatregelen verspreid over het land. In het najaar van 2017 en in de loop van 2018 zijn daarvoor verschillende investeringen aangekondigd, zoals extra opstelcapaciteit (parkeerplekken voor treinen), een studie- en innovatiebudget (o.a. vervolgonderzoek naar 3kV), aanleg van het 5e en 6e spoor bij Amsterdam Zuid, impuls Overwegenaanpak en het maatregelenpakket Spoorgoederen. Met de verschillende reserveringen van in totaal zo'n € 500 miljoen in de begroting 2019 van het Infrastructuurfonds kunnen deze maatregelen verder worden uitgewerkt.

#### *Marktordening Spoor*

In 2020 zal een besluit worden genomen over de marktordening en sturing op het spoor. Ook hiervoor geldt dat de reiziger centraal staat. Maar ook financiële aspecten spelen een rol.

Een besluit over de ordening nemen we zorgvuldig, stapsgewijs en in samenwerking met andere partijen. De komende periode hebben we hiervoor naast informatie uit het rapport «Kiezen voor een goed spoor» verschillende bouwstenen nodig<sup>4</sup>:

- Informatie om een besluit te kunnen nemen over de vervoerconcessie voor een hoofdrailnet na 2024. Hierbij gaat het om het vraagstuk of deze aanbesteed wordt dan wel onderhands gegund en om de reikwijdte van het hoofdrailnet, in relatie tot de decentralisatie van spoorlijnen en de positie van HSL;
- Inzicht in de gevolgen voor de Nederlandse spoormarkt van het recht op toegang tot de spoorinfrastructuur. Door het Europese Vierde Spoorwegpakket kunnen spoorvervoerders vanaf dienstregeling 2021 (voor het Hoofdrailnet vanaf 2025) ook zonder concessie treindiensten uitvoeren;

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2016–2017, 29 984 nr. 713

- Beter inzicht in de randvoorwaarden voor een gelijk speelveld op de spoormarkt. ACM gaat daarvoor een update van de quick scan uitvoeren voor de spoormarkt voor het personenvervoer conform de motie Ziengs<sup>5</sup>;
- Informatie over de verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van treinstations.

#### *ProRail*

Het kabinet heeft het besluit genomen om ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) met eigen rechtspersoonlijkheid. Deze omvorming realiseren we gezamenlijk met ProRail. Met de omvorming zal worden voortgebouwd op de door ProRail ingezette verbeteringen. Tegelijkertijd biedt de omvorming nieuwe kansen om de aansturing te vereenvoudigen en de publieke verantwoording te versterken. Het wetsvoorstel wordt in 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

#### *Luchtvaart*

De luchtvaartsector is belangrijk voor Nederland. We willen de bereikbaarheid van Nederland via de lucht behouden en versterken. Dit leidt tot een aantal uitdagingen. In het Regeerakkoord is een Luchtvaartnota aangekondigd, die we in 2019 opleveren. Aanvankelijk zou de horizon van deze nota 2040 zijn, maar in overleg met de Tweede Kamer is deze verlengd naar 2050, overeenkomstig met de termijn van de klimaatambities. De nota wordt een richtinggevende en integrale beleidsvisie op de Nederlandse luchtvaart, inclusief het Caribisch deel van het Koninkrijk. Dit moet leiden tot een goed afgewogen aanwijzer voor een duurzaam luchtvaartbeleid. Veiligheid, omgeving, milieu, economie en infrastructuur zijn daarin sterk bepalende factoren. We zetten een intensief traject op voor het betrekken van belanghebbenden en de omgeving.

In vervolg op de Actieagenda Schiphol wordt onderzocht hoe we de concurrentiepositie van Schiphol kunnen behouden en versterken op een veilige, innovatieve en duurzame manier in balans met de omgeving. De maximumgrens van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2020 is in zicht. In het regeerakkoord is vastgelegd dat na 2020 randvoorwaardelijke groei mogelijk is via de 50/50 verdelingsregel voor de milieuwinst. Daarnaast zal in het kader van de Luchtvaartnota worden gewerkt aan de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Schiphol op de lange termijn. Ook wordt hard gewerkt aan de realisatie en openstelling van Lelystad Airport om Schiphol te ontlasten. In 2019 komen we ook voor de andere (regionale) burgerluchthavens van nationale betekenis tot – wijzigingen van de – luchtvaartbesluiten.

Het Nederlandse luchtruim en het beheer hiervan zijn de afgelopen decennia stapsgewijs doorontwikkeld. De grenzen van de houdbaarheid komen echter in zicht. Een algehele herziening van het luchtruim is noodzakelijk en een topprioriteit. Het Nederlandse luchtruim is en blijft een zeer druk bevlogen luchtruim, waar onvermijdelijk sprake is van conflicterende maatschappelijke belangen. Het doel van de luchtruimherziening is te komen tot een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim. In de periode 2019–2021 werken we aan het ontwerpproces. Eén die gebaseerd is op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met internationale partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden. De realisatie van projecten zal niet eerder

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 29 984, nr. 759

plaatsvinden dan 2022. We zoeken wel naar tussenoplossingen om waar mogelijk reeds voor 2023 verbeteringen te realiseren.

### **We treden internationaal en overzees effectief op**

De duurzaamheidsdoelen uit het Regeerakkoord en het commitment van Nederland aan de Agenda 2030 (*Sustainable Development Goals*) zijn leidend voor de internationale activiteiten van lenW. We werken samen met belangrijke landen als China, VS, India en Indonesië via gezamenlijke projecten en/of missies. Op verschillende lenW-terreinen is Nederland toonaangevend in de wereld en delen we kennis en expertise met andere landen. We zetten waar mogelijk in op de ontwikkeling dat meer landen zich gaan committeren aan de Agenda 2030. Onze Europese en internationale inzet richt zich met name op de drie lenW transitities.

#### *lenW en de Brexit*

Met het oog op de voorgenomen Brexit zet lenW zich voor de toekomstige relatie met het Verenigd Koninkrijk (VK) primair in op de volgende onderwerpen:

- Een EU-VK luchtvaartakkoord en akkoorden over luchtvaartveiligheid en beveiliging burgerluchtvaart. Hiermee kunnen de luchtvervoersstromen tussen de EU en het VK worden gecontinueerd;
- Een liberaal EU-VK akkoord voor wegvervoer met zo min mogelijk lasten;
- Voorkomen van handelsbeperkende effecten voor de Nederlandse maritieme sector;
- Waarborgen van een gelijk speelveld op het gebied van milieu.

#### *Ruimtedata*

In 2019 komen de verbeterde services van het Europese satellietnavigatie systeem Galileo beschikbaar. De veel hogere precisie van 20 cm gaat de sectoren mobiliteit en landbouw helpen. lenW zet zich, mede binnen de kaders van het programma Anders Omgaan met Data, in op het gebruik van satellietdata voor beleidsvoorbereiding en -uitvoering. In dit proces benutten we ook data van TROPOMI, een instrument dat eind 2017 is geïntroduceerd, voor de meting van luchtkwaliteit.

#### *Caribisch deel van het Koninkrijk*

In het Regeerakkoord heeft het kabinet voor heel Caribisch Nederland (CN) in totaal € 5 miljoen structureel beschikbaar gesteld voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Voor de wederopbouw van Saba en Sint Eustatius is € 46,8 miljoen beschikbaar gesteld voor lucht(havens) en de afval- en erosieproblematiek. Daarnaast heeft Saba, met hulp van lenW, haar drinkwatersysteem verstevigd en wordt er nu gebouwd aan een fabriek voor drinkwater. Ook Bonaire vergt aandacht op het gebied van de luchthaven, wegen en de betaalbaarheid van drinkwater en de onveiligheid van op- en overslag van brandstof.

### **Begroting op hoofdlijnen**

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en inkomsten aan ten opzichte van vorig jaar. Een meer gedetailleerd overzicht van de mutaties per artikel is in de verdiepingsbijlage te vinden.

Begroting op hoofdlijnen (bedragen x € 1.000)

	art.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2031	2032
<b>Stand ontwerpbegroting 2018 (incl. NvW)</b>		<b>8.287.069</b>	<b>8.638.280</b>	<b>8.684.151</b>	<b>8.861.781</b>	<b>8.917.568</b>	<b>8.717.556</b>		
Mutaties Incidentele suppletore begroting		70.475	23.150	19.375	0	0	0		
Mutaties 1e suppletore begroting 2018		681.314	1.164.363	619.071	228.444	240.726	234.223		
Stand 1e suppletore begroting 2018		9.038.858	9.825.793	9.322.597	9.090.225	9.158.294	8.951.779		
<b>Belangrijkste mutaties Hoofdstuk XII</b>		<b>- 734.155</b>	<b>- 273.033</b>	<b>- 27.396</b>	<b>- 240.489</b>	<b>10.620</b>	<b>427.059</b>		
Kaderrelevante mutaties Hoofdstuk XII									
1	26	- 20.922	- 207.171	- 222.348	- 176.065	- 11.003	146.294	295.765	42.356
2	26	0	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000	248.000	31.000
3	24	253	1.446	1.319	1.234	1.234	1.234		
4	99		87	131	153	153	1.461		
	26	10.895	21.790	10.895	2.179	2.179	2.179	17.432	2.179
	div.	839							
	26	856	1.979	978	0	0	0	0	0
	26	- 700.000		300.000	400.000				
	26		- 100.000	- 150.000			250.000		
	26			100.000	- 100.000				
	26			- 100.000	100.000				
6	26	- 9.500							
	22		- 14.150						
	div.	1.455	- 1.214	- 7.371	- 8.112	- 3.643	- 5.109		
Overige mutaties Hoofdstuk XII									
	26	- 1.500	- 1.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500		
	div.	1.500	1.500	3.500	3.500	3.500	3.500		
	23	7.010	6.065	5.665	5.565	3.665	3.665		
	div.	- 610	- 365	- 365	- 365	- 365	- 365		
	div.	- 6.400	- 5.700	- 5.300	- 5.200	- 3.300	- 3.300		
		0	0	0	0	0	0		
	23	- 6.191	- 3.170	4.020	2.671	2.670			





Ad 1. Bij Begroting 2019 wordt de DBFM-conversie van het project Afsluitdijk verwerkt. De budgettaire reeksen worden omgezet om aan de beschikbaarheidsvergoedingen te kunnen voldoen.

Ad 2. Het Eurovignet is een heffing voor zware vrachtwagens voor het gebruik van de hoofdwegen van een aantal Europese landen. Het Eurovignetverdrag wordt gewijzigd. De wijziging van het verdrag leidt tot hogere heffingsontvangsten voor de Nederlandse overheid. De geraamde meeropbrengsten worden toegevoegd aan de investeringsruimte van hoofdwegen op het Infrastructuurfonds.

Ad 3. Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III wordt er opnieuw een exportheffing op afvaltransport ingevoerd. Bij de begroting 2019 worden hiervoor middelen aan de begroting Hoofdstuk XII toegevoegd.

Ad 4. Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn bij de Eerste suppletoire begroting 2018 middelen beschikbaar gesteld aan de begrotingen Hoofdstuk XII en fondsen. Bij de begroting 2019 wordt tevens de loon- en prijsbijstelling over deze middelen aan de begrotingen toegevoegd.

Ad 5. Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is bij de Eerste suppletoire begroting 2018 € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 beschikbaar gesteld. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Door de aard van de infrastructurele planning en de noodzakelijke voorbereidende besluitvorming is een aanlooperperiode nodig, voordat de daadwerkelijke uitgaven aan projecten gedaan worden. Dit betekent dat een deel van de in 2018 jaar beschikbaar gestelde middelen niet besteed worden. Daarnaast zijn ook de uitgavenramingen van lopende projecten en programma's geactualiseerd. Een nadere toelichting over de projecten en programma's is opgenomen in de productartikelen en het MIRT-overzicht. Er wordt daarom € 700 miljoen verschoven van 2018 naar de jaren 2020 en 2021. Voor een nadere toelichting op de aanwending van de aanvullende middelen wordt verwezen naar «Aanvullende middelen Infrastructuurfonds volgend uit het regeerakkoord» in de infrastructuuragenda. Ten behoeve van het Rijksbrede financiële beeld faciliteert IenW op het Infrastructuurfonds een kasschuif van € 100 miljoen en € 150 miljoen uit respectievelijk 2019 en 2020 naar 2023.

Daarnaast zijn de beschikbare budgetten en uitgavenramingen op de investeringsfondsen uit balans geraakt door actualisaties van projectramingen en de verwerking van het Regeerakkoord. Met behulp van een kasschuif tussen het Infrastructuurfonds en Deltafonds wordt de mismatch in 2020 en 2021 tussen beschikbare budgetten en de uitgavenramingen deels hersteld.

Ad 6. Dit betreft overboekingen naar het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds in het kader van Rode Vaart (€ 9,5 miljoen) en Impuls Omgevingsveiligheid (€ 14,2 miljoen).

Ad 7. Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn bij de Eerste suppletoire begroting 2018 middelen beschikbaar gesteld aan de begrotingen 2019 Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds en Deltafonds.

Ad 8. Dit betreft diverse interne overboekingen naar het KNMI ten behoeve van aanvullende taken en Basale Dienstverlening.

Ad 9. Bij de begroting 2019 worden diverse interne kasschuiven gefaciliteerd op meerdere beleidsvlakken – met name voor het programma Omgevingsveiligheid – om het kasritme in overeenstemming te brengen met de te verwachten programmering.

Ad 10. Dit betreft een kasschuif waardoor benodigde middelen in het juiste kasritme beschikbaar komen voor maatregelen op het gebied van Circulaire Economie en de Subsidieregeling verwijderen asbestdaken voor de jaren 2019 en 2020. De middelen voor de intensivering Circulaire Economie worden overgeheveld naar artikel 21.

Ad 11. Dit betreft de loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2018 die nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Ad 12. Bij de Eerste supplettoire begroting is de eindejaarsmarge 2017 toegevoegd op artikel 99. Bij de begroting 2019 zijn deze middelen toebedeeld van artikel 99 naar de diverse artikelen.

### Overzicht niet-juridische verplichte uitgaven en bestemming

Op verzoek van de Tweede Kamer wordt inzicht gegeven in de niet-juridisch verplichte uitgaven per beleidsartikel. Hiermee wordt de budgetflexibiliteit in de begroting beter inzichtelijk gemaakt en valt af te leiden welk deel van de geraamde uitgaven budgettair-technisch gezien beschikbaar is voor alternatieve besteding. Het percentage en het bedrag niet-juridisch verplichte uitgaven per beleidsartikel worden bepaald op basis van het percentage «juridisch verplicht» uit de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen. In de kolom «Bestemming van de niet-juridische verplichte uitgaven» wordt het niet verplichte bedrag opgesplitst naar de bestemming van de uitgaven.

Overzicht niet-juridische verplichte uitgaven en bestemming (bedragen x 1.000)				
Art. nr.	Naam artikel	Juridisch verplicht	Niet-juridisch verplichte uitgaven	Bestemming van de niet-juridisch verplichte uitgaven
11	Integraal Waterbeleid (€ 45.362)	€ 41.476 (91%)	€ 3.886 (9%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 769 voor opdrachten algemeen waterbeleid (watereducatie, watercoalitie, doelmatig waterbeheer en Publiekscampagne Ons Water).</li> <li>• € 722 voor opdrachten ter ondersteuning van water internationaal.</li> <li>• € 292 voor klimaatadaptatie.</li> <li>• € 318 voor opdrachten waterveiligheid.</li> <li>• € 1.101 voor opdrachten waterkwaliteit.</li> <li>• € 684 voor opdrachten op het gebied van grote oppervlakte wateren.</li> </ul>
13	Bodem en Ondergrond (€ 41.436)	€ 40.199 (97%)	€ 1.237 (3%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 470 voor beleids(onderzoek)opdrachten Bodem (o.a. RIVM)</li> <li>• € 107 Structuurvisie ondergrond.</li> <li>• € 490 Drinkwater en waterketen (o.a. Waternexus en Commissie van deskundigen)</li> <li>• € 170 onderzoekopdrachten voor Milieueffectrapportage, Normering en regelgeving NEN, Landelijk Grondwaterregister.</li> </ul>

Art. nr.	Naam artikel	Juridisch verplicht	Niet-juridisch verplichte uitgaven	Bestemming van de niet-juridisch verplichte uitgaven
14	Wegen en Verkeersveiligheid (€ 49.917)	€ 41.963 (84%)	€ 7.954 (16%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 1.704 voor diverse opdrachten/onderzoeken t.b.v. wegmaatregelen, Smart Mobility en het verduurzamen van mobiliteit</li> <li>• € 1.010 voor opdrachten programma's Fiets, DUMO, Innovatie mobiliteit en afronding Beter Benutten. Opdrachten bestaan uit diverse onderzoeken en communicatieactiviteiten.</li> <li>• € 4.234 voor diverse onderzoeken verkeersveiligheid en verkeersveiligheid campagnes.</li> <li>• € 1.006 Opdrachten Stimulering Duurzame Brandstoffen</li> </ul>
16	Openbaar Vervoer en Spoor (€ 13.157)	€ 11.686 (89%)	€ 1.471 (11%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 1.471 voor diverse opdrachten/onderzoeken ten behoeve van de uitvoering van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA), uitvoeren van activiteiten ter ondersteuning van beheer- en vervoerconcessie, taken voor werkagenda Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) OV-Chipkaart en het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV).</li> </ul>
17	Luchtvaart (€ 27.329)	€ 22.290 (82%)	€ 5.039 (18%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 5.039 voor diverse opdrachten/onderzoeken m.b.t. luchtvaartveiligheid, luchthavenontwikkeling, luchtverkeer, duurzaamheid en netwerkqualiteit en de opgaven voor de herziening van het luchtruim, Schiphol na 2020 en Lelystad.</li> </ul>
18	Scheepvaart en Havens (€ 38.555)	€ 37.584 (97%)	€ 971 (3%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 971 voor opdrachten en onderzoeken Scheepvaart en Havens met betrekking tot bevorderen duurzame binnenvaart, vernieuwen internationale regelgeving en onderzoek naar klimaat, luchtkwaliteit en duurzame zeevaart.</li> </ul>
19	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (€ 46.164)	€ 43.551 (94%)	€ 2.613 (6%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 532 uitvoering HGIS.</li> <li>• € 351 pilots Ruimte data.</li> <li>• € 277 cofinanciering Interreg.</li> <li>• € 940 DGMI- brede projecten.</li> <li>• € 513 vrijwillige bijdragen aan (inter)nationale organisaties.</li> </ul>
20	Lucht en Geluid (€ 27.603)	€ 27.186 (98%)	€ 417 (2%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 357 Onderzoeksopdrachten geluidsanerig en uitvoeringskosten BSV</li> <li>• € 60 Onderzoek ECN</li> </ul>
21	Duurzaamheid (€ 27.462)	€ 23.068 (84%)	€ 4.394 (16 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 1.139 Nederland Circulair</li> <li>• € 1.614 Maatschappelijk verantwoord inkopen</li> <li>• € 168 Biotische kringloop en bouw</li> <li>• € 163 Onderzoeksopdrachten industriële emissies</li> </ul>
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (€ 33.802)	€ 28.732 (85%)	€ 5.070 (15%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 2.237 Uitvoering Veiligheid Chemische Stoffen.</li> <li>• € 522 Uitvoering veiligheid inrichtingen en bedrijven.</li> <li>• € 1.464 Uitvoering Veiligheid Bedrijven en Transport.</li> <li>• € 403 diverse subsidies.</li> </ul>
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie (€ 52.786)	€ 52.786 (100%)	€ 0 (0%)	–
24	Handhaving en Toezicht (€ 108.072)	€ 103.364 (100%)	€ 0 (0%)	–
25	Brede doeluitkering (€ 899.965)	€ 899.965 (100%)	€ 0 (0%)	–
26	Bijdrage investeringsfondsen (€ 7.795.954)	€ 7.795.954 (100%)	€ 0 (0%)	–
<b>Totaal</b>	<b>€ 9.207.564</b>	<b>€ 9.174.512</b>	<b>€ 33.052</b>	–

## Meerjarenplanning Beleidsdoorlichtingen

In onderstaande tabel is de meerjarenplanning van de beleidsdoorlichtingen opgenomen.

Artikel	realisatie		planning					Geheel artikel?
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Artikel 11 Waterkwantiteit					X			Ja
Waterkwaliteit								
Artikel 13 Bodem en Ondergrond				X				Ja
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	X						X	Ja
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor		X						Ja
Artikel 17 Luchtvaart overig	X						X	Ja
Artikel 18 Scheepvaart en Havens						X		Ja
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal		X						Ja
Artikel 20 Lucht			X					Nee
Artikel 20 Geluid					X			Nee
Artikel 21 Duurzaamheid				X				Ja
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		X						Ja
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie			X					Ja
Artikel 24 Handhaving en Toezicht			X					Ja

De Brede doeluitkering (artikel 25) en de bijdrage investeringsfondsen (artikel 26) worden zoveel mogelijk meegenomen in de doorlichtingen van de beleidsartikelen. De instrumentering en normering ten behoeve van handhaving en toezicht van het beleid wordt bij de doorlichting van de beleidsartikelen meegenomen. De doorlichting van artikel 24 richt zich op de doeltreffendheid en doelmatigheid van de ILT als inspectie-organisatie binnen het kader van de opgedragen taken, de beschikbaar gestelde instrumenten, het budget en de governance binnen lenW.

Het meest [recente overzicht van de realisatie van beleidsdoorlichtingen](#). Voor een verdere onderbouwing van de meerjarenprogrammering zie bijlage 5 Evaluatie en overig onderzoek.

### Overzicht risicoregelingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. 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. Bij het Ministerie van IenW is momenteel sprake van de garantieregeling borgstellingskrediet Bodemsanering MKB.

Het borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd. In 2019 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 363. De garanties Bodemsanering MKB lopen af naar nul over de looptijd tot en met 2027.

In de begroting 2018 is rekening gehouden met het aangaan van een garantieverplichting van € 23 miljoen in 2018 voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen door Winair. De orkaan Irma heeft ook voor Winair grote gevolgen gehad. Naast grote schade aan de gebouwen, moest ook het aantal vluchten aanzienlijk worden ingekrompen door een substantieel verminderde passagiersvraag en omzet. Voor Winair was daardoor het investeren in nieuwe vliegtuigen in 2018 niet mogelijk. In 2019 wordt dit opnieuw bezien. Hiermee verschuift de geraamd te verlenen garantie van 2018 naar 2019.

Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)											
Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2017	Geraamd te verlenen 2018	Geraamd te vervallen 2018	Uitstaande garanties 2018	Geraamd te verlenen 2019	Geraamd te vervallen 2019	Uitstaande garanties 2019	Garantieplafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
13	MKB Krediet	397	0	0	363	0	0	363	0	0	0
17	Winair			23.000	0	23.000	0	0			
	<b>Totaal</b>	<b>397</b>	<b>23.000</b>	<b>23.000</b>	<b>363</b>	<b>23.000</b>	<b>0</b>	<b>363</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x 1.000)													
Artikel	Omschrijving	Uitgaven 2017	Ontvangen 2017	Stand risicovoorziening 2017	Saldo 2017	Uitgaven 2018	Ontvangen 2018	Stand risicovoorziening 2018	Saldo 2018	Uitgaven 2019	Ontvangen 2019	Stand risicovoorziening 2019	Saldo 2019
13	MKB Krediet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	Winair	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3. DE BELEIDSARTIKELEN

#### 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.

##### Rollen 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 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021<sup>4</sup>.
- 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 2014–2015, [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 2015–2016, [34 436, nr. 3](#)).

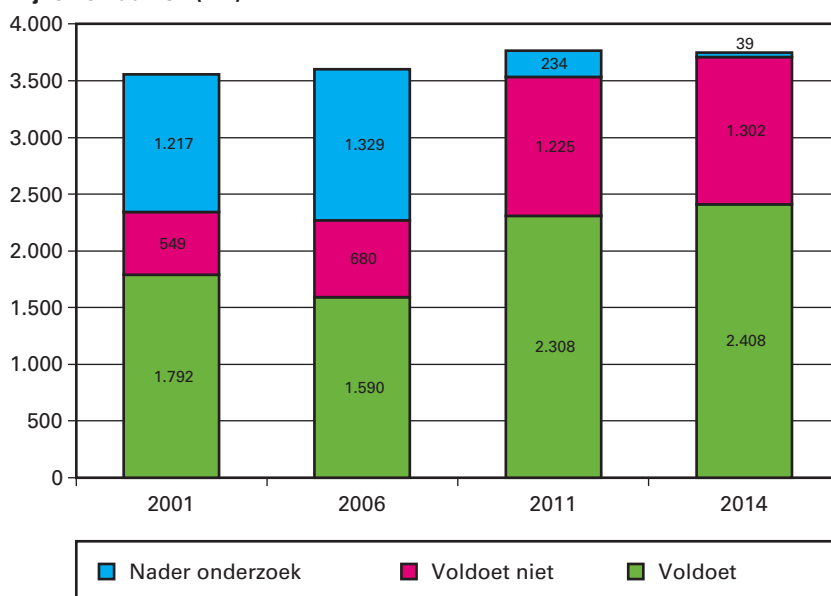


*Indicator één en twee: waterveiligheid (droge voeten)*

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, worden maatregelen getroffen. In 2017 is de nieuwe ronde beoordelen op veiligheid gestart, gebaseerd op de nieuwe normering (Kamerstukken II 2015–2016, [34 436, nr. 2](#)). Over de resultaten van deze beoordeling wordt in 2023 gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer.

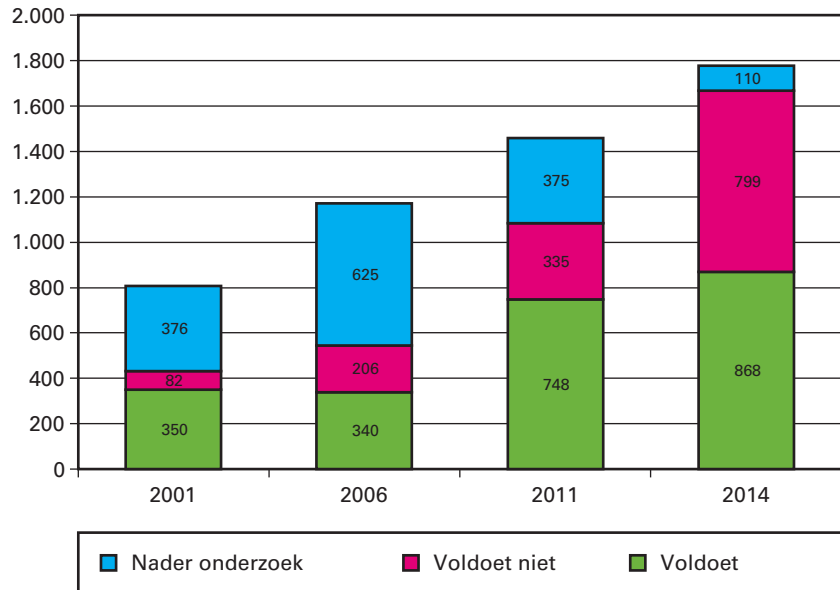
In de begroting 2020 wordt de indicator waterveiligheid op artikel 11 vervangen door een indicator die de groei van het percentage bescherming tegen overstroming (overstromingskans) beter weergeeft.

**Dijken en duinen (km)**



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

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



Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2014

#### 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.

#### 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».

#### Beleidswijzigingen

Op dit artikel hebben geen beleidswijzigingen plaatsgevonden met een effect op de begroting 2019.

## Budgettaire gevolgen van beleid

art. 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>89.248</b>	<b>34.174</b>	<b>30.755</b>	<b>31.513</b>	<b>32.553</b>	<b>43.236</b>	<b>41.769</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>50.701</b>	<b>49.644</b>	<b>45.362</b>	<b>45.351</b>	<b>44.935</b>	<b>43.266</b>	<b>41.769</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			91%				
<b>11.01 Algemeen waterbeleid</b>	<b>38.330</b>	<b>37.393</b>	<b>33.424</b>	<b>33.767</b>	<b>33.648</b>	<b>32.415</b>	<b>30.918</b>
11.01.01 Opdrachten	8.624	7.818	5.720	6.195	7.117	8.177	6.680
11.01.02 Subsidies	9.545	14.562	12.792	12.702	11.662	8.862	8.862
– Partners voor Water (HGIS)	9.251	13.322	11.602	11.602	11.602	8.802	8.802
– Overige subsidies	294	1.240	1.190	1.100	60	60	60
11.01.03 Bijdrage aan agentschappen	19.374	14.963	14.862	14.870	14.869	15.376	15.376
– waarvan bijdrage aan RWS	18.874	14.541	14.440	14.448	14.448	14.956	14.956
– waarvan bijdrage aan KNMI	500	422	422	422	421	420	420
11.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	787	50	50	0	0	0	0
<b>11.02 Waterveiligheid</b>	<b>3.057</b>	<b>2.853</b>	<b>2.992</b>	<b>2.994</b>	<b>3.000</b>	<b>2.999</b>	<b>2.999</b>
11.02.01 Opdrachten	3.057	2.853	2.992	2.994	3.000	2.999	2.999
<b>11.03 Grote oppervlaktewateren</b>	<b>2.390</b>	<b>2.714</b>	<b>2.408</b>	<b>2.181</b>	<b>2.056</b>	<b>1.949</b>	<b>1.949</b>
11.03.01 Opdrachten	2.390	2.714	2.408	2.181	2.056	1.949	1.949
<b>11.04 Waterkwaliteit</b>	<b>6.924</b>	<b>6.684</b>	<b>6.538</b>	<b>6.409</b>	<b>6.231</b>	<b>5.903</b>	<b>5.903</b>
11.04.01 Opdrachten	3.638	4.443	3.823	3.719	4.086	4.213	4.213
11.04.02 Subsidies	436	436	400	400	400	0	0
11.04.04 Bijdrage aan medeoverheden	350	325	500	500	0	0	0
11.04.05 Bijdrage aan internationale organisaties	2.500	1.480	1.815	1.790	1.745	1.690	1.690
<b>Ontvangsten</b>	<b>1.226</b>	<b>278</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds	241.324	281.273	326.269	477.714	295.095
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds	165.848	190.701	157.296	155.418	153.657
<b>Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in Veiligheid van het Deltafonds</b>	<b>407.172</b>	<b>471.974</b>	<b>483.565</b>	<b>633.132</b>	<b>448.752</b>
<i>waarvan</i>					
1.01 Grote projecten waterveiligheid	229.909	205.094	224.906	88.333	8.480
1.02 Overige aanlegprojecten waterveiligheid	171.053	261.763	254.769	541.811	437.972
1.03 Studiekosten	6.210	5.117	3.890	2.988	2.300

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

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	22.244	47.854	42.784	1.546	2.764
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	3.000	41	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds</b>	<b>25.244</b>	<b>47.895</b>	<b>42.784</b>	<b>1.546</b>	<b>2.764</b>
<i>waarvan</i>					
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	22.504	44.545	40.264	1.461	2.341
2.03 Studiekosten	2.740	3.350	2.520	85	423

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

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	180.288	127.986	137.622	138.406	160.824
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds</b>	<b>180.288</b>	<b>127.986</b>	<b>137.622</b>	<b>138.406</b>	<b>160.824</b>
<i>waarvan</i>					
3.01 Watermanagement	7.191	7.191	7.191	7.191	7.191
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	173.097	120.795	130.431	131.215	153.633

**Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	0	0	0	0	0
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	32.467	28.761	42.587	53.198	234.906
<b>Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds</b>	<b>32.467</b>	<b>28.761</b>	<b>42.587</b>	<b>53.198</b>	<b>234.906</b>
<i>waarvan</i>					
4.01 Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	32.467	28.761	42.587	53.198	234.906

**Extracomptabele verwijzingen naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	84.443	127.233	87.441	131.888	94.378
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds</b>	<b>84.443</b>	<b>127.233</b>	<b>87.441</b>	<b>131.888</b>	<b>94.378</b>
<i>waarvan</i>					
7.01 Real. progr. Kaderrichtlijn water	48.170	47.259	51.340	73.973	62.348
7.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	5.324	29.889	26.111	48.465	22.930

### **11.01 Algemeen Waterbeleid**

Het opdrachtenbudget is grotendeels juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2018 zijn aangegaan, waaronder de structurele uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet, het vervoliprogramma HGIS Partners voor Water 2016–2021 en het HGIS budget voor het internationale samenwerkingsprogramma met de Unie van waterschappen onder de titel «Blue deal» en voor het programma gericht op acceleratie en implementatie van waterprojecten van de 2030 agenda, waarbij de Nederlandse inzet wordt gecombineerd door de High Level Panel on Water (HLPW) coalitie van 11 landen, de Wereldbank en de Verenigde Naties.

Het restant heeft vooral betrekking op de uitwerking van de afspraken in het Bestuursakkoord Water (BAW). De uitgaven voor de subsidies en de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies en de bijdragen aan medeoverheden hebben een beperkte tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter.

### **11.02 Waterveiligheid**

Het opdrachtenbudget is grotendeels juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2018 zijn aangegaan en de uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet, zoals onder andere werken met de nieuwe normering, regie op de kennisontwikkeling waterveiligheid, werkzaamheden ten behoeve van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (onderzoek naar maatregelen voor Rijn, IJssel en Maas), de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en advisering over waterkeren en de kust.

### **11.03 Grote oppervlaktewateren**

De uitgaven voor de opdrachten zijn deels juridisch verplicht. Dit heeft met name betrekking op de betaling van de lopende verplichtingen die aangegaan zijn tot en met 2018.

### **11.04 Waterkwaliteit**

Een deel van het opdrachtenbudget is juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van diverse kleine verplichtingen die tot en met 2018 zijn aangegaan. De budgetten voor de subsidies, de bijdragen aan medeoverheden en de bijdragen aan internationale organisaties zijn volledig verplicht. De subsidie betreft de bijdrage aan het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC). De bijdragen aan medeoverheden zijn bestemd voor het samenwerkingsprogramma Lumbricus ten behoeve van een klimaatrobuuste inrichting van het bodem- en watersysteem. De bijdragen aan internationale organisaties zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast zijn ze bestemd voor de bijdragen aan de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en aan de Verenigde Naties (VN), die onder andere het gevolg zijn van een tweetal Memoranda of Understanding.

Het niet-juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op de onder de financiële instrumenten opgenomen opdrachten op het gebied van de uitvoering van een aantal activiteiten. Dat gaat om

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

### **11.01 Algemeen waterbeleid**

#### *11.01.01 Opdrachten*

In mei 2019 wordt de jaarlijkse voortgangsrapportage «Staat van Ons Water» gepubliceerd. Hierin wordt gerapporteerd over onder andere de uitvoering van het Nationaal Waterplan 2016–2021, het Bestuursakkoord Water uit 2011, het uitvoeringsprogramma van de Beleidsnota Drinkwater en de uitvoering van de Europese richtlijnen over waterkwaliteit, overstromingsrisico's en de mariene strategie.

De Topsector Water en Maritiem is gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (gouden driehoek). De ondersteuning van de ministeries van IenW en EZK aan het topteam draagt bij aan het organiseren van werkgroepen, evenementen en communicatiemiddelen zoals de website van Topsector Water en Maritiem ([www.topsectorwater.nl](http://www.topsectorwater.nl)). De *Human Capital Agenda* bevordert de instroom van goed gekwalificeerd personeel in de watersector. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan door het uitreiken van beurzen aan waterambassadeurs, het organiseren van het Wereld Water College, het uitwerken van strategisch personeelsmanagement en het uitvoeren van de strategielijn «leven lang leren». De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) versterkt de verbinding van kennisinstellingen en bedrijfsleven met Europese onderzoeksprogramma's op het terrein van Water en Klimaat. Dit versterkt de Nederlandse kennispositie op het terrein van Water en Klimaat en draagt bij aan de doelstellingen van het topsectorenbeleid en IenW.

In 2019 worden uitgaven gedaan voor watereducatie om het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren, onder meer door middel van het vernieuwen van de hiervoor bestemde website. Dit gebeurt in samenwerking met de Unie van Waterschappen en met onderwijspartijen. De watercoalitie ondersteunt diverse maatschappelijke initiatieven die direct of indirect een bijdrage leveren aan een duurzame en doelmatige waterketen.

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.

Gewerkt wordt aan de totstandkoming van de Omgevingswet. Naar verwachting treedt de Omgevingswet per 1 januari 2021 in werking. Activiteiten en onderzoeken op het gebied van water worden uitgevoerd ter voorbereiding op de implementatie van deze wet. Dit betreft o.a. het inbouwen van de nieuwe normering waterveiligheid.

Voor de uitvoering van het bestaande Omgevingsloket Online (OLO) wordt 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. Er lopen twee trajecten die samenhangen met de toekomstbestendige financiering van het Waterbeheer. De modernisering betreft enerzijds de hoogte van de afvalwatercoëfficiënten die verouderd zijn en anderzijds een vereenvoudiging door het aantal klasse-indelingen terug te brengen en over te stappen op de standaard bedrijfstak indelingen (SBI). Hiervoor wordt onderzocht op welke wijze de huidige indeling kan worden gewijzigd naar een vereenvoudigde indeling.

Er wordt gewerkt aan nieuwe bestuurlijke afspraken op het gebied van waterkwaliteit, klimaatadaptatie en verdere samenwerking in de waterketen.

In het kader van het project «duurzame financiering waterbeheer» dat met het Bestuursakkoord Water-partners is ingericht, worden samen met de Unie van Waterschappen onderzoeken verricht naar aanpassingen en modernisering van de zuiveringsheffing, de verontreinigingsheffing en de watersysteemheffing.

Ten slotte worden 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 drie onderdelen; allereerst de uitvoering van de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie van september 2014 (en het daarover gesloten bestuursakkoord). Hierin is een interbestuurlijke aanpak afgesproken teneinde 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.

In december 2016 is de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) aan de TK aangeboden. In 2017 is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie opgesteld dat op Prinsjesdag 2017 aan de kamer is aangeboden. De ambities en doelstelling uit dit Deltaplan zullen de komende jaren bepalend zijn voor de activiteiten op het gebied van Ruimtelijke Adaptatie. In maart 2018 is het uitvoeringsprogramma van de NAS door de ministerraad vastgesteld. Dit uitvoeringsprogramma (UP NAS) is de basis voor de activiteiten in de periode 2018–2019. IenW heeft hierbij een coördinerende rol, maar doet dit in nauwe samenwerking met andere betrokken departementen, decentrale overheden en kennisinstellingen. Het UP NAS en het Deltaprogramma zijn complementair aan elkaar.

#### *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 totaalbedrag wordt 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 IenW medeverantwoordelijk is. De Geocentrifuge wordt onder meer gebruikt voor onderzoek aan dijken, kustbescherming, offshore, aardbevingen en natte en droge infrastructuur.

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) Internationale Water Ambitie (IWA). Het programma wordt aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de drie ministeries BZ, EZK en IenW 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.

Een financiële bijdrage wordt geleverd aan het Watersnoodmuseum voor het herinrichten van het 4<sup>e</sup> caisson. Het Watersnoodmuseum heeft een unieke positie door de verbinding met het nationale herdenkingsmonument van de watersnoodramp en de verbinding die het legt tussen die ervaring en het waterbewustzijn voor nu en in de toekomst. Er wordt een jaarlijkse bijdrage van € 60.000 verstrekt aan de provincie Friesland ten behoeve van het Regiecollege Waddengebied (RCW). Het RCW is een strategisch overleg- en afstemmingsorgaan waarin Rijk, Provincie, Gemeenten, Waterschappen, bedrijfsleven, natuurorganisaties en de wetenschap zijn vertegenwoordigd. De bestuurlijke partners dragen jaarlijks financieel bij. Het RCW kijkt met integrale blik naar het Waddengebied en stemt de verschillende belangen op elkaar af. Zo wordt onder meer het voorgenomen beleid op het gebied van waterveiligheid en waterkwaliteit besproken. Het RCW draagt bij aan de doelstelling van het Rijk om te komen tot integraal beleid voor het Waddengebied. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

#### *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.

Aan het KNMI zijn diverse onderzoeken en analyses gevraagd die betrekking hebben op Kennisontwikkeling Windklimaat, Nationale adaptatiestrategie, ontwikkeling Noordzee windklimaatatlas en transnationale samenwerking Rijn en Maas.

#### *11.01.04 Bijdragen aan medeoverheden*

De bijdrage is bestemd voor de Unie van Waterschappen voor de financiering van belastingonderzoeken door de Commissie Aanpassing Belastingstelsel (CAB). Dit in het kader van het project «duurzame financiering waterbeheer», waarin met de partners van het Bestuursakkoord Water is besloten tot onderzoeken op dit terrein.



## **11.02 Waterveiligheid**

### *11.02.01 Opdrachten*

Op basis van de Richtlijn Overstromingsrisico (ROR) moeten eind 2019 de kaarten voor drie verschillende overstromingsscenario's en in 2021 de plannen geactualiseerd zijn. Voor de actualisatie van de kaarten en de plannen is opdracht gegeven voor ondersteuning, ontwikkeling en beheer. In 2019 worden de werkzaamheden voortgezet.

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

Voor de kust worden opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling, onder andere over zeespiegelstijging en kustontwikkeling. Hierbij wordt samenwerking gezocht binnen het kader van Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK).

Voor rivieren worden opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling met betrekking tot het kunnen beoordelen van maatregelpakketten op grond van een MKBA en de bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, de IJssel als ook de Maas.

## **11.03 Grote oppervlaktewateren**

### *11.03.01 Opdrachten*

De beschikbare budgetten worden in 2018 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 neemt lenW het initiatief, vanuit haar beleidsverantwoordelijkheid voor de Grote Wateren, om samen met collega-departementen en gebiedspartners gebiedsagenda's te ontwikkelen voor de grote wateren. Verder wordt 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 wordt gewerkt aan een gezamenlijke kennis- en innovatie-agenda.

Het Ministerie van lenW zal (mede namens het Ministerie van LNV) gezamenlijk met de regio een gebiedsagenda Wadden 2050 opstellen. Bij het opstellen van de gebiedsagenda worden de bevindingen betrokken van onder meer de Evaluatie van de Structuurvisie Waddenzee, de Beleidsverkenning en de tussentijdse evaluatie van de Samenwerkingsagenda Verbetering Beheer Waddenzee. Tevens zullen de ambities uit de Natuurambitie Grote Wateren worden meegenomen bij het opstellen van de gebiedsagenda. De gebiedsagenda Wadden 2050 komt in de plaats van de eerder aangekondigde Rijkvisie op de toekomstige ontwikkeling van het Waddengebied en zal input leveren voor de Nationale Omgevingsvisie en het overige instrumentarium van de Omgevingswet.

In het regeerakkoord «Vertrouwen in de toekomst» van 10 oktober 2017 heeft het kabinet aangekondigd dat er «één beheerautoriteit voor de Waddenzee komt die een integraal beheerplan uitvoert, waardoor betere

bescherming van natuurgebieden gecombineerd wordt met beter visbeheer». In 2019 zullen de uitkomsten van de in 2018 opgestarte verkenning naar de te vormen beheerautoriteit worden doorvertaald in een herkenbare en aanspreekbare organisatievorm. De beheerautoriteit moet in 2019 van start gaan.»

Rijk en regio gaan structureel werken aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma. 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.

De drie landen die grenzen aan de Waddenzee, Nederland, Duitsland en Denemarken, vormen samen de Trilaterale samenwerkingslanden. Ze overleggen iedere vier jaar met elkaar over het vormen of aanpassen van het beschermingsbeleid van het waddengebied.

De grote maatschappelijke opgaven tot 2030 na de planperiode van de Beleidsnota Noordzee 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) zijn aanleiding voor de ministeries van IenW en LNV om in samenwerking met EZK en BZK en met belanghebbende partijen in de samenleving te werken aan het opstellen van een Strategische Agenda Noordzee 2030 met een Uitvoeringsprogramma. Concreet gaat het vooral om het samengaan van de enorme windenergieopgave zoals deze voortvloeit uit de Routekaarten voor Wind op Zee tot 2030 met natuurherstel, voedseltransitie en de ontwikkeling van duurzame en concurrerende sectoren van de Blauwe Economie op zee en in de kustzone, met een doorkijk naar 2050. De strategie zal worden opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in 2019 en de nadere uitwerking daarvan in het Nationaal Waterprogramma in 2021. Het is ook onderdeel van de Nederlandse bijdrage aan de invulling van het Strategisch Ontwikkelingsdoel voor de zeeën en oceanen (SDG 14). Het kompas voor de lange termijn zijn de toekomstperspectieven uit de Noordzee Gebiedsagenda 2050 (vergaderjaar 2013–2014, [33 450, nr. 24](#)).

Nederland en Vlaanderen werken in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie samen aan een zogenoemde Agenda voor de Toekomst voor de integrale en duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium. Een rode draad van deze agenda is hoe met slim(mer) sedimentbeheer de balans kan worden versterkt tussen de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. In 2018 wordt samen met de stakeholders het eerste onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst geëvalueerd. Daarbij wordt de rapportage betrokken die in 2018 wordt opgeleverd over de (ontwikkeling van de) toestand van het Schelde-estuarium. In 2019 wordt het eindrapport voor de tweede evaluatie van de Vlaamse-Nederlandse samenwerking aangeboden aan het Vlaamse en Nederlandse parlement.

Regio en Rijk hebben in 2018 een start gemaakt met de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta. De inzet is het natuurlijk en het economisch kapitaal van de grote wateren in de Zuidwestelijke Delta in evenwicht met elkaar te ontwikkelen, binnen de randvoorwaarde van waterveiligheid. De gebiedsagenda komt tot stand door co-creatie van overheden, terreinbeheerders, havenbedrijven, recreatieondernemers, schippers, visserij, energieproducenten en andere belanghebbenden. Medio 2019 is de oplevering van de Gebiedsagenda voor de Zuidwestelijke Delta voorzien.

## **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 op dit moment in uitvoering. De uitvoering van de tweede tranche maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. In 2018 wordt de beoordeling van het mariene milieu en ecosysteem geactualiseerd, alsook de goede milieutoestand en daarbij behorende beleidsdoelen en indicatoren. Deze actualisatie wordt gebaseerd op de resultaten uit het KRM-monitoringprogramma en aanvullend onderzoek op gebied van vooral onderwatergeluid, zwerfvuil en microplastics. Ook wordt in 2018 een voortgangsrapportage gemaakt over de uitvoering van het KRM-Programma van Maatregelen, onderdeel van het Nationaal Waterplan 2016–2021. Het zwaartepunt bij de uitvoering van de maatregelen ligt bij het terugdringen van zwerfvuil in zee (plastic soep) en bescherming van ecologisch waardevolle gebieden op de Noordzee. Daarnaast geeft het kabinet meer invulling aan zijn faciliterende rol ten aanzien van «kansen benutten» voor het samengaan van een duurzame economische groei en gebruik met een gezond systeem, en voor eventueel ecosysteemherstel. De uitvoering van de KRM vindt plaats in samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Er wordt ingezet op internationale afstemming en samenwerking (Noordzeeregio, OSPAR, EU), op samenwerking met kennisinstututen en belanghebbenden en op cofinanciering uit EU-fondsen als Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) en Interreg Community Initiative (INTERREG).

### *11.04.02 Subsidies*

Dit betreft subsidieverlening voor het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) en geeft 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*

Nederland is partij in de verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, Maas en Schelde zijn opgericht. In deze commissies bespreekt Nederland watervraagstukken op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming. De contributie voor deze commissies wordt jaarlijks vastgesteld. Voor 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.

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 is Nederland jaarlijks contributie verschuldigd.

Nederland ambieert een internationale profilering als centrum voor watervraagstukken. Dit is verwoord in de Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence wordt gedeeltelijk ingevuld door middel van twee Memoranda of Understanding (MOU), waarmee UNESCO wordt ondersteund. Het gaat hier om ondersteuning capacity building door IHE.

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. In een van de subdoelen van de SDG die zich richt op steden wordt specifiek de nadruk gelegd op het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. Op dit moment is hiertoe de implementatiefase aangebroken. Hiervoor wordt met internationale organisaties en platforms samengewerkt en worden activiteiten ondersteund. Zo worden bijdragen geleverd aan het Sendai raamwerk van de UNISDR, HELP, Aqueduct, Wereldbank, Water Global Practice WGP, OESO, Habitat III en World Water Council. Nederland steunt verder actief de activiteiten van UNECE Water op het gebied van grensoverschrijdend waterbeheer.

## 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.

### Rollen 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.

#### *Caribisch Nederland Afvalwatervoorziening*

Aanpassen van de Wet VROM BES en de Wet FIN-BES met als doel het van een afvalwaterheffing en de verkoop van gezuiverd afvalwater voor irrigatie mogelijke te maken en zo de exploitatiekosten van het afvalwaterbeheer te dekken.

#### 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 rolopvatting 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 open vaststellen.

### **Indicatoren en Kengetallen**

Voor het Meerjarenprogramma Bodem wordt verwezen naar het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 ([stcr. 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.

## **Beleidswijzigingen**

Op dit artikel hebben geen beleidswijzigingen plaatsgevonden met een effect op de begroting 2019 voor wat betreft de onderwerpen Bodem en Ondergrond. Uitzondering hierop betreft de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. Door flinke investeringen in de voorziening zijn de tarieven sterk gestegen en zonder extra tariefsubsidie wordt drinkwater onbetaalbaar voor kleinverbruikers hetgeen in strijd is met het vigerende beleid. Via extra tariefsubsidie blijft drinkwater voor deze groep toegankelijk en betaalbaar. De hoeveelheid extra benodigde tariefsubsidie wordt in 2018 nader uitgewerkt.

De voormalige artikelonderdelen Eenvoudig Beter, Gebiedsontwikkeling, Geo-informatie en Ruimtelijk instrumentarium zijn vanaf 2018 overgeheveld naar de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>160.868</b>	<b>77.567</b>	<b>26.820</b>	<b>21.030</b>	<b>127.372</b>	<b>123.880</b>	<b>138.422</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>136.527</b>	<b>39.046</b>	<b>41.436</b>	<b>35.044</b>	<b>139.643</b>	<b>137.703</b>	<b>138.422</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			97%				
<b>13.01 Ruimtelijk instrumentarium</b>	<b>10.786</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
13.01.01 Opdrachten	9.220	0	0	0	0	0	0
– Wabo	0	0	0	0	0	0	0
– Architectonisch beleid	2.285	0	0	0	0	0	0
– OLO	3.238	0	0	0	0	0	0
– Overige opdrachten	3.697	0	0	0	0	0	0
13.01.02 Subsidies	1.376	0	0	0	0	0	0
– Programma Ruimtelijk Ontwerp	1.376	0	0	0	0	0	0
13.01.03 Bijdrage aan agent-schappen	0	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0
13.01.04 Bijdrage aan medeover-heden	190	0	0	0	0	0	0
<b>13.02 Geo-informatie</b>	<b>33.717</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
13.02.01 Opdrachten	5.329	0	0	0	0	0	0
13.02.02 Subsidies	1.967	0	0	0	0	0	0
– Basisregistraties	1.967	0	0	0	0	0	0
13.02.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's	26.421	0	0	0	0	0	0
– Kadaster	26.421	0	0	0	0	0	0
<b>13.03 Gebiedsontwikkeling</b>	<b>9.473</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
13.03.01 Opdrachten	1.296	0	0	0	0	0	0
13.03.02 Subsidies	48	0	0	0	0	0	0
13.03.03 Bijdrage aan agent-schappen	2.402	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0
13.03.04 Bijdrage aan medeover-heden	5.726	0	0	0	0	0	0
– Projecten BIRK	3.176	0	0	0	0	0	0
– Projecten Nota Ruimte	0	0	0	0	0	0	0
– Projecten Bestaand Rotterdams Gebied	2.550	0	0	0	0	0	0
<b>13.04 Ruimtegebruik bodem</b>	<b>18.723</b>	<b>32.080</b>	<b>36.723</b>	<b>32.176</b>	<b>139.643</b>	<b>137.702</b>	<b>138.421</b>
13.04.01 Opdrachten	5.727	7.314	16.416	17.007	14.967	5.167	5.400
13.04.02 Subsidies	7.499	8.611	13.480	11.149	13.983	20.507	18.705
– Bedrijvenregeling	1.385	2.176	8.657	8.938	11.772	18.296	16.208
– Programma Commissie MER	2.000	0	0	0	0	0	0

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
– Subsidies Caribisch gebied	4.114	6.435	4.823	2.211	2.211	2.211	2.497
– Overige subsidies	0	0	0	0	0	0	0
13.04.03 Bijdrage aan agentschappen	5.497	3.569	3.566	3.566	3.566	3.566	3.566
– waarvan bijdrage aan RWS	5.497	3.569	3.566	3.566	3.566	3.566	3.566
13.04.04 Bijdrage aan medeoverheden	0	12.586	3.261	454	107.127	108.462	110.750
– Meerjarenprogramma Bodem	0	12.442	3.261	454	107.127	108.462	110.750
– Programma Gebiedsgericht instrumentarium	0	144	0	0	0	0	0
13.04.07 Bekostiging	0	0	0	0	0	0	0
– Uitvoering klimaatadaptatie	0	0	0	0	0	0	0
<b>13.05 Omgevingswet</b>	<b>63.828</b>	<b>6.966</b>	<b>4.713</b>	<b>2.868</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
13.05.01 Opdrachten	38.108	3.478	2.353	1.432	0	0	0
– Eenvoudig Beter	962	0	0	0	0	0	0
– Omgevingswetgeving	37.087	0	0	0	0	0	0
– Overige opdrachten	59	3.478	2.353	1.432	0	0	0
13.05.02 Subsidies	9.000	0	0	0	0	0	0
– Stimuleringsregeling Impl Omgevingswet	9.000	0	0	0	0	0	0
13.05.03 Bijdrage aan agentschappen	16.720	3.488	2.360	1.436	0	1	1
– waarvan bijdrage aan RWS	16.720	3.488	2.360	1.436	0	1	1
<b>Ontvangsten</b>	<b>12.248</b>	<b>0</b>	<b>4.450</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Budgetflexibiliteit

### 13.04 Ruimtegebruik bodem

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen vanwege de uitvoering van het bodembeleid. De uitgaven voor de subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS/WVL en de bijdragen aan drink- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland zijn juridisch verplicht.

Het niet-juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op gelden conform de bestuurlijke afspraken voor knelpunten in de uitvoering van de Wet bodembescherming en grootschalige bodemsaneringsprojecten.

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 13.04 Ruimtegebruik bodem

#### 13.04.01 Opdrachten

De opdrachtverlening heeft betrekking op uitbesteding van beleidsinhoudelijke onderzoekopdrachten en evaluaties aan derden op het gebied van: Bodem, Drinkwater en Waterketen, BES-eilanden, Commissie van deskundigen Drinkwaterbesluit, Structuurvisie Ondergrond (STRONG),



Bodemenergie, Milieueffectrapportage en NEN-regelgeving (drinkwater, bodem, zwemwater).

#### *13.04.02 Subsidies*

##### *Bedrijvenregeling*

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd.

##### *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 stelt daarom in 2019 in totaal 4,8 miljoen euro subsidie beschikbaar om de toegankelijkheid tot schoon en veilig drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen.

#### *13.04.03 Bijdragen aan agentschappen*

De Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond bij RWS/WVL: 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 vormt 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. Tevens vindt de betaling van eerdere toezeggingen voor de aanpak van enkele specifieke verontreinigingen plaats. Dit betreft o.a. de rijksbijdrage aan het Rotterdamse Havengebied en Utrecht Griftpark. Het resterende budget voor 2019 is voorzien voor eventuele knelpunten (artikel 11.4 Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020) en voor benodigde aanvullende financiële middelen voor individuele bevoegde overheden Wbb in verband met de uitvoering van het convenant (artikel 11.3 Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020).

#### *13.05.03 Bijdragen aan agentschappen*

Dit betreft de agentschapsbijdrage voor de transitie van het agentschap Rijkswaterstaat in het kader van de Omgevingswet.

## 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.

### Rollen en Verantwoordelijkheden

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

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook 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 (MJPG).
- 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 IenW 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 te beperken tot maximaal 25 Mton. Dit is een reductie van de CO<sub>2</sub>-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 teruggestuurd 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 CO<sub>2</sub>-emissies van motorvoertuigen, op het verduurzamen van brandstofkwaliteit, op de inzet van hernieuwbare energie in transport waaronder duurzame biobrandstoffen.
- Coördineert 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> in 2030. Dit is gebaseerd op een 60% CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-emissiereductie van 80–95%. Voor de sector transport zullen de afspraken worden afgesproken in de mobiliteitstafel.

- Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo wordt toegevoerd 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*

In het notaoverleg MIRT, d.d. 23 november 2015, heeft de Tweede Kamer ingestemd om in de eerstvolgende Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse de indicator voor acceptabele reistijd te wijzigen. Dit is gebeurd in de NMCA 2017 (Kamerstukken II 2016–2017, 31 305, nr. 229). De indicator voor acceptabele reistijd uit de Nota Mobiliteit en de SVIR is hiermee vervallen en is vervangen door de hoofdwegennet indicator. 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. In het MIRT projectenboek zal dezelfde kaart opgenomen worden, en per MIRT-project de bijdrage aan het oplossen van de file top 50 worden weergegeven.

### *Beheer en onderhoud*

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.01 (verkeerssignaling op banen en verkeerscentrales) en 12.02 (km rijbaanlengte, km<sup>2</sup> asfalt, km<sup>2</sup> groen areaal).

### *Verkeersmanagement*

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

## Geluid en luchtkwaliteit

**Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO<sub>2</sub> en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld**

	Waarde 2013	Waarde 2014	Waarde 2015	Waarde 2016	Waarde 2017	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO <sub>2</sub>						0 knelpunten
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	8.650	8.600	8.300	8.300	5.550	0 knelpunten in 2020

Bron: RWS/WVL, 2017

### Toelichting

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.

In vervolg op de brieven aan de Tweede Kamer over de kostenbeheersing van het MJPG d.d. 20 november 2015 (Kamerstukken II 2015–2016, [32 252, nr. 56](#)) en 1 september 2016 (Kamerstukken II 2015–2016, [32 252, nr. 58](#)) zal de komende jaren hieraan verder invulling worden gegeven door middel van prioritering van maatregelen.

### Regelgeving en afspraken

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

### Verkeersveiligheid

**Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers**

	basiswaarde						realisatie	doelstelling
	2002	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020
aantal verkeersdoden	1.066	650	570	570	621	629	613	500
ernstig verkeersgewonden	16.100	19.200	18.800	20.700	21.300	21.400	n.n.b.	10.600

Bron: Rijkswaterstaat/WVL, 2017 Bron verkeersdoden 2017:  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2018/17/verkeersdoden-2017>

Voor een nadere toelichting bij de cijfers en ontwikkelingen wordt verwezen naar de «Kerncijfers verkeersveiligheid» (Kamerstukken II 2016–2017, [29 398, nr. 544](#)).

## Hernieuwbare energie in het vervoer

Kengetal: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer (in %)														
Verplichtingen	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Besluit Hernieuwbare energie vervoer 2015	2	3,25	3,75	4	4,25	4,5	5	5,5	6,25	7	7,75	8,5	9,25	10
Realisatie	2	3,26	3,75	4,01	4,31	4,54	5,05	5,54	6,25	7				

Bron: realisatie 2016: Rapportage hernieuwbare energie 2016 van de Nederlandse Emissieautoriteit: (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-812393>)

### Toelichting

In artikel 2.1 van het Besluit Hernieuwbare Energievervoer 2015 dat op 1 januari 2015 van kracht is geworden, is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie in het vervoer tot en met 2020 vastgelegd. Bedrijven hebben in 2016 aan de gestegen jaarverplichting hernieuwbare energievervoer (van 6,25% naar 7%) voldaan.

Kengetal: Ontwikkeling CO <sub>2</sub> -emissie nieuwe personenauto's in gram CO <sub>2</sub> per kilometer											
	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2021	
EU	162,6	145,7	140,3	135,7	132,2	127,0	123,4	119,6 (130,0) <sup>1</sup>	118,1	(95,0)	
Nederland	169,9	146,9	135,8	126,1	118,6	109,1	107,3	101,2	105,9		

<sup>1</sup> Norm

Bron: European Environment Agency (EEA) Technical Report No 19/2017. Monitoring CO<sub>2</sub> emissions from new passenger cars and vans in 2016.

### Toelichting

Nadat vrijwillige afspraken over CO<sub>2</sub>-reductie met de Europese autofabrikanten niet tot gewenste resultaten hebben geleid, heeft de Europese Commissie in december 2007 een voorstel gedaan voor verplichte reductiedoelstellingen. Dat voorstel is in 2009 aangenomen en bevatte een verplichte norm van gemiddeld 130 g CO<sub>2</sub>/km in 2015. Daarnaast is in november 2013 overeenstemming bereikt dat een verplichte norm van gemiddeld 95 g CO<sub>2</sub>/km in 2021 zal gelden. Deze norm zal er straks toe leiden dat de gemiddelde automobilist op jaarbasis zo'n € 340 aan brandstofkosten bespaart ten opzichte van het referentiejaar 2007. Alleen voor 2015 en 2021 zijn er EU-normen (voor fabrikanten). De CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-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 nam de uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in Nederland als enige lidstaat in de EU licht toe. Volgens voorlopige cijfers die het Europese milieuagentschap in april 2017 heeft gepubliceerd, komt in 2016 de voorlopige gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot uit op 105,9 g/km in Nederland en op 118,1 g/km in Europa. Nederland blijft daarmee ruim onder het Europese gemiddelde en kan nog steeds tot de kopgroep worden gerekend. Ook blijft het aantal elektrische voertuigen groeien. Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2015 een gemiddeld CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren van 130 g/km. In 2021 ligt de reeds vastgestelde norm op 95 gram CO<sub>2</sub> per kilometer.

Op 8 november 2017 heeft de Europese Commissie een voorstel gepubliceerd voor de aanscherping van de normen voor personen- en bestelauto's voor de jaren 2025 en 2030. Zoals verwoord in het BNC-fiche ([Kamerstukken II 2017–2018, 22 112, nr. 2440](#)) ondersteunt Nederland het doel van het voorstel om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren, maar is kritisch over de uitwerking van het voorstel en had graag meer ambitie willen zien met het oog op de klimaatdoelstellingen.

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

	1990	2000	2005	2010	2014	2015	2020	2030
	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Raming
NO <sub>x</sub>	369	272	236	193	151	143	99	63
SO <sub>2</sub>	21	10	6	1	0	0	0,4	0,5
PM <sub>2,5</sub>	24	15	12	8	5	5	3	2
NH <sub>3</sub>	1	4	5	5	4	4	3,8	4,1
NMVOS <sub>2</sub>	203	82	52	41	32	30	28	26

Bron: de informatie over de gerealiseerde en geraamde emissies zijn afkomstig uit «Informative Inventory Report 2017» (RIVM Rapport 2017\_0002). De ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid. ([http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative\\_Inventory\\_Report\\_2017\\_Emissions\\_of\\_transboundary\\_air\\_pollutants\\_in\\_the\\_Netherlands\\_1990\\_2015](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative_Inventory_Report_2017_Emissions_of_transboundary_air_pollutants_in_the_Netherlands_1990_2015))

#### Toelichting

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.

#### Beleidswijzigingen

In navolging van omliggende landen wordt een vrachtwagenheffing ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden (zoals in het Regeerakkoord vermeldt), zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggepluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie in en verduurzaming ([Kamerstukken II 2017–2018, 31 305, nr. 239](#)).

Verder heeft het Regeerakkoord een grote ambitie neergelegd op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit, waarbij verduurzaming van de verschillende sectoren belangrijk is. De uitdagingen zijn groot en complex, en vragen om innovatieve oplossingen. Rijksoverheid en de sectoren hebben elkaar nodig om de ambities te kunnen realiseren. Gewerkt wordt aan het realiseren van de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs (CO<sub>2</sub>-reductie in de vervoersmodaliteiten), onder meer via het beleid voor brandstoffen en voertuigemissies. Verduurzaming is ook aan de orde in het transport- en wegvervoer, de ontwikkeling van luchtvaart op de langere termijn en bij scheepvaart, via onder meer de Green Deal vergroening scheepvaart en met het fietsbeleid, Tour de Force en Fietsagenda.



Specifiek voor de sector Mobiliteit en Transport wordt uitvoering gegeven aan de afspraken van de Duurzame Brandstofvisie. In vervolg op de afspraken in het Energieakkoord zijn specifieke afspraken vastgelegd in convenanten, Bestuursakkoorden en Green Deals. Bij de totstandkoming van de Klimaatagenda worden aanvullende afspraken gemaakt om de opgave voor de sector als bijdrage aan de klimaatafspraken van Parijs.

Naar aanleiding van het regeerakkoord heeft de overheveling van «klimaat» uit artikel 19 van het ministerie IenW naar het Ministerie van EZK plaatsgevonden. In de daaropvolgende herindeling van de beleidskern van het IenW-departement maakt «Voertuigen en Brandstoffen» geen onderdeel meer uit van artikel 19 en 20 van de IenW begroting 2019, maar van artikel 14.

Bij auto's richt het kabinet zich op overschakeling naar elektrische aandrijflijnen, waarbij auto's vrij zijn van schadelijke uitlaatgassen. Daarbij streeft het kabinet ernaar dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Ook voor brom- en snorfietsen verkent het kabinet de mogelijkheden om de overgang emissieloze tweewielers te versnellen. Een dergelijke overgang kost echter tijd. In de tussenliggende periode is het van belang om aandacht te blijven houden voor naleving en verdere aanscherping van Europese emissienormen. In 2019 zal daarnaast specifieke aandacht blijven uitgaan naar roetfilters, katalysatoren en vergelijkbare systemen, die bedoeld zijn om de emissies van schadelijke stoffen te verlagen. Ook tijdens de gebruiksfase moeten deze technieken naar behoren blijven functioneren.

Daarnaast is naar aanleiding van de Beleidsdoorlichting van beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid het belang van een zorgvuldige verantwoording en een waar mogelijk continue verbetering van de doeltreffendheid en doelmatigheid bevestigd ([Kamerstukken II 2017–2018, 32 861, nr. 27](#)). Effecten van beleid worden zichtbaar gemaakt in de begroting en het jaarverslag. Verbeteringen krijgen vorm in het Programma Versobering en Efficiëntie, verbetering informatievoorziening en optimalisatie over de levenscyclus voor instandhouding en de doelmatigheidsindicator. Met NMCA, MKBA's en alternatievenafweging vindt prioritering en integrale beoordeling van projecten plaats. Het budget voor verkeersmanagement wordt – afhankelijk van beschikbare technologie – tussen 2015 en 2020 met 10% afgebouwd met de ambitie de bereikbaarheid met 5% te verbeteren.

Budgettaire gevolgen van beleid

art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>33.639</b>	<b>34.835</b>	<b>33.587</b>	<b>34.034</b>	<b>36.683</b>	<b>36.646</b>	<b>35.239</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>46.179</b>	<b>43.580</b>	<b>49.917</b>	<b>41.043</b>	<b>37.164</b>	<b>35.901</b>	<b>34.721</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			84%				
<b>14.01 Netwerk</b>	<b>30.705</b>	<b>27.088</b>	<b>33.397</b>	<b>24.300</b>	<b>19.663</b>	<b>18.387</b>	<b>17.107</b>
14.01.01 Opdrachten	24.066	19.221	15.901	13.375	10.363	9.081	7.315
– <i>Beter Benutten</i>	20.106	11.244	7.402	4.866	173	173	173
– <i>BOA wegverkeersbeleid</i>	1.435	1.246	2.350	2.387	2.722	2.728	2.768
– <i>Wegverkeersbeleid</i>	1.683	2.876	1.296	1.567	1.679	1.690	1.722
– <i>Overige opdrachten</i>	842	3.855	4.853	4.555	5.789	4.490	2.652
14.01.02 Subsidies	1.077	650	7.816	2.220	600	600	600
14.01.03 Bijdrage aan agent-schappen	5.562	7.217	9.680	8.705	8.700	8.706	8.703
– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	5.562	7.217	5.731	4.745	4.744	4.740	4.736
<b>14.02 Veiligheid</b>	<b>15.474</b>	<b>16.492</b>	<b>16.520</b>	<b>16.743</b>	<b>17.501</b>	<b>17.514</b>	<b>17.614</b>
14.02.01 Opdrachten	5.251	6.147	6.606	6.829	7.618	7.629	7.729
– <i>Opdrachten Verkeersveiligheid</i>	5.251	6.147	6.606	6.829	7.618	7.629	7.729
14.02.02 Subsidies	8.181	8.583	8.370	8.370	8.369	8.369	8.369
– <i>VVN</i>	3.523	3.893	3.736	3.736	3.736	3.736	3.736
– <i>SWOV</i>	3.878	3.870	3.869	3.869	3.869	3.869	3.869
– <i>Overige subsidies</i>	780	820	765	765	764	764	764
14.02.03 Bijdrage aan agent-schappen	596	595	597	597	597	599	599
– <i>waarvan bijdrage aan RWS</i>	596	595	597	597	597	599	599
14.02.05 <i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	30	30	30	30	0	0	0
– <i>Euro NCAP</i>	30	30	30	30	0	0	0
	30	30	30	30	0	0	0
14.02.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's	1.416	1.137	917	917	917	917	917
– <i>CBR</i>	1.416	917	917	917	917	917	917
<b>Ontvangsten</b>	<b>5.279</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	3.026.512	2.836.186	2.930.410	2.662.084	3.016.955
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	73.126	112.388	104.763	135.217	58.297
<b>Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds</b>	<b>3.099.638</b>	<b>2.948.574</b>	<b>3.035.173</b>	<b>2.797.301</b>	<b>3.075.252</b>
<i>waarvan</i>					
12.01 Verkeersmanagement	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736
12.03 Aanleg	1.466.966	1.242.849	1.282.609	1.068.518	1.447.044
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	371.112	470.583	416.348	500.715	379.519
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0

Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds	193.388	55.624	307.274	394.112	396.592
Andere ontvangsten van artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds	68.309	87.862	79.217	28.458	20.434
<b>Totale uitgaven op 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds</b>	<b>261.697</b>	<b>143.486</b>	<b>386.491</b>	<b>422.570</b>	<b>417.026</b>
<i>waarvan</i>					
17.08 ZuidasDok	261.697	143.486	386.491	422.570	417.026

Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds</b>	<b>13.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>
<i>waarvan</i>					
20.04 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000

### Extracomptabele fiscale regelingen

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». Naast de fiscale regelingen die in onderstaande tabel zijn opgenomen, heeft ook de forfaitaire bijtelling voor de fiets in de loonbelasting betrekking op dit beleidsartikel.

Fiscale regelingen 2017–2019, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (bedragen x € miljoen) <sup>1</sup>			
	2017	2018	2019
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>2</sup>	4	7	9
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>3</sup>	12	19	26
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's <sup>4</sup>	92	141	189
IB/LB Korting op de bijtelling voor zuinige auto's (overgangsrecht)	523	400	118
MRB Halftarief plug-in hybride auto's	37	38	37

<sup>1</sup> [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

<sup>2</sup> BPM = Belasting van personenauto's en motorrijwielen

<sup>3</sup> MRB = Motorrijtuigenbelasting

<sup>4</sup> IB = Inkomstenbelasting; LB = Loonbelasting

## Budgetflexibiliteit

### 14.01 Netwerk

De uitgaven voor subsidies (zie hiervoor de subsidiebijlage) en de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. Voor subsidies betreft het hier onder andere verplichtingen die tot en met 2019 zijn aangegaan. De budgetten voor subsidies worden per jaar gepubliceerd en hebben daarmee een vastomlijnde tijdschikhorizon, de agentschapsbijdrage heeft een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is het merendeel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen.

### 14.02 Veiligheid

De uitgaven voor de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. De overige verplichtingen betreffen subsidies aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Team Alert. Voor de subsidies aan VVN, SWOV en Team Alert zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen c.q. jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds.

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van lopende opdrachten. Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor met name opdrachten voor het uitvoeren van onderzoeken en het uitvoeren van verkeersveiligheids campagnes.

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 14.01 Netwerk

#### 14.01.01 Opdrachten

Het Ministerie van IenW geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten 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 vinden uitgaven plaats 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 bestaan o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, meerjarenprogramma MIRT en Intelligente Transport Systemen (ITS).

#### **14.01.02 Subsidies**

De uitgaven hebben betrekking op subsidies verstrekt voor het fietsbeleid, waaronder de subsidie Fietsersbond en een incidentele subsidie aan het Fietsplatform. Verder wordt 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. De regeling DKTI is specifiek voor praktijktesten van initiatieven uit de markt, ondersteuning van de platforms die bij de uitvoering van de visie betrokken zijn en voor nationale bijdragen voor deelname aan Europese subsidieprojecten zoals calls van CEF, HORIZON en Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertakings.

##### *14.01.03 Bijdrage 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. 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 worden 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 wordt uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden).

#### **14.02 Veiligheid**

##### *14.02.01 Opdrachten*

Onder opdrachten valt onder andere het verbeteren van de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit gebeurt onder meer door onderzoeken op het gebied van fietsveiligheid en naar specifieke doelgroepen zoals ouderen. Onder dit artikel vallen ook opdrachten in verband met vergoedingen commissie rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad en onderzoek rijden onder invloed onder dit artikel. Het stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen gebeurt door deelname aan Euro NCAP (New Car Assessment Programme). Euro NCAP beoordeelt onafhankelijk de veiligheidsprestaties van Europa's meest verkochte auto's. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

##### *14.02.02 Subsidies*

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

#### *14.02.03 Bijdrage 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.

#### *14.02.06 Bijdrage aan ZBO 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 vinden incidentele overboekingen plaats van opdrachtenbudgetten.

## 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.

### Rollen en Verantwoordelijkheden

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

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook 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 spoorgoederenvervoerketen, 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.

In de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) is in actie 43 aangegeven dat gezamenlijk een dashboard wordt ontwikkeld waarmee de verbetering van de reis van deur-tot-deur in beeld kan worden gebracht. Op basis van het dashboard wordt de deur-tot-deur ambitie gemonitord aan de landsdelige en landelijke OV- en Spoortafels. Een samenvatting van de rapportage over het Dashboard Deur tot Deur, de conclusies en eventuele afspraken die naar aanleiding daarvan aan de OV- en Spoortafels worden gemaakt, maken onderdeel uit van de periodieke terugkoppeling over de OV- en Spoortafels aan de Tweede Kamer.

Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer					
	2013	2014	2015	2016	2017
Algemeen oordeel	7,4	7,5	7,5	7,6	7,6
Informatie en veiligheid	7,6	7,6	7,7	7,7	7,9
Rijcomfort	7,5	7,5	7,6	7,6	7,6
Tijd en doorstroming	6,8	6,9	7,0	7,0	7,2
Prijs	6,3	6,4	6,6	6,7	6,7

Bron: CROW/KpVV – Klantenbarometer 2017



### Toelichting

De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het regionale stads- en streekvervoer waarvoor de provincies en de metro-poolregio's verantwoordelijk zijn.

Het onderzoek wordt per kwartaal geüpdatet. In de periode eind oktober tot begin december wordt het laatste kwartaal onderzocht. In het jaarverslag 2019 zal het jaarlijkse gemiddelde opgenomen worden. Vanaf 2018 zal NS conform de motie-Faber (Kamerstukken II 2013–2014, [29 984, nr. 502](#)) met het oog op eenduidigheid en vergelijkbaarheid aansluiting zoeken bij de OV-Klantenbarometer. Vanaf het jaarverslag over 2018 zullen deze waarden meegenomen worden. Op dit moment meet NS de klantoordelen via een andere methode en worden zij hier in de concessie ook door IenW op beoordeeld. Vanaf het jaarverslag 2018 zullen ook nieuw gemeten waarden voor de Waddenveren meegenomen worden.

Kengetal: Sociale veiligheid in het stads- en streekvervoer					
	2013	2014	2015	2016	2017
Waardering veiligheidsgevoel in het voertuig als rapportcijfer					
– Reizigers (1)	7,9	8	8	8	8,1
– Personeel (2)	n.b.	7	n.b.	6,8	n.b.
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %					
– Reizigers(3)	15	16	14	14	16
– Personeel(4)	n.b.	60	nb	62	n.b.

Bron: CROW-KpVV Personeelsmonitor stads- en streekvervoer 2016 en CROW-KpVV OV-Klantenbarometer 2017

### Toelichting

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

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

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

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

Kengetal: Sociale veiligheid NS					
	2013	2014	2015	2016	2017
Klantoordeel sociale veiligheid	79,5%	80,2%	80,1%	87,1%	88,0%

Bron: NS Jaarverantwoording 2017

**Indicator: Reizigerspunctualiteit en Algemeen klantoordeel**

	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Bodem- waarde	Progressie- waarde	Streefwaarde
	2013	2014	2015	2016	2017	2015–2019 (1)	2016 (1)	2019 (1)
Reizigerspunctua- liteit (2)	90,0%	90,5%	91,0%	90,6%	91,6%	88,9%	90,5%	91,1%
Algemeen klantoordeel (3)	75%	75%	74%	77%	80%	74%	76%	80%

Bron: NS Jaarverantwoording 2017

**Toelichting**

Ad 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.

Ad 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.

Ad 3) Het Algemeen klantoordeel geeft het percentage reizigers dat het reizen per trein op het hoofdrailnet met een zeven of hoger waardeert.

**Indicator: Spoorveiligheid (naar risicodragers)**

Nr.	Risico-dragers <sup>1</sup>	Omschrijving indicator	2014	2015	2016	NRV
1	Veiligheidsrisico treinreizigers	SGEL <sup>2</sup> onder reizigers/jaar/mld. reizigerskm's	0	0,011	0	0,089
2	(Mogelijke) ongevallen met treinen					
2.1		Aantal significante ongevallen/ mln. treinkm's	0,122	0,199	0,18	
2.2		Aantal significante treinbotsingen/mln. treinkm's	0,019	0,006	0,01	
2.3		Aantal significante ontsporingen/ mln. treinkm's	0,006	0,006	0	
2.4		Aantal STS passages	112	100	100	
3	Veiligheidsrisico spoorpersoneel	SGEL <sup>2</sup> onder spoorpersoneel/ jaar/mld. treinkm's	0	1,283	13,965	5,97
4	Veiligheidsrisico overwegge- bruikers	SGEL <sup>2</sup> onder overweggebruikers/ jaar/mld. treinkm's	47,580	84,704	19,678	127
5	Suïcides	Aantal spoor-suïcides	192	223	221	

Bron: ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2016, Kamerstukken II 2016–2017, 29 893, nr. 215, Spoorveiligheid (naar risicodragers)

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 2017 komt in oktober 2018 beschikbaar. Gegevens van voor 2014 zijn niet beschikbaar, in verband met een andere meetmethode.

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

Ad 2) 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 overledene.

Kengetal: Aantal treinbewegingen goederentreinen per week					
	2013	2014	2015	2016	2017
Betuweroute (Meteren-Valburg) (ad 1)	410	480	440	390	470
Zevenaar grens	490	540	470	400	470
waarvan Betuweroute (ad 2)	410	480	440	380	460
Oldenzaal grens	70	60	100	130	110
Venlo grens	240	190	270	310	240
Maastricht grens	30	30	30	40	50
Roosendaal grens	110	110	130	140	150

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

#### Toelichting

De treinbewegingen van goederentreinen in bovenstaande tabel zijn afgerond op tientallen. In 2016 was verschuiving van verkeer waarneembaar van de Betuweroute naar het gemengde net door omleidingen als gevolg van de bouw van het Derde spoor in Duitsland. Ad 1) Omdat eind 2015 de verbindingsboog bij Elst in gebruik is genomen, is er een verschil tussen het aantal goederentreinen op het drukste deel van de Betuweroute (Meteren-Valburg) en het aantal goederentreinen dat via de Betuweroute (Valburg-Zevenaar) en Zevenaar grens heeft gereden.

#### Beleidswijzigingen

In 2019 zal verder gewerkt worden aan het optimaliseren van het openbaar vervoer. De ambitie vanuit het regeerakkoord is dat het openbaar vervoer in alle delen van Nederland een goed alternatief is voor de auto. Het gaat er om dat de reiziger snel, comfortabel en veilig van A naar B kan reizen.

Het regeerakkoord geeft aan dat goederenvervoer via de spoorwegen een belangrijke bijdrage kan leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en de daarmee samenhangende uitstoot. Het spoorgoederenvervoer wordt gestimuleerd door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met die in de buurlanden. Om dit te verwezenlijken heeft de Staatssecretaris medio 2018 aan de Tweede

Kamer een maatregelenpakket voorgelegd om de ambitie in het regeerakkoord invulling te geven ([Kamerstukken II 2017–2018, 29 984, nr. 782](#)).

Richting 2025, wanneer de concessie van de Nederlandse Spoorwegen voor het hoofdrailnet afloopt, wordt de optie voor meer marktopening opgehouden. De eerste stap hierin is een evaluatie van de huidige prestaties. Hier zal in 2019 mee begonnen worden. Dit gebeurt onder andere aan de hand van de parameters uit de vervoersconcessie. In deze tussentijdse evaluatie van de concessie van NS bekijken we ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2025.

Ook bij ProRail zal in 2019 een evaluatie van de prestaties plaatsvinden. Dit gebeurt naast het traject van de omvorming van ProRail naar een publiekrechtelijke zelfstandig bestuursorgaan waartoe het kabinet in het regeerakkoord heeft besloten. Mede naar aanleiding van een Raad van State advies (W14150443) is een traject gestart tot aanpassing en modernisering van de Spoorwetgeving en gestart met een nadere verkenning van een toekomstbestendige Spoorwet. In 2019 zal de vernieuwde Spoorwegwet naar de Kamer gestuurd worden, waarin onder andere de kaders voor de omvorming van ProRail staan.

In 2019 zal ook de programmabeslissing voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) worden genomen. Indien deze beslissing positief is, zal worden overgegaan naar de realisatiefase van het programma ERTMS. Dit sluit aan bij het voornemen in het Regeerakkoord om ERTMS tijdig uit te rollen. Daarnaast wordt ook onderzoek gedaan naar de overschakeling op 3kV bovenleidingsspanning. De middelen hiervoor komen uit een budget voor studie en innovatie op het spoor, die ik beschikbaar heb gesteld uit de aanvullende middelen van het regeerakkoord.

Eind 2016 is met het Toekomstbeeld OV 2040 een gemeenschappelijke visie op de toekomst van het openbaar vervoer gepresenteerd. IenW en de OV-partners (overheden, vervoerders en infrabeheerder) willen zich gezamenlijk inzetten voor betere stedelijke bereikbaarheid, sneller verbindingen tussen steden en nieuwe concepten bijvoorbeeld om gebieden waar minder vraag is, bereikbaar te houden. Daarbij zullen de grenzen tussen modaliteiten steeds meer vervagen. IenW, regionale overheden, vervoerders en ProRail als infrabeheerder werken tot in 2019 uit welke maatregelen nodig zijn om dit Toekomstbeeld te realiseren. Aan de hand hiervan kijken we met de regio's naar afspraken over cofinanciering van de verdere uitbreiding van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via lightrailverbindingen.

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. De uitkomsten van verschillende onderzoeken laten zien dat dat er potentieel is voor de trein als substitutie voor luchtvaart, dit wordt in 2019 verder onderzocht. Door in te zetten op de verbetering van de bereikbaarheid van de grensregio's per spoor, kunnen reizigers ook op deze kortere afstanden een duurzamere keuze maken. Hierbij is het van belang om niet alleen te kijken naar infrastructurele maatregelen, zoals het uitbreiden van station Amsterdam Zuid om het station klaar te maken

als internationale hub, maar naar het brede palet van maatregelen om het treinproduct als geheel te verbeteren.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Art. 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>- 7.368</b>	<b>7.710</b>	<b>11.497</b>	<b>9.380</b>	<b>16.850</b>	<b>10.128</b>	<b>10.525</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>18.804</b>	<b>19.292</b>	<b>13.157</b>	<b>13.918</b>	<b>14.236</b>	<b>14.245</b>	<b>12.225</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			89%				
<b>16.01 OV en Spoor</b>	<b>18.804</b>	<b>19.292</b>	<b>13.157</b>	<b>13.918</b>	<b>14.236</b>	<b>14.245</b>	<b>12.168</b>
16.01.01 Opdrachten	4.462	6.903	5.818	6.512	6.991	6.936	6.655
– ERTMS	47	0	0	0	0	0	0
– Overige opdrachten	4.415	6.903	5.818	6.512	6.991	6.936	6.655
16.01.02 Subsidies	11.053	9.066	4.013	4.079	4.017	4.079	2.079
– Bodemsanering NS	0	0	0	0	0	0	0
– GSM-R	3.572	0	0	0	0	0	0
– Overige subsidies	7.481	9.066	4.013	4.079	4.017	4.079	2.079
16.01.03 Bijdrage aan agent-schappen	912	936	939	940	841	843	1.047
– waarvan bijdrage aan KNMI	44	45	45	45	45	45	0
– waarvan bijdrage aan RWS	868	891	894	895	796	798	1.047
16.01.04 Bijdrage aan medeover-heden	2.297	2.287	2.287	2.287	2.287	2.287	2.287
– CLU Betuweroute en HSL	2.297	2.287	2.287	2.287	2.287	2.287	2.287
16.01.05 Bijdragen aan interna-tionale organisaties	80	100	100	100	100	100	100
<b>Ontvangsten</b>	<b>3.497</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	1.814.000	1.875.026	1.723.732	1.712.325	1.613.997
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	195.388	188.979	194.640	200.206	205.029
<b>Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen van het Infrastruc-tuurfonds</b>	<b>2.009.388</b>	<b>2.064.005</b>	<b>1.918.372</b>	<b>1.912.531</b>	<b>1.819.026</b>
<i>waarvan</i>					
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121
13.03 Aanleg	460.265	546.730	481.426	429.315	368.820
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0

Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds	192.762	158.381	69.641	47.282	1.752
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale Infrastructuur van het Infrastructuurfonds</b>	<b>192.762</b>	<b>158.381</b>	<b>69.641</b>	<b>47.282</b>	<b>1.752</b>
<i>waarvan</i>					
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	15.807	152.527	68.651	1.605	1.752
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	4.955	5.854	990	45.677	0

Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds	221.244	231.635	289.095	306.566	275.428
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds	3.711	1.353	27.419	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds</b>	<b>224.955</b>	<b>232.985</b>	<b>316.514</b>	<b>306.566</b>	<b>275.428</b>
<i>waarvan</i>					
17.02 Betuweroute	4.807	1.210	1.210	0	0
17.03 HSL-Zuid	2.188	6.435	6.475	0	0
17.07 ERTMS	217.960	225.340	308.829	306.566	275.428
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	261.697	218.486	386.491	422.570	417.026

Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	29.897	24.226	25.367	96.635	120.635
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds</b>	<b>29.897</b>	<b>24.226</b>	<b>25.367</b>	<b>96.635</b>	<b>120.635</b>
<i>waarvan</i>					
20.04 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	29.897	24.226	25.367	96.635	120.635

### Extracomptabele fiscale regelingen

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) <sup>1</sup>			
	2017	2018	2019
BPM Teruggaaf taxi's en openbaar vervoer <sup>2</sup>	90	68	68
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer <sup>3</sup>	48	47	46
Reisaf trek OV	9	9	9

<sup>1</sup> [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

<sup>2</sup> BPM = Belasting van personenauto's en motorrijwielen

<sup>3</sup> MRB = Motorrijtuigenbelasting

## Budgetflexibiliteit

### 16.01 OV en Spoor

De uitgaven voor subsidies, de agentschapsbijdrage aan RWS, de bijdragen aan medeoverheden en de bijdragen aan (inter)nationale organisaties zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon. De agentschapsbijdrage, de bijdrage aan medeoverheden en de bijdragen aan (inter)nationale organisaties hebben een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is circa de helft juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het betreft hier onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM), uitgaven voor de ov-begeleiderskaart, de continue screening van de taxibranche, de uitbesteding van SWUNG-1-taken en het onderzoek voor het rekenmodel trillingen spoorwegen. Het niet juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor uitvoering van taken die voortvloeien uit de werkagenda van het NOVB inzake de OV-chipkaart, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatie-diensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer en het uitvoeren van activiteiten ter ondersteuning van het beheer van en vervoer over het spoor via concessies en de uitvoering van de Lange Termijn Spooragenda. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 16.01 OV en Spoor

#### 16.01.01 Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-chipkaart, monitoring sociale veiligheid, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatie-diensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SWUNG-1-taken, het onderzoek naar verbetermogelijkheden voor het rekenmodel trillingen spoorwegen, het onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) en aanpassingen in de spoorwegwetgeving. Ook wordt 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*

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 Betuwe-route 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 de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 3 een bedrag van € 250.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2019 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie om belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer waar mogelijk weg te nemen door maatregelen en bijdragen ter stimulering van internationaal personenvervoer. Door deze bijdrage kunnen reizigers veilig, betrouwbaar en betaalbaar reizen van Nederland naar Duitsland en vice versa. Deze subsidie wordt verstrekt aan Verkeersverbund Rhein-Ruhr. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 3 een bedrag van € 562.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2019 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor de beleidsondersteuning voor de vereniging ROVER en voor het in stand houden van het ov-loket. Doel van deze subsidies is het ondersteunen van reizigers en een loket te organiseren waar zij terecht kunnen. Deze subsidies worden verstrekt aan de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverleningen als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

#### *16.01.03 Bijdrage aan agentschappen*

Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering.

#### *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 Betuwe-route 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.



## Beleidsartikel 17 Luchtvaart

### Algemene doelstelling

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

### Rollen en verantwoordelijkheden

#### Regisseren

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

- Voor een veilig en duurzaam gebruik van netwerken stelt de Minister normen en handhaaft deze. 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 agentschappen 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											
	Basis- waarde 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Gereali- seerd 2017	Streef- waarde 2020
Gerealiseerde vliegtuigbewe- gingen tov plafond 500.000	390.000	386.000	420.000	423.000	426.000	438.300	450.679	479.000	497.000	497.000	500.000
	78%	77%	84%	84%	85%	88%	90%	96%	99%	99%	100%

Bron realisatie: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/>  
Bron streefwaarde: (Kamerstukken II 2014–2015, 34 098, nrs. 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 2015	Gerealiseerd t/m 2016	Gerealiseerd t/m 2017	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: Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 (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) (Stort., 47829, nr. 28).  
Bron Lelystad: Luchthavenbesluit Lelystad (Staatsblad 2015 nr. 130).

### Toelichting

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarbasis) moet ervoor zorgen dat Schiphol meer ruimte overhoudt voor mainportverkeer en de concurrentiepositie van

Schiphol wordt versterkt, conform het Convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol».

Op 17 december 2015 is aan de 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](#)).

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. Alle betrokken overheden en marktpartijen werken met volle inzet aan ingebruikname van de luchthaven. Op 21 februari 2018 is de Tweede Kamer bij brief geïnformeerd dat de openingsdatum van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is uitgesteld. In dezelfde brief is de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie van de MER voor Lelystad Airport en de geoptimaliseerde aansluitroutes voor de luchthaven. (Kamerstukken II 2017–2018, [31 639, nr. 462](#)).

Indicator: Luchthavengelden, ATC-heffingen en overheidsheffingen (aeronautical kosten)						
Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Streefwaarde 2018e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	1	
Parijs (CDG)	3	3	3	4	4	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	2	
Gatwick	4	4	4	3	3	
Schiphol	8	8	9	9	10	< LHR, FRA, CDG
Zürich	5	5	6	4	5	
München	6	6	5	6	6	
Brussel	9	9	8	8	8	
Madrid	7	7	7	7	7	

Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van verschillende jaren.(2013 t.m. 2017)

#### 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 benchmark laat zien dat Schiphol medio 2017 op dit vlak de goedkoopste is van de negen onderzochte West-Europese luchthavens in de benchmark. In de benchmark wordt Schiphol ook met de luchthavens Dubai en Istanbul vergeleken. Schiphol is in 2017, net als in voorgaande jaren, duurder dan Istanbul, maar dit jaar is Schiphol voor het eerst goedkoper dan Dubai. Vandaar de 10e positie van Schiphol in de benchmark.

Kengetal: Geluidsbelasting rond Schiphol							
Periode	2012	2013	2014	2015	2016	2017	grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (L <sub>den</sub> )	62,71	62,45	62,55	62,67	62,79	62,81	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (L <sub>night</sub> )	52,47	52,09	52,14	52,53	52,46	52,25	54,44 dB(A)

Bron gerealiseerde waarden: Handhavingsrapportages Schiphol (ILT, jaren 2012 tot en met 2017)

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 L<sub>den</sub>) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de L<sub>night</sub>) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden. De Handhavingsrapportage Schiphol 2017 van de ILT is aan de Tweede Kamer aangeboden op 21 maart 2018 (Kamerstukken II 2017–2018, [29 665, nr. 278](#)).

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, 2017.

Kengetal: Aantal bestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met vnl. geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven											
Luchthaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Amsterdam	258	246	253	263	271	266	261	264	263	262	266
Frankfurt	288	291	284	283	288	301	286	286	287	290	309
London Heathrow	181	177	171	165	174	176	176	179	180	186	203
Parijs Charles de Gaulle	260	273	272	271	268	256	258	278	274	290	294
Brussel	158	190	183	188	200	190	181	192	190	193	200

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.

**Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachtonnage per luchthaven**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Vliegbewegingen (x 1.000)</b>											
Amsterdam	436	428	391	386	420	423	426	438	451	479	497
Frankfurt	485	480	458	458	481	476	466	463	457	453	465
London Heathrow	476	473	460	449	476	471	470	471	472	473	474
Parijs Charles de Gaulle	544	551	518	492	507	491	472	465	469	473	476
Brussel	241	236	212	205	214	206	199	214	221	207	221
<b>Passagiers (in miljoenen)</b>											
Amsterdam	48	47	44	45	50	51	53	55	58	64	68
Frankfurt	54	53	51	53	56	57	58	59	61	61	64
London Heathrow	68	67	66	66	69	70	72	73	75	76	78
Parijs Charles de Gaulle	60	61	58	58	61	61	62	64	66	66	69
Brussel	18	19	17	17	19	19	19	22	23	22	25
<b>Vracht (x 1.000 ton)</b>											
Amsterdam	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531	1.633	1.621	1.662	1.752
Frankfurt	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016	2.051	1.993	2.029	2.109
London Heathrow	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423	1.499	1.497	1.541	1.698
Parijs Charles de Gaulle	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876	1.896	1.861	1.953	2.009
Brussel	762	659	449	476	475	459	430	454	463	464	514

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS /Airports Council International 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. Schiphol heeft in 2017 van deze West-Europese luchthavens de meeste vliegtuigbewegingen en staat qua passagiers en vracht op de derde plaats.

### *Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties*

De jaarlijkse Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties 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 het onderzoek blijkt dat het netwerk van Schiphol zich in 2017 in het algemeen positiever heeft ontwikkeld dan die van concurrerende luchthavens. Schiphols directe en indirecte connectiviteit ontwikkelen zich sterker dan

op alle andere onderzochte luchthavens (Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, München, Londen Heathrow, Istanbul en Dubai). Ook de hubconnectiviteit van Schiphol groeit in 2017 sterk. De afgelopen jaren heeft het Air France-KLM passagenetwerk op Schiphol zich aanzienlijk beter ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. Dit houdt in dat Air France-KLM zich wat netwerkqualiteit betreft steeds goed heeft gehouden aan het naleven van de staatsgaranties die destijds met Air France-KLM zijn afgesproken. Wat luchtvracht betreft laat de monitor zien dat de totale vrachtcapaciteit van Air France-KLM in 2017 op zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle gekrompen is (met 4% respectievelijk 1%).

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002–2006	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	nmb
Gerealiseerd	0,63	0,54	0,61	0,76	0,91	0,94

Bron: *Performance Review Body 2017*

*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.

**Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Grenswaarde							
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	1	1	1	1	2	2	2
Gerealiseerd							
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	0,9	0,78	0,68	0,94			
Gerealiseerd							
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens PRB methode	1,81	1,41	1,34	1,89	2,91	2,00	3,22

Bron: *Luchtverkeersleiding Nederland 2017*

*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 2017 toegenomen ten opzichte van 2016, van 0,01 minuten per vlucht naar 0,20.

## Beleidswijzigingen

LVNL hanteert met ingang van 2015 dezelfde systematiek als de Performance Review Body om vertragingen te meten. Verder heeft LVNL in 2015 de verdragingswaarden 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.

Het regeerakkoord heeft een luchtvaartnota 2020–2050 aangekondigd welke in 2019 wordt opgeleverd. De nota wordt een richtinggevende en integrale beleidsvisie van dit kabinet en moet leiden tot een goed afgewogen visie voor een duurzaam luchtvaartbeleid met daarbij de contouren van de benodigde overheidsinzet. Veiligheid, omgeving, milieu, economie en infrastructuur zijn daarin bepalende factoren. Dit vraagt ook een intensief traject met belanghebbenden en omgeving om een breed gedragen visie te kunnen ontwikkelen.

In vervolg op de actieagenda Schiphol onderzoeken we hoe we, gezien de grote groei van de luchtvaart en de capaciteitsontwikkeling, de concurrentiepositie van Schiphol kunnen behouden en versterken op een innovatieve, duurzame en veilige manier. Mede doordat de maximaal toegestane 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 in zicht komen wordt onderzoek gedaan naar veiligheid, hinder voor de omgeving, de grensbewaking en de infrastructuur van de luchthaven. Dit ten behoeve van de discussie over de toekomst van Schiphol na 2020. Daarnaast wordt bijvoorbeeld hard gewerkt aan de realisatie en openstelling van Lelystad Airport in 2020 om Schiphol te ontlasten. Voor Eindhoven Airport wordt een keuze voorbereid over de wenselijkheid van beperkte groei na 2019.

Het Nederlandse luchtruim en het luchtverkeersleidingsconcept is sinds tientallen jaren stapsgewijs doorontwikkeld. Het doel van de luchtruimherziening is dan ook te komen tot een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met internationale partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden.

Op het gebied van duurzame luchtvaart krijgt mondiaal de implementatie van CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) onverminderd de aandacht.

Op Europees niveau presenteert de Europese Commissie naar verwachting een beoordeling van de werking van CORSIA als start van de onderhandelingen over luchtvaart onder het EU ETS (The European Emissions Trading System) na 2024. Nationaal wordt de inzet voortgezet op de ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen zoals biokerosine en op het stimuleren van innovatieve technologie, zoals elektrisch of hybride vliegen en het efficiënt gebruik van het luchtruim. Door het Ministerie van Financiën wordt samen met ons ministerie en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat verder gewerkt aan de invoering van financiële maatregelen, zoals deze in het regeerakkoord zijn genoemd.

Het ministerie werkt in 2019 aan de implementatie van de aanbevelingen in het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) conform de aanpak zoals beschreven in de brief aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017–2018, 29 665, nr. 242](#)).

Bij brief van 22 december 2017 (Kamerstukken II 2017–2018, [32 861, nr. 28](#)) is de rapportage en de kabinetsreactie van de beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 17 Luchtvaart voor de periode 2009 t/m 2015 aan de Tweede Kamer gestuurd. In de rapportage wordt geconcludeerd dat het luchtvaartbeleid in beperkte mate aanjagend is. De meeste beleidsinstrumenten sluiten aan op een faciliterende en kaderstellende rol van de overheid. Het luchtvaartbeleid is sterk afhankelijk van internationale wet- en regelgeving en daarnaast geeft de luchtvaartsector vooral zelf invulling aan het bereiken van de beleidsdoelen. Door deze kenmerken van het luchtvaartbeleid kan de rijksoverheid volgens de onderzoekers beperkt beleidsinstrumenten inzetten die actieve sturing op luchtvaartdoelen mogelijk maken. Geconstateerd wordt dat het leggen van een één op één relatie tussen het gevoerde beleid en gerealiseerde doelen daardoor niet altijd goed mogelijk is, wat het lastig maakt om alle beleidsinstrumenten te evalueren op doeltreffendheid en doelmatigheid.

In het rapport van de beleidsdoorlichting wordt aanbevolen om beleidsdoelen, indicatoren en beleidsinstrumenten meer SMART te formuleren en te onderbouwen. Daarnaast wordt aanbevolen om de doelen geregeld te (blijven) monitoren en het beleid te evalueren. Dit wordt dit opgepakt door aan de slag te gaan met het zo SMART mogelijk formuleren van de doelen, kengetallen en indicatoren in artikel 17 en met een evaluatie-agenda waarin een planning is opgenomen voor monitors en evaluaties voor de periode tot 2022. In de hierboven genoemde brief (Kamerstukken II 2017–2018, [32 861, nr. 28](#)) is aangegeven dat deze doelen, kengetallen en indicatoren vanaf de begroting 2020 zo SMART mogelijk zijn geformuleerd.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

art. 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>12.483</b>	<b>34.148</b>	<b>40.424</b>	<b>8.266</b>	<b>8.922</b>	<b>16.012</b>	<b>7.569</b>
<i>Waarvan garantieverplichtingen</i>			23.000				
<b>Uitgaven:</b>	<b>14.982</b>	<b>20.126</b>	<b>27.329</b>	<b>20.929</b>	<b>10.058</b>	<b>9.805</b>	<b>8.880</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			82%				
<b>17.01 Luchtvaart</b>	<b>14.982</b>	<b>20.126</b>	<b>27.329</b>	<b>20.929</b>	<b>10.058</b>	<b>9.805</b>	<b>8.880</b>
17.01.01 Odrachten	7.184	9.763	19.957	15.619	5.308	5.854	6.553
– Odrachten GIS	1.763	1.495	5.228	2.050	135	0	0
– Caribisch Nederland	418	1.683	7.790	7.277	429	430	436
– Overige opdrachten	5.003	6.585	6.939	6.292	4.744	5.424	6.117
17.01.02 Subsidies	6.366	4.264	4.142	3.285	2.825	2.425	622
– Leefbaarheidsfonds	2.900	0	1.000	400	400	0	0
– Overige subsidies	3.466	4.264	3.142	2.885	2.425	2.425	622
17.01.03 Bijdrage aan agent-schappen	108	4.523	1.654	449	449	50	50
– waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	0	4.082	1.210	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	88	148	50	50	50	50	50
– waarvan bijdrage aan KNMI	20	14	14	14	14	0	0



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
17.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties	1.248	1.476	1.476	1.476	1.476	1.476	1.476
17.01.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's	75	100	100	100	0	0	0
– LVNL	75	100	100	100	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>1.237</b>	<b>1.925</b>	<b>1.365</b>	<b>1.262</b>	<b>855</b>	<b>925</b>	<b>785</b>

## Extracomptabele verwijzingen

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, is er een fiscale regeling die betrekking heeft op dit beleidsterrein. Het betreft de Accijnsvrijstelling luchtvaartuigen. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regeling en voor de budgettaire middelen. Voor een beschrijving van de regeling, 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».

## Budgetflexibiliteit

### 17.01 Luchtvaart

Het grootste deel van de uitgaven is juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor opdrachten en subsidies voor onder meer het project geluidsisolatie Schiphol (GIS), de uitgaven voor het Schadeschap Schiphol en voor de uitvoering van toezichtstaken door de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Voor een overzicht van de subsidies wordt verwezen naar de bijlage Subsidies. De subsidies hebben een tijdshorizon. Op basis van de opdrachtbrief aan RWS voor Beleidsondersteuning en advies (BOA) is het budget voor 2019, ultimo 2018 juridisch verplicht.

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

De resterende niet-juridisch verplichte ruimte is belegd met de activiteiten uit de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota (Kamerstukken II 2010–2011, [31 936, nr. 47](#)) en het State Safety Programme Actieplan 2015.

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 17.01 Luchtvaart

#### 17.01.01 Opdrachten

##### *Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)*

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De geplande uitgaven voor 2019 en verder hebben betrekking op aankopen in de geluidssloopzones, klachtenafhandeling en de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

## *Overige opdrachten*

### *1. Programma Schiphol*

De ontwikkelingen op het luchtvaartdossier vragen om een integrale benadering voor de beleidsvorming over Schiphol. Omdat hiervoor een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Schiphol in te richten waarin een integrale aanpak wordt ontwikkeld voor de luchthaven. In de Kamerbrief van 21 december (Kamerstukken II 2017–2018, [29 665, nr. 250](#)) wordt ingegaan welke concrete stappen er voor de korte en middellange termijn moeten worden gezet. Een belangrijk aspect hiervan is het verankeren van politiek-bestuurlijke en juridische afspraken in regelgeving, hierbij gaat het om het vaststellen van een Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Er wordt rekening mee gehouden dat de besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol ook financiële consequenties heeft, hierbij valt te denken aan planschade/nadeelcompensatie. In wetgeving en politiek bestuurlijke afspraken is opgenomen dat de ontwikkeling van Schiphol en de regionale luchthavens via juridische besluiten vastgelegd moet worden.

### *2. Normen en handhavingstelsel*

De ontwikkeling van Schiphol tot en met 2020 vindt plaats binnen de aan de Alderstafel/Omgevingsraad Schiphol afgesproken kaders. Het budget is bestemd voor opdrachten ten behoeve van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol en aanpassing van de wet- en regelgeving, zijnde de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) en het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB).

### *3. OVV-follow-up*

In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol gepubliceerd. Het ministerie werkt aan de implementatie van de aanbevelingen van de OVV conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017–2018, 29 665, nr. 242](#)). Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid. Een deel van de acties vergt extra financiële inzet.

### *4. Lelystad*

Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. Omdat voor de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Lelystad Airport in te richten. In de Kamerbrief van 21 februari (Kamerstukken II 2017–2018, [31 936, nr. 462](#)) wordt ingegaan welke concrete stappen er moeten worden gezet in de richting van de opening van de luchthaven. Belangrijke stappen waarvoor extra inzet nodig is zijn bijvoorbeeld het wijzigen van het Luchthavenbesluit en het organiseren van een monitoringsprogramma. Er wordt rekening mee gehouden dat de besluitvorming over Lelystad Airport ook financiële consequenties kan hebben.

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

Eind 2017 is het plan van aanpak voor de luchtruimherziening opgeleverd. Dit plan is een opstap naar een projectplan dat in het najaar van 2018 gereed is en dient in de eerste plaats om richting en invulling te geven aan de stappen in 2018. Het project wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Luchtverkeers-

leiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Participatie en internationale samenwerking staan centraal in de aanpak. In het project zullen met voorrang acties worden ingezet om waar mogelijk reeds voor 2023 verbeteringen te realiseren.

Door middel van jaarlijkse voortgangsbrieven wordt de voortgang gemeld van hoe en wanneer de luchtverkeersleidingsorganisaties uitvoering geven aan de beoogde luchtruimwijzigingen en aan de aanpassingen aan het luchtverkeersleidingsstelsel. Daarnaast is de uitwerking van de verdergaande civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtverkeersdienstverlening een belangrijk aspect.

#### *6. Omgevingsmanagement*

Vanuit het ministerie staat een transparante en zorgvuldige besluitvorming voor luchtvaart voorop. Met ruime betrokkenheid voor de omgeving en belanghebbenden. De Luchtvaartnota en de opgaven voor de herziening van het luchtruim, Schiphol na 2020 en Lelystad zijn projectmatig opgezet. Dat maakt het mogelijk om te sturen op het gebied van de projectbeheersing, het risicomanagement en de planning en op het gebied van het omgevings- en besluitvormingsmanagement. Daartoe worden voorzieningen getroffen om genoemde functies op professionele wijze uit te voeren. Bijzondere aandacht daarin heeft het omgevingsmanagement en de bijbehorende vormen van participatie, communicatie en het borgen van expertise en inzichten vanuit diverse invalshoeken, ten einde een open en zorgvuldige besluitvorming te faciliteren. De hiervoor gereserveerde middelen worden ingezet om op professionele wijze de benodigde expertise aan te trekken en voor het organiseren van de betrokkenheid van de omgeving.

#### *7. State Safety Programme (SSP)*

Op basis van de door het ministerie en de luchtvaartsector uitgevoerde risicoanalyse zijn het State Safety Programme 2015–2019 en het SSP Actieplan 2015 opgesteld. Vanaf 2016 wordt uitvoering gegeven aan het Actieplan. Het plan betreft onder andere maatregelen om de wetgeving op orde te brengen, de veiligheid met prestatie-indicatoren meetbaar te maken en de introductie van veiligheidsmanagement door de gehele luchtvaartsector. In 2018 is het SSP Actieplan geactualiseerd, resulterend in het SSP Actieplan 2018–2020. In 2019 wordt het State Safety Programme 2020–2024 opgesteld en aan de Kamer aangeboden.

#### *8. Verminderen risico op vogelaanvaringen*

Eind 2018 wordt een nieuw convenant vastgesteld om het vogelaanvaringsrisico voor de luchtvaart op Schiphol te verminderen. Grotendeels zullen de maatregelen uit het convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018 worden gecontinueerd.

De maatregelen betreffen onder meer:

- het ontwikkelen en toepassen van radardetectieapparatuur voor het monitoren van vogelbewegingen en het informeren van de vogelwachters over vogelbewegingen in het landingsterrein op de luchthaven;
- maatregelen gericht op het populatiebeheer met als doel het aantal ganzen binnen de 10 km zone rond Schiphol te reduceren naar het aantal zoals vastgesteld in het Ganzenbeheerplan omgeving Schiphol 2018–2024;
- beperkingen voor nieuwe vogelaantrekkende ruimtelijke bestemmingen in het gebied «beperking aantrekken vogels» zoals opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol;

- maatregelen die gericht zijn op het beperken van het voedselaanbod in de omgeving van Schiphol bestaande uit het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst, zodat er geen graankorrels aan het oppervlak blijven liggen waar ganzen op kunnen foerageren en het ontwikkelen van alternatieven voor de graanteelt.

#### *9. Opdrachten Caribisch Nederland*

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

#### *10. KDC*

De Stichting Knowledge & Development Center (KDC) levert kennis om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol. In het KDC werken de partners KLM, Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen met universiteiten en kennisinstellingen om alle operationele processen op en rond Schiphol te innoveren, zowel op de grond als in de lucht. KDC levert daarbij tevens een bijdrage aan het overheidsbeleid voor de ontwikkeling van Schiphol en de herindeling van het luchtruim.

#### *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 in de omgeving van de luchthaven. De afgelopen jaren was er een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Met ingang van 1 januari 2018 is voor de periode 2018–2022 is een nieuwe regeling van kracht op grond waarvan een vergoeding verstrekt kan worden. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten.

##### *Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg*

lenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en brancheorganisaties met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De jaarlijkse bijdrage bedraagt maximaal € 0,369 miljoen. De luchthavens van nationale betekenis Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam kennen in 2019 eveneens commissies voor regionaal overleg. In 2019 is de rijksbijdrage per commissie maximaal € 0,035 miljoen. In 2018 wordt een tussenevaluatie naar het functioneren van de commissies voor regionaal overleg opgeleverd. Naar aanleiding daarvan beziet het ministerie in overleg met de voorzitters van deze commissies of en zo ja welke verbeteringen doorgevoerd kunnen worden.

#### *Leefbaarheidsfonds*

Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking is de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds 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 maximaal € 10 miljoen ter beschikking, waarvan € 5,3 miljoen in 2016, € 2,9 miljoen in 2017, maximaal € 1,0 miljoen in 2019 en jaarlijks maximaal € 0,4 miljoen in de jaren 2020 en 2021.

#### *Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg*

lenW stelt een subsidie beschikbaar aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). Gezien de specifieke situatie heeft lenW hiertoe besloten. Het gaat om buitenlandse luchthavens die milieueffecten hebben op Nederlands grondgebied, waarbij specifiek voor de vliegbasis Geilenkirchen sprake is van een bijzonder rijksbelang (militaire bescherming van ons land in NAVO-verband) en relatief hoge geluidsoverlast vanwege de AWACS-vliegtuigen. Voor de periode 2017–2019 bedraagt de subsidie jaarlijks maximaal € 0,075 miljoen.

#### *Verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika*

In de periode tot en met 2019 wordt jaarlijks maximaal € 0,05 miljoen beschikbaar gesteld aan de stichting AviAssist ten behoeve van het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. lenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen ten aanzien van luchtvaartveiligheid zoals neergelegd in het State Safety Programme.

Bovenstaande begrotingsvermeldingen voor de Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg, Leefbaarheidsfonds, Klachtentelefoon luchtverkeer Limburg en verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika, vormen de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, Algemene wet bestuursrecht.

#### *Corporate Biofuel Programme*

lenW is per 1 oktober 2016 toegetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programme. De bijdrage van € 0,2 miljoen aan het programma wordt door KLM voor 100% gebruikt om duurzame biokerosine in te kopen en draagt daarmee bij aan de vergroening van de luchtvaartsector.

#### *Incidentele subsidies*

##### *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.

De bijdrage in 2018 en in 2019 bedraagt maximaal € 0,65 miljoen per jaar.

#### *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. Deze subsidie vloeit voort uit het amendement Koopmans (Kamerstukken II 2007–2008, [31 200 XII, nr. 60](#)) en geeft invulling aan de afspraken uit de Bestuursvereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente (Bijlage bij Kamerstukken II 2009–2010, [31 936, nr. 17](#)).

#### *17.01.03 Bijdrage aan agentschappen*

Dit betreft voornamelijk de bijdrage die aan RWS ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving.

#### *17.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties*

Voor de jaarlijkse contributie aan de 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) wordt in 2019 een bedrag uitgegeven van € 1,476 miljoen, waarvan € 1,311 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

#### *17.01.06 Bijdragen aan ZBO's (LVNL)*

Ten behoeve van het geschikt maken van de Soesterbergradar voor burgermedegebruik wordt een bijdrage van maximaal € 0,1 miljoen verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

#### *Garantie LVNL*

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van 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 schatkistbankieren stelt het Ministerie van lenW zich garant voor deze leningen.

## Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

### Algemene doelstelling

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

### Rollen en verantwoordelijkheden

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

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Infrastructuurfonds. Via het Infrastructuurfonds (artikel 15, 17 en 18) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (artikel 15).

#### **Regisseren**

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering 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 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Indicator: Passeertijd sluisen								
	Realisatie 2011	Realisatie 2012	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Streefwaarde 2018 en 2019
Hoofdtransportas	67%	68%	69%	70%	68%	66%	66%	85%
Hoofdvaarweg	79%	78%	80%	80%	80%	80%	80%	75%
Overige vaarweg	92%	93%	92%	92%	91%	91%	88%	70%

Bron: RWS, 2018

### 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 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	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 <sup>1</sup>	2017
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	47,8	47,2	47,9	47,5	47,2	48,1	48,3	47,9
Mainport Rotterdam	34,9	37,0	36,3	37,0	36,6	36,2	37,3	37,6	37,2
Overige Nederlandse Zeehavens	10,0	10,8	10,9	10,9	10,9	11,0	10,8	10,7	10,7

<sup>1</sup> 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.

Bron: 2002–2010 Nationale Havenraad; 2011–2015 IenW;

### 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.

«Totaal Nederlandse Zeehavens» laat in 2017 weer een lichte daling van het marktaandeel zien ten opzichte van 2015 en 2016. Met name Mainport Rotterdam laat in 2017, na een lichte stijging in 2016, weer een lichte daling van het marktaandeel zien.

Deze lichte daling van het marktaandeel is te wijten aan dalingen in het droog massagoed en het nat massagoed. Deze daling werd deels gecompenseerd door een sterkere groei van voornamelijk containers. Het marktaandeel van de overige Nederlandse zeehavens is gelijk gebleven.

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) <sup>1</sup>								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag								
<i>Aantallen</i>								
Handelsvaart	725	769	800	822	808	790	771	761
Zeesleepvaart	249	235	247	260	258	275	288	291
Waterbouw	120	156	169	168	167	171	171	176
Totaal	1.094	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>								
Handelsvaart	6.075	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275
Zeesleepvaart	310	290	362	347	360	409	423	444
Waterbouw	450	513	531	533	537	531	542	572
Totaal	6.835	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer								
<i>Aantallen</i>								
Handelsvaart	433	422	408	403	403	432	451	458
Zeesleepvaart	459	456	477	498	519	512	502	499
Waterbouw	63	55	55	52	52	62	62	63
Totaal	955	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>								
Handelsvaart	5.259	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700
Zeesleepvaart	1.011	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706
Waterbouw	251	210	264	248	285	312	322	328
Totaal	6.521	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734

<sup>1</sup> Schepen > 100 GT en pontons > 1000 GT

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.

Kengetal: veiligheid scheepvaart									
Aantal scheepvaartongevallen (inclusief visservaartuigen en recreatievaart) op het Nederlandse deel van de Noordzee (Nederlandse en buitenlandse vlag)									
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Zeer ernstige scheepvaartongevallen (ZESO)	1	1	0	4	2	0	0	2	2
Ernstige scheepvaartongevallen (ESO)	4	9	4	15	13	12	11	8	11
Totaal	5	10	4	19	15	12	11	10	13
Aantal significante ongevallen met schepen op de Nederlandse binnenwateren <sup>1</sup>									
Aantal significante scheepsongevallen	96	164	159	161	136	138	158	164	161
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
Aantal gewonden	49	45	63	58	27	44	35	38	33

<sup>1</sup> Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de veiligheid op de Nederlandse binnenwateren wordt gebruik gemaakt van het begrip «significant scheepsongeval». Significante scheepsongevallen zijn scheepsongevallen op de Nederlandse binnenwateren met schepen (ook onder niet Nederlandse vlag) waarbij schade is ontstaan die als ernstig wordt geclassificeerd in de vorm van slachtoffers (doden/gewonden), stremming van de vaarweg of schade aan de vaarweg, schip, lading of milieu.

Bron: RWS, 2017, *Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS*.

#### Toelichting

In 2017 zijn op het Nederlandse deel van de Noordzee tien ESO's (ernstige scheepvaartongevallen) en twee ZESO's (zeer ernstige scheepvaartongevallen) geregistreerd. De tien ESO's zijn als volgt onderverdeeld: koopvaardij (acht), visserij (een) en recreatievaart (een). De twee ZESO's zijn als volgt onderverdeeld: Koopvaardij (een) en recreatievaart (een).

Onder het totaal van 1.122 ongevallen waren er 161 ernstige scheepsongevallen 2017 op het binnenwater (inclusief de zeehavens). 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 2017 waren er 8 dodelijke slachtoffers te betreuren in vier van alle geregistreerde scheepsongevallen, waarbij tweemaal 3 slachtoffers te betreuren waren.

#### Beleidswijzigingen

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 409, nr. 70](#)) ingezette koers wordt ook in 2019 voortgezet, evenals de samenwerking tussen de rijksoverheid en de maritieme sector bij de uitwerking van de Maritieme Strategie. De basis voor deze samenwerking wordt gevormd door een op 22 februari 2018 vastgesteld werkprogramma, waarin de prioriteiten op het gebied van zeevaart, zeehavens, binnenvaart en de maritieme maakindustrie voor de komende jaren zijn vastgelegd (Kamerstukken II 2017–2018, [31 409, nr. 184](#)). Het werkprogramma heeft een doorlooptijd tot en met 2021 en

adreseert voor 2019 onder meer de volgende onderwerpen: verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart, vergroening zeevaart/binnenvaart en beroepskwalificaties binnenvaart.

Daarnaast is in het regeerakkoord aangegeven dat met de zeevaart-, de binnenvaart- en de havensector een green deal zal worden afgesloten omdat in deze sectoren nog veel milieuwinst is te behalen. De voorbereidende werkzaamheden voor deze green deal hebben eind 2017 een aanvang genomen en de green deal zal zo mogelijk nog in 2018 worden ondertekend. De uitvoering van de green deal start in 2019.

Bij brief van 5 december 2016 (Kamerstukken II 2016–2017, 32 861, nr. 22) is de beleidsdoorlichting van artikel 18 aangeboden aan de Tweede Kamer. Uit de beleidsdoorlichting komt naar voren dat het merendeel van de beleidsinstrumenten op het gebied van zeevaart, binnenvaart en zeehavens doeltreffend is ingezet en een positieve bijdrage is geleverd aan de doelstelling van artikel 18. Op het terrein van doelmatigheid bleek het lastiger deze relatie te leggen, hoewel voor een groot deel van de instrumenten één of meer waarborgen zijn aangetroffen voor een doelmatige uitvoering. Om het inzicht in de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleidsinstrumentarium te vergroten is aangesloten bij het nieuwe werkprogramma voor de Maritieme Strategie en zeehavens van begin 2018. Bij de daarin geformuleerde maatregelen is steeds per maatregel aangegeven hoe de doelmatigheid en doeltreffendheid zal worden beoordeeld. Bij de tussentijdse evaluatie van het werkprogramma (twee jaar na de vaststelling) kan besloten worden of het wenselijk is om nieuwe indicatoren of kengetallen op te nemen in de begroting.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Art. 18 Scheepvaart en havens (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>30.825</b>	<b>73.325</b>	<b>6.070</b>	<b>4.056</b>	<b>4.087</b>	<b>4.081</b>	<b>4.667</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>29.409</b>	<b>41.380</b>	<b>38.555</b>	<b>34.664</b>	<b>4.535</b>	<b>4.529</b>	<b>5.115</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			97%				
<b>18.01 Scheepvaart en havens</b>	<b>29.409</b>	<b>41.380</b>	<b>38.555</b>	<b>34.664</b>	<b>4.535</b>	<b>4.529</b>	<b>5.115</b>
18.01.01 Opdrachten	18.207	30.368	31.763	30.269	1.904	1.897	1.929
– Topsector logistiek	16.810	18.588	17.590	15.231	0	0	0
– Caribisch Nederland	141	9.712	12.400	12.900	100	100	100
– Overige opdrachten	1.397	2.068	1.773	2.138	1.904	1.897	1.929
18.01.02 Subsidies	8.505	8.065	4.172	1.764	0	0	0
– Topsector logistiek	7.775	6.489	4.104	1.764	0	0	0
– Overige subsidies	730	1.576	68	0	0	0	0
18.01.03 Bijdrage aan agentschappen	1.137	1.345	988	999	999	1.000	1.479
– waarvan bijdrage aan RWS	1.137	1.175	988	999	999	1.000	1.479
18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	1.559	1.602	1.632	1.632	1.632	1.632	1.632
<b>Ontvangsten</b>	<b>794</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>784</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	1.185.804	1.038.016	982.625	847.779	762.574
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	105.584	149.711	85.151	14.651	0
<b>Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds</b>	<b>1.291.388</b>	<b>1.187.727</b>	<b>1.067.776</b>	<b>862.430</b>	<b>762.574</b>
<i>waarvan</i>					
15.01 Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654
15.03 Aanleg	364.110	356.991	344.833	144.980	75.576
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	240.431	129.319	75.628	71.244	60.853
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0

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

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds	17.475	969	255	255	255
Andere ontvangsten van artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 17.06 PMR van het Infrastructuurfonds</b>	<b>17.475</b>	<b>969</b>	<b>255</b>	<b>255</b>	<b>255</b>
<i>waarvan</i>					
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	17.475	969	255	255	255

**Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>waarvan</i>					
20.04 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	0	0	0	0	0

Voor de periode 2019–2023 staan geen bedragen geraamd en zijn derhalve geen bedragen zichtbaar.

**Extracomptabele fiscale regelingen**

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. De fiscale regelingen die niet in onderstaande tabel zijn opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking hebben, zijn:

- Accijnsvrijstelling communautaire wateren

– Willekeurige afschrijving zeeschepen

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) <sup>1</sup>			
	2017	2018	2019
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	120	120	115
Afdrachtvermindering zeevaart	111	111	110

<sup>1</sup> [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

## Budgetflexibiliteit

### 18.01 Scheepvaart en havens

De bijdragen aan agentschappen en internationale organisaties zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter.

Voor de Topsector Logistiek zijn zowel het subsidiedeel aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) als de opdrachten via Connekt volledig juridisch verplicht. Dat geldt ook voor het opdrachtenbudget voor lenW opdrachten voor de topsector Logistiek dat eveneens juridisch verplicht is.

Van het overige opdrachtenbudget is circa de helft juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor onder meer de uitvoering van toezichtstaken door de ACM en de monitoring van maritieme indicatoren en kengetallen.

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

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 18.01 Scheepvaart en havens

#### 18.01.01 Opdrachten

- Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba) is het benodigde budget gereserveerd.
- Het werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018–2021 is vanaf 2018 als onderdeel van het integrale werkprogramma ter uitvoering van de Maritieme Strategie doorgezet.
- Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
- 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 wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.

- Voor de topsector Logistiek worden in 2019 opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. De opdrachten en subsidies hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten.

#### *18.01.02 Subsidies*

Voor de topsector Logistiek worden de subsidies op basis van het meerjarenprogramma en de gestarte activiteiten via de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) uitgezet.

#### *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.

#### **18.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties**

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaald lenW in totaal € 1,07 miljoen aan contributies in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan gaat circa € 0,5 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast worden bijdragen gedaan aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), de Donaucommissie en de North Atlantic Ice Patrol.

Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European IWT platform opgericht. Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar een bedrag van € 450.000 per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

## 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.

### Rollen 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.

#### Beleidswijzigingen

De belangrijkste wijzigingen op het terrein van internationaal beleid worden beschreven in de beleidsagenda.



## Budgettaire gevolgen van beleid

art. 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>- 51.003</b>	<b>57.235</b>	<b>44.302</b>	<b>45.658</b>	<b>45.755</b>	<b>45.114</b>	<b>44.966</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>70.475</b>	<b>55.413</b>	<b>46.164</b>	<b>46.467</b>	<b>46.672</b>	<b>45.205</b>	<b>44.857</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			94%				
<b>19.01<sup>1</sup> Tegengaan klimaatverandering</b>	<b>17.676</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67</b>
19.01.01 Opdrachten	3.401	0	0	0	0	0	0
19.01.02 Subsidies	2.613	0	0	0	0	0	0
19.01.03 Bijdrage aan agent-schappen	11.662	0	0	0	0	0	67
– waarvan bijdrage aan KNMI	424	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan NEa	8.127	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	3.111	0	0	0	0	0	67
<b>19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking</b>	<b>52.799</b>	<b>55.413</b>	<b>46.164</b>	<b>46.467</b>	<b>46.672</b>	<b>45.205</b>	<b>44.790</b>
19.02.01 Opdrachten	2.647	7.413	6.234	7.495	8.636	7.150	6.723
– Uitvoering CDM	47	43	0	0	0	0	0
– RIVM							
– RVO							
– Interreg	0	546	277	244	244	244	244
– Overige opdrachten	2.600	6.824	5.957	7.251	8.392	6.906	6.479
19.02.02 Subsidies	650	839	967	0	0	0	0
– Interreg	650	839	967	0	0	0	0
19.02.03 Bijdrage aan agent-schappen	46.008	44.581	36.569	36.578	35.642	35.661	35.673
– waarvan bijdrage aan RIVM	34.755	32.162	27.274	27.284	27.257	27.275	27.287
– waarvan bijdrage aan RVO	11.003	12.086	9.090	9.089	8.284	8.285	8.285
– waarvan bijdrage aan RWS	250	333	205	205	101	101	101
19.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	3.493	2.580	2.394	2.394	2.394	2.394	2.394
<b>Ontvangsten</b>	<b>198.796</b>	<b>431</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> 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.

### Budgetflexibiliteit

### 19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

De financiering van de in voorgaande jaren aangegane verplichtingen in het kader van de uitvoering van de opdrachten aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en RIVM zijn juridisch verplicht. Deze bijdragen hebben een structureel karakter.

Ook de bijdrage aan de doorontwikkeling van het satellietinstrument TROPOMI is meerjarig juridisch verplicht.

De bijdrage aan internationale organisaties is grotendeels juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken. Deels zijn deze structureel van aard.

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

## Toelichting op de financiële instrumenten

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

#### *19.02.01 Opdrachten*

##### *Interreg*

Interreg is een Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en regionale gebiedsontwikkeling. Met de beschikbare middelen wordt de Nederlandse bijdrage voor de kosten van de internationale uitvoering en de uitvoering in Nederland (waaronder inbegrepen de stimulering van de deelname door Nederlandse partners) gefinancierd. Hiermee wordt de deelname van Nederlandse organisaties aan de transnationale en interregionale programma's van Interreg bevorderd. De stimulering via de Interreg-subsidieregelingen is hieronder bij 19.02.02 vermeld.

##### *Overige opdrachten*

Het Ministerie van IenW verstrekt aan nationale en internationale wetenschappelijke en adviserende instellingen opdrachten, onder andere op het gebied van ruimtedata, satellietdata en infrastructuur waaronder de doorontwikkeling van het satelliet instrument TROPOMI en het beheer van de Publieke Dienst Galileo. Ook worden de middelen aangewend voor het in Europees verband uitwerken van de Sustainable Development Goals, activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van bedrijfsleven missies, en het ondersteunen en faciliteren van delegaties bij internationale bijeenkomsten.

#### *19.02.02 Subsidies*

##### *Interreg*

Dit betreft uitgaven in het kader van subsidieregelingen ter stimulering van deelname door Nederlandse partners aan de Europese Interreg-subsidieprogramma's Europe, North West Europe en North Sea Region. Via de PSR-regeling (Projectstimuleringsregeling Interreg V; [Stcrt. 2015, 10986](#)) worden subsidies verstrekt in de voorbereiding en indiening van Interreg-projectvoorstellen. Via de Cofinancieringsregeling ([Stcrt. 2015, 30863](#)) kunnen partners een bijdrage krijgen in hun aandeel in de projectkosten.

### 19.02.03 Bijdragen aan agentschappen

#### RIVM en RVO

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

#### RWS

Dit betreft de bijdrage voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van de Antarcticaregelgeving en enkele ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid van lenW.

### 19.02.05 Bijdragen aan (inter)nationale organisaties

Het Ministerie van lenW kent op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken financiële bijdragen toe aan (inter)nationale organisaties. Dat is nodig om de kosten te dekken van de doorlopende ontwikkeling van het desbetreffende verdrag of de organisatie.

In onderstaande tabel zijn de verwachte bijdragen en contributies voor 2019 vermeld.

Bedragen x € 1.000	
United Nations Environment Programme (UNEP)	615
VNECE CLRTAP-verdrag ( <i>grensoverschrijdende luchtverontreiniging</i> )	83
VNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	90
VNECE PRTR-verdrag ( <i>emissieregisters</i> )	20
Verdrag van Rotterdam ( <i>melding vooraf export chemicaliën</i> )	50
Verdrag van Stockholm ( <i>persistente organische stoffen</i> )	95
Verdrag van Bazel ( <i>overbrenging gevaarlijk afval</i> )	95
OESO Programme on Chemical Accidents ( <i>voorkomen en bestrijden van gevolgen van chemische ongelukken</i> )	35
Cartenaprotocol ( <i>verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's</i> )	50
VNECE Aarhus-verdrag ( <i>toegang tot informatie, besluitvorming en rechter</i> )	45
VNECE Helsinki-verdrag ( <i>bescherming tegen industriële ongevallen</i> )	30
VN Minamata-verdrag ( <i>regulering kwik emissies</i> )	100
China Council ( <i>adviesraad voor duurzame ontwikkeling</i> )	100
Control of Chemicals (OESO) ( <i>veiligheid van chemische producten</i> )	20
International Transport Forum ( <i>ontwikkelingen op vervoersgebied</i> )	178
<b>Totaal</b>	<b>1.606</b>

Tevens worden de middelen ingezet voor het verstrekken van incidentele en vrijwillige bijdragen aan (inter)nationale organisaties voor activiteiten die het internationaal milieubeleid van het Ministerie van lenW ondersteunen.

## 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.

### Rollen 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. Lagere 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 Luchtkwaliteit<sup>6</sup> en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen;
- Een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo wordt toegevoerd 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 NO<sub>2</sub> in 2015) te halen. Dit is belangrijk voor de gezondheid van burgers en hiermee schept de Minister tevens ruimte voor nieuwe infrastructuur, woningbouw en bedrijvigheid.

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).

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2015–2016, 30 175, nr. 223

## Indicatoren en Kengetallen

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 achtste rapportage is reeds aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2017–2018, 30 175, nr. 268).

Kengetal: Tegengaan geluidhinder (kengetallen sanering verkeerslawaaai, aantal woningen)					
Aantal woningen	t.g.v. Rijksinfrastructuur		t.g.v. andere infrastructuur		Totaal
	Rijkswegen inclusief betreffende A-lijst woningen	Spoorwegen	A-lijst	Overig	
Totaal	109.800	70.650	77.355	335.800	593.605
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	40.000	7.450	–	40.000	87.450
Uitgevoerd 1990–2011	58.302	16.238	48.650	36.721	159.911
Uitgevoerd 2012	–	549	3.031	1.125	4.705
Uitgevoerd 2013	–	831	3.000	2.784	6.615
Uitgevoerd 2014	56	704	3.000	397	4.157
Uitgevoerd 2015	22	2.311	2.000	434	4.767
Uitgevoerd 2016		740	1.600	1.832	4.172
Uitgevoerd 2017	0	1.067	200	1.253	2.520
Planning 2018	0	83	400	3.508	3.991
Planning 2019	0	675	400	3.000	4.075
Aangepast restant per eind 2019	11.420	40.002	15.074	244.746	311.242

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) <https://www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl/>

### Toelichting

Deze cijfers hebben betrekking op de sanering verkeerslawaaai die onder regime van de Wet Geluidhinder wordt afgehandeld. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege rijksinfrastructuur die nu door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer.

Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

In 2018 wordt de resterende saneringsvoorraad nader beschouwd en opgeschoond. Naar verwachting zal de voorraad afnemen, omdat woningen niet langer voor saneringsmaatregelen in aanmerking komen.

**Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010 en 2014, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.<sup>1</sup>**

	1990	2000	2005	2010	2010	2015	2020	2020 <sup>2</sup>	2030	2030
					NEC-Richtlijn	Realisatie	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	Raming	Herziene NEC-Richtlijn
SO <sub>2</sub>	193	73	64	34	50	30	30	46	30	30
NO <sub>x</sub>	604	420	369	300	260	228	177	203	130	
NH <sub>3</sub>	369	178	156	135	128	128	117	136	109	123
NM VOS <sup>3</sup>	490	244	181	165	185	139	143	167	145	154
PM <sub>2,5</sub>	51	28	22	17		13	10,4	14	9,6	12

<sup>1</sup> 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 toelichting.

<sup>2</sup> Plafonds voor 2020 en 2030 zijn afgeleid van de Richtlijn inzake nationale emissie reductieverbintenissen inzake bepaalde stoffen in de lucht (2016/2284), waarin reductiepercentages zijn opgenomen ten opzichte van basisjaar 2005. De voorstellen voor 2020 zijn gelijk aan de waarden in het herziene Gotenburgprotocol, dat binnenkort zal worden geratificeerd.

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

Bronnen: de informatie over de gerealiseerde en geraamde emissies zijn afkomstig uit «Informative Inventory Report 2017» (RIVM Rapport 2017\_0002). De ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid. ([http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative\\_Inventory\\_Report\\_2017\\_Emissions\\_of\\_transboundary\\_air\\_pollutants\\_in\\_the\\_Netherlands\\_1990\\_2015](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/April/Informative_Inventory_Report_2017_Emissions_of_transboundary_air_pollutants_in_the_Netherlands_1990_2015))

#### 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.

#### Beleidswijzigingen

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is verlengd 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 (NO<sub>2</sub>). Met name daar is het gewenst de NSL-aanpak nog enige tijd voort te zetten en te monitoren. Ook wanneer de knelpunten zijn opgelost, kunnen zich gezondheidsrisico's voordoen vanwege luchtverontreiniging. Het streven is een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo wordt toegewerkt naar de WHO-streefwaarden.

Begin 2019 zal het IBO luchtkwaliteit worden afgerond. In overleg met medeoverheden, belangenorganisaties en bedrijfsleven wordt in 2019 het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd, de uitkomsten van het IBO worden hierbij betrokken.

Waar het gaat om geluidsanering is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond en waar mogelijk op een kosteneffectieve manier wordt verbreed. Naast deze ontwikkelingen zal worden gezocht naar tot nu toe onvoldoende gebruikte mogelijkheden. Met het oog op een kostenefficiënte inzet van de beschikbare middelen voor de geluidsanering langs de rijksinfrastructuur (Meerjarenprogramma Geluidsanering) is in 2016 en 2017 de regelgeving beperkt aangepast. Op basis hiervan worden de komende jaren saneringsplannen vastgesteld en in uitvoering genomen.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Art. 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>17</b>	<b>17.347</b>	<b>24.825</b>	<b>27.432</b>	<b>28.507</b>	<b>28.596</b>	<b>30.450</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>20.563</b>	<b>32.227</b>	<b>27.603</b>	<b>27.632</b>	<b>28.507</b>	<b>28.596</b>	<b>30.450</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			98%				
<b>20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder</b>	<b>20.563</b>	<b>32.227</b>	<b>27.603</b>	<b>27.632</b>	<b>28.507</b>	<b>28.596</b>	<b>30.450</b>
20.01.01 Opdrachten	6.507	4.662	3.107	2.763	2.782	2.782	2.782
– Verkeersemissies	2.446	604	0	0	0	0	0
– Geluid- en luchtsanering	3.725	3.912	3.107	2.763	2.782	2.782	2.782
– Overige opdrachten	336	146	0	0	0	0	0
20.01.02 Subsidies	0	0	0	0	0	0	0
– Euro 6 en Euro-VI	0	0	0	0	0	0	0
– Verkeersemissies	0	0	0	0	0	0	0
– Overige subsidies	0	0	0	0	0	0	0
20.01.03 Bijdrage aan agentschappen	1.722	921	1.530	1.539	1.527	1.546	1.556
– waarvan bijdrage aan RWS	1.722	921	1.530	1.539	1.527	1.546	1.556
20.01.04 Bijdrage aan medeoverheden	11.213	26.254	22.552	23.039	23.742	23.812	25.656
– NSL	0	11.239	0	0	0	0	0
– Wegverkeerslawaaï	11.213	15.015	22.552	23.039	23.742	23.812	25.656
– Overige bijdrage medeoverheden	0	0	0	0	0	0	0
20.01.07 Bekostiging	1.121	390	414	291	456	456	456
<b>Ontvangsten</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

De bijdragen aan medeoverheden in het kader van met name de wettelijke taken inzake de sanering van het wegverkeerslawaaï en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten in de sfeer van de uitvoering van met name de geluidsanering.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein geluid en voor onderzoek ECN.

### Toelichting op de financiële instrumenten

#### 20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder

##### 20.01.01 Opdrachten

Het Ministerie van IenW geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit. Ten aanzien van het beleidsterrein geluidhinder gaat het met name om de opdrachtverlening aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV), dat namens het Ministerie van IenW zorg draagt voor de uitvoering van de geluidsanering voor gemeentelijke en provinciale infrastructuur.

### *20.01.03 Bijdragen aan agentschappen*

#### *RWS*

De voornaamste werkzaamheden voor de bijdragen aan RWS zijn voor luchtkwaliteit en geluid onder meer het geven van inhoudelijk advies, het uitvoeren van (literatuur)onderzoek en het verzorgen dan wel ondersteunen van rapportages. Voor het NSL betreffen de werkzaamheden van RWS het verzorgen van het secretariaat.

### *20.01.04 Bijdragen aan medeoverheden*

De betalingen aan de provincies en gemeenten in het kader van het NSL hebben in de afgelopen jaren plaatsgevonden, in diverse tranches. De financiële afwikkeling en nabetaling van het restant van de toegezegde bijdragen is in 2018 voorzien.

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

### *20.01.07 Bekostiging*

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



## 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.

### Rollen 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 economie<sup>7</sup> 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<sup>8</sup>.

#### 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;

<sup>7</sup> zoals uiteengezet in het Rijksbrede programma Circulaire Economie,

<sup>8</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2015Z16386&did=2015D33363](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z16386&did=2015D33363)

- 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).

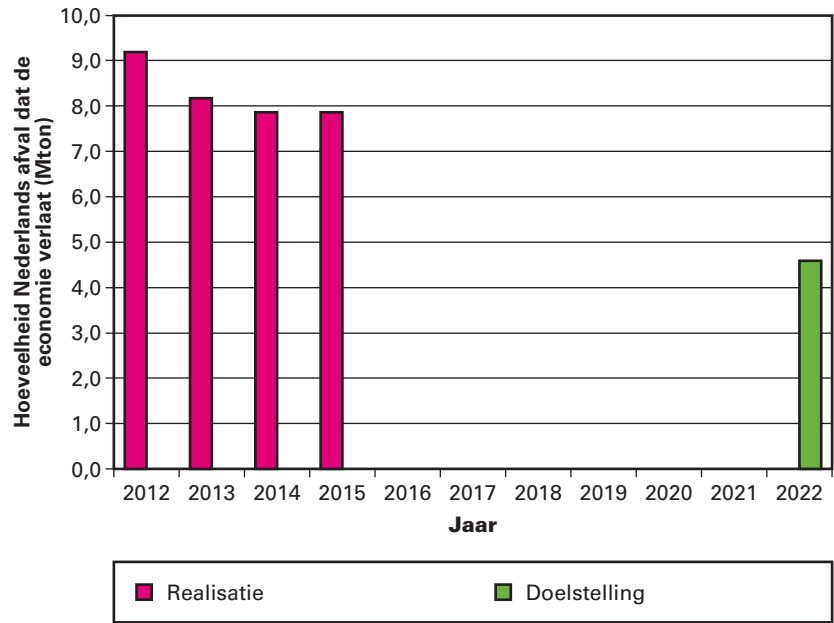
Voor het Rijksbrede programma Circulaire Economie is door het Planbureau voor de Leefomgeving, Centraal Bureau voor de Statistiek en het RIVM samen met de Universiteit Utrecht een monitoringprogramma ontwikkeld met indicatoren en een nulmeting, zoals gevraagd in de [motie-Van Veldhoven c.s.](#) (Kamerstukken II 2016–2017, [32 852, nr. 36](#)). Dit werd op 15 januari 2018 aangeboden aan de Kamer als [bijlage](#) bij de brief van de Staatssecretaris van IenW ([Kamerstukken II 2017–2018, 32 852, nr. 53](#)). Ook voor de transitieagenda's Biomassa en Voedsel, Kunststof, Consumentengoederen, Maakindustrie en Bouw werden indicatoren en een sturingsprogramma ontwikkeld in 2018 en vanaf de ontwikkeling gemonitord.

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 ont koppeling 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).

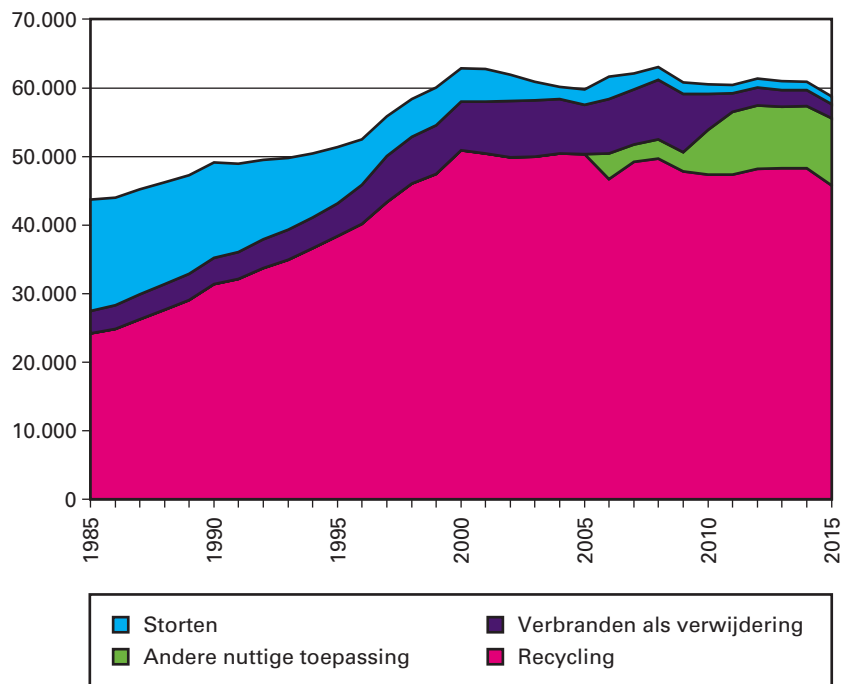
Onderstaande grafieken laten cijfers realisatie afvalaanbod versus doelstelling (grafiek 1) zien. Afvalverwerking: storten, recyclen en verbranden (tabel 2). Tabel 3 is een weergave van het werkelijke afval als deze de groei van het bbp zou volgen. De ambitie is om de hoeveelheid afval die wordt gestort 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.

**Grafiek 1**



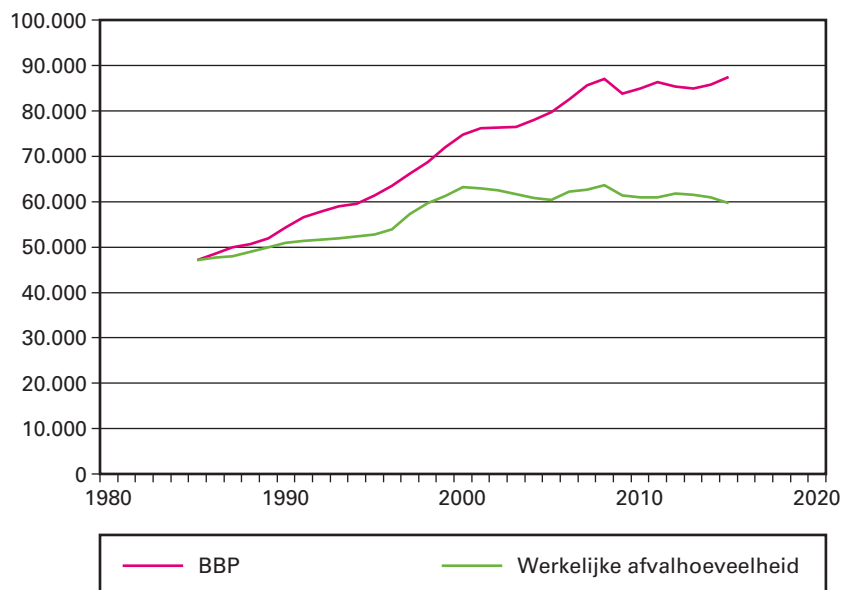
Bron: RWS leefomgeving

**Grafiek 2**



Bron: RWS leefomgeving

**Grafiek 3**



Bron: RWS leefomgeving

## Beleidswijzigingen

Het Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050» geeft richting aan alle inspanningen die lenW (en de overige departementen) doet om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Op 15 januari 2018 zijn 5 transitie-agenda's aangeboden aan het kabinet. Dat zijn voorstellen hoe het «Nederland Circulair in 2050» versterkt kan worden in samenwerking met maatschappelijke partijen. Het kabinet bepaalt welke inzet gepleegd gaat worden hiervoor. Die inspanningen zullen opgenomen worden in een uitvoeringsprogramma voor de komende periode.

Het derde circulaire economiepakket dat de Europese Commissie op 16 januari 2018 heeft gepubliceerd, versterkt en ondersteunt evenals de beide vorige pakketten de Nederlandse ambities voor een circulaire economie voor de komende periode. Het derde pakket bevat, naast een rapport over kritieke primaire grondstoffen, de kunststoffenstrategie en het snijvlak van stoffen-, product- en afvalstoffenwetgeving, tevens de voorstellen van de Commissie ten aanzien van monitoring van de transitie naar een circulaire economie. Over de wijzigingsvoorstellen van de Commissie is inmiddels overeenstemming bereikt tussen Raad, parlement en Commissie. De voornaamste maatregelen betreffen de doelstelling voor inzameling van huishoudelijk afval, uitfaseren van storten, uitbreiding van de producenten verantwoordelijkheid, avalpreventie, en verbetering in de toepassing van de concepten «einde-afval» en «bijproducten».

De Minister zet zich blijvend in voor een ambitieus circulair economie-beleid dat de transitie in Europa en daarmee in Nederland ondersteunt op basis van een gelijk speelveld voor bedrijven en het wegnemen van belemmeringen in regelgeving. Tevens is het stimuleren van de Europese markt voor secundaire grondstoffen een randvoorwaarde voor de transitie. Het streven is om de positie van Nederlandse bedrijven die bijdragen aan een circulaire economie te versterken. 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 komt het onderzoek van het RIVM naar de effecten van het programma «Transitiegericht Inkopen» uit de klimaatenvolp 2018 beschikbaar. Ook gaat het RIVM in 2019 het onderzoek van 2017 naar de effecten van MVI herhalen om inzicht te krijgen in de voortgang.

Het Ministerie van lenW werkt ook aan de verduurzaming van zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering en heeft daarvoor ook een eigen Actieplan MVI opgesteld. Gekozen is om hierbinnen inhoudelijk prioriteit te leggen op acties gericht op circulaire economie en klimaat.

Voor de uitvoering van de kabinetsreactie voor de delen waarvoor lenW verantwoordelijk is, worden binnen de lenW begroting middelen vrijgemaakt. Voor 2019 en 2020 maakt het kabinet in totaal € 16 miljoen vrij. Deze middelen worden ingezet voor o.a.: de rijksbrede coördinatie van het CE-programma, de monitoring van de voortgang en effecten, de uitvoering van een aantal doorsnijdende thema's uit de kabinetsreactie (zoals producentenverantwoordelijkheid, versnellingshuis, communicatie en circulair ontwerpen) en de versnelling en opschaling van de transitie-agenda's waar lenW voor verantwoordelijk is.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

art 21. Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>- 4.746</b>	<b>61.855</b>	<b>27.673</b>	<b>25.639</b>	<b>17.662</b>	<b>17.691</b>	<b>16.316</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>21.741</b>	<b>60.014</b>	<b>27.462</b>	<b>25.639</b>	<b>17.662</b>	<b>17.691</b>	<b>16.316</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			84%				
<b>21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium</b>	<b>618</b>	<b>284</b>	<b>1.188</b>	<b>1.247</b>	<b>1.247</b>	<b>847</b>	<b>847</b>
21.04.01 Opdrachten	618	284	1.188	1.247	1.247	847	847
21.04.03 Bijdrage aan agent-schappen	0	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0
<b>21.05 Duurzame Productketens</b>	<b>20.445</b>	<b>25.325</b>	<b>25.436</b>	<b>23.470</b>	<b>15.493</b>	<b>15.522</b>	<b>14.147</b>
21.05.01 Opdrachten	10.724	7.637	13.503	13.722	5.793	5.821	5.821
– Uitvoering Duurzame productketens	9.274	5.578	13.139	13.357	5.428	5.456	5.456
– Caribisch Nederland afvalbeheer	1.450	0	0	0	0	0	0
21.05.02 Subsidies	2.541	10.140	4.216	2.031	2.003	2.004	629
– Caribisch Nederland afvalbeheer	0	4.291	3.559	1.374	1.374	1.375	0
21.05.03 Bijdrage aan agent-schappen	7.180	7.078	7.247	7.247	7.247	7.247	7.247
– waarvan bijdrage aan RWS	7.180	7.078	7.247	7.247	7.247	7.247	7.247
21.05.06 Bijdrage aan ZBO en RWT	0	470	470	470	450	450	450

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>21.06 Natuurlijk kapitaal</b>	<b>678</b>	<b>550</b>	<b>838</b>	<b>922</b>	<b>922</b>	<b>1.322</b>	<b>1.322</b>
21.06.01 Opdrachten	678	550	838	922	922	1.322	1.322
21.06.02 Subsidies	0	0	0	0	0	0	0
21.06.03 Bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0
<b>21.07 Duurzame mobiliteit</b>	<b>0</b>	<b>33.855</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
21.07.01 Opdrachten	0	5.343	0	0	0	0	0
21.07.02 Subsidies	0	23.746	0	0	0	0	0
21.07.03 Bijdrage aan agentschappen	0	4.766	0	0	0	0	0
– waarvan bijdrage aan RWS	0	2.271	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>618</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Extracomptabele verwijzingen

### Extracomptabele fiscale regelingen

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)<sup>1</sup>

	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

<sup>1</sup> [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

### Budgetflexibiliteit

### 21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten die betrekking hebben op het ontwikkelen van een duurzaamheidsinstrumentarium en het verbeteren van het economisch functioneren van de huidige verdienmodellen.

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

### **21.05 Duurzame productketens**

De uitgaven voor subsidies (zie hiervoor de subsidiebijlage) en agentschapsbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten.

De budgettaire reeks Caribisch Nederland heeft betrekking op de wederopbouw van Saba en Sint-Eustatius en verbetering van het afvalbeheer op Bonaire en Sint-Eustatius. Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein duurzame productketens.

### **21.06 Natuurlijk kapitaal**

Meer specifiek betreft het opdrachten die betrekking hebben op de uitvoering van wettelijke taken onder andere door RWS op het gebied van biomassa en ecosystemen.

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

### **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 worden opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling en implementatie van duurzaamheidsinstrumentarium, zoals monitoring, onderzoek en kennisontwikkeling en stimuleren van circulair ondernemen.

### **21.05 Duurzame Productketens**

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

Verduurzaming van de veehouderij is niet alleen van belang als onderdeel van 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*

De opdrachten hebben betrekking op 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 budget voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen. Daarnaast wordt subsidie verleend in het kader van het ontwikkelen, beheren en toetsen van transparante duurzaamheidscriteria.

De middelen voor de ontwikkeling van het afvalbeheer Bonaire en voor wederopbouw, ten behoeve van herstelwerkzaamheden na de geleden orkaanschade (IRMA), ten aanzien van het afvalbeheer Saba en Sint Eustatius staan op een subsidiebudget vanaf 2018.

#### *21.05.03 Bijdragen aan agentschappen*

Dit betreft de 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 IenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

### **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 opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa.

Verder betreft dit de opdracht aan RWS voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. RWS wordt gevraagd om de relatie inzichtelijk te maken tussen de inzet van biotische materialen en de gevolgen voor materiaalgebruik, CO<sub>2</sub>-emissies en energiegebruik. Verder levert RWS ondersteuning van Green Deals en de City Deal Circulaire Stad. Verder gaat het om enkele taken in verband met het stortplaatsen-dossier, informatie- en kennisoverdracht op het gebied van milieubeleid 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.

### *21.07.01 Opdrachten*

Het Ministerie van IenW geeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en industrie.

### *21.07.02 Subsidies*

In het kader van de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie voor de transportsector (Kamerstukken II 2015–2016, [30 196, nr. 353](#)) worden subsidies verstrekt voor technologieontwikkeling en innovatie duurzame mobiliteit en transport. De regeling DKTI is specifiek voor praktijktesten van initiatieven uit de markt, ondersteuning van de platforms die bij de uitvoering van de visie betrokken zijn en voor nationale bijdragen voor deelname aan Europese subsidieprojecten zoals calls van CEF, HORIZON en Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertakings. Verder betreft dit budget voor de subsidie voor de uitreiking van de Koning Willem I-plaquette.

### *21.07.03 Bijdrage aan agentschappen*

Dit betreft werkzaamheden die door RWS worden uitgevoerd. Het gaat om de uitvoering van werkzaamheden en het leveren van expertise op de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en leefomgeving. Verder zit in deze bijdrage de opdracht vervat die het Ministerie van IenW jaarlijks aan de NEa verstrekt in het kader van de uitvoering van werkzaamheden op het gebied van energie en vervoer. Ook betreft dit een bijdrage aan het KNMI in het kader van Kenniscocreatie en kennislanding van wetenschap in beleid.

## 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.

### Rollen 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 BRZO<sup>12</sup>-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 asbestvolgsysteem voorziet alle ketenpartijen van de nodige informatie. Om de sanering van asbestdaken tijdig op gang te brengen wordt het voorgenumen verbod begeleid door een subsidieregeling die in 2016 is ingegaan. Naar verwachting zal het in totaal beschikbare bedrag van € 75 miljoen in 2019 volledig zijn 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 verwijderingsbedrijven en dat er een handhavingsprobleem ontstaat na inwerkingtreding 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 infrastructuur door te bevorderen dat de risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven en buisleidingen.
- 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 veiligheidsdenken 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).

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 realisatie is in 2017 bij deze producten van het Europese systeem en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2018 en 2019. 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 REACH in 2017, 2018 en 2019

		Realisatie 2017		Geraamd 2018		Geraamd 2019	
		NL inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven.	95	211	120	420	80	395
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stoffevaluaties.	2	22	2 (30)	45	2 (25)	50
3a	Door Nederland gescreende stoffen.			Circa 12	n.v.t.	Circa 20	n.v.t.
3b	Door Nederland ingediende (en becommentarieerde) RMO-analyses.	4 (10)	n.v.t.	5 (10)	n.v.t.	6 (10)	n.v.t.
4a	Door Nederland ingebrachte (en becommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen.	1 (10)	10	2 (15)	15	2 (25)	25
4b	Door Nederland gerapporteerde (en becommentarieerde) clusters van autorisatieverzoeken.	3 (35)	40	1-2 (5-10)	5-10	1-2 (15)	15
5	Door Nederland gerapporteerde (en becommentarieerde) restrictiedossiers.	2 (9)	9	2 (5-7)	5-7	2 (8)	8
6	Door Nederlandse ingebrachte (en becommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labeling.	6 (51)	53	6-11 (30)	50	6-11 (40)	85
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk.	668	n.v.t.	600	n.v.t.	450	n.v.t.

Bronnen: RIVM, Werkprogramma 2018 Bureau REACH en Jaarverslag 2017 Bureau REACH. ECHA, Programming Document 2019-2021 – Draft 1 (december 2017).

**Toelichting:**

Het beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stoffevaluatie, autorisatieverzoeken en restrictiedossiers beperkt zich veelal niet tot één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL becommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co)rapporteurschappen. De aantallen door

Nederland becommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. Voor de Nederlandse bijdrage in 2018 en 2019 staan bandbreedtes (onzekerheidsmarge) vermeld daar afstemming over de daadwerkelijke Nederlandse inzet nog niet is afgerond. Bij het prioriteren wordt de nadruk gelegd op stoffen die relevant zijn voor de Nederlandse situatie.

Ad 1) In 2018 valt de laatste deadline voor preregistratie dossiers, waardoor ECHA een stijging in ontwerpbesluiten m.b.t. testvoorstellen voorziet.

Ad 2) Het aantal stofevaluaties kende in 2017 een dip vanwege de interferentie met compliance check uitgevoerd door ECHA en is voor 2018 en 2019 weer terug op het oude niveau.

Ad 3a) Het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor risico reducerende maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie) maakte voorheen nog geen deel van uit van de tabel.

Ad 4a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers wordt voor 2019 op twee dossiers geschat. Het lastige daarbij is wel om tot geschikte stoffen te komen, deze volgen veelal uit andere processen zoals RMO-analyse en stofevaluatie.

Ad 4b) De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel 1 tot 3 gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen.

Ad 5) Nederland levert input op alle restrictiedossiers.

Ad 6) ECHA voorziet voor 2019 een forse toename in CLH dossiers.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. De verwachting is dat het aantal vragen af zal nemen na het verstrijken van de laatste registratie deadline medio 2018.

#### *Asbestdaken*

Het beleid is er op gericht dat alle asbestdaken verantwoord worden verwijderd. De juridische maatregelen die daartoe verplichten hebben vorm gekregen in 2018 (wettelijke grondslag in Wet milieubeheer) of zullen vorm krijgen in 2019 (algemene maatregel van bestuur ter uitwerking).

Het aantal vierkante meters asbestdak in Nederland is in 2012 ingeschat op 120 mln. Het Ministerie van IenW volgt de sanering van de asbestdaken en brengt per kwartaal in beeld hoeveel daken er zijn gesaneerd. In onderstaande tabel wordt op jaarbasis de stand van zaken en de planning van de saneringsoperatie in beeld gebracht. Omdat verschillende provincies de asbestdaken op hun gebied in kaart brengen op basis van feitelijke waarnemingen, kan onderstaand overzicht met betrekking tot het resterend aantal vierkante meters in de loop van 2019 mogelijk worden geactualiseerd.

### Sanering asbestdaken (aantallen in miljoenen m<sup>2</sup>):

	gesaneerd	resterend
2012	(-)	120
2013	4,5	115,5
2014	5,9	109,6
2015	6,9	102,7
2016	9,9	92,8
2017	10,8	82,0
2018	14,0 <sup>1</sup>	68,0
2019	17,0 <sup>1</sup>	51,0

<sup>1</sup> de aantallen in de jaren 2018 en 2019 zijn inschattingen.

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

#### Bevt

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart.<sup>9</sup> Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van huidige en mogelijke toekomstige knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten en per 1 januari 2018 resteren nog 11 woningen. Deze regeling loopt nog tot en met 2020 (bron: RWS).

#### GGO's

Er is gekozen om over de uitvoering van de GGO-regelgeving niet alleen kengetallen te vermelden 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 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 GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 gewijzigd<sup>10</sup> waarbij naast vergunningen ook algemene regels, de mogelijkheid tot het doen van kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8 van het Besluit ggo milieubeheer 2013 zijn geïntroduceerd en de structuur van de vergunningverlening is gewijzigd. Dit gegeven zorgt ervoor dat nog maar een beperkte set historische kengetallen voorhanden is. De prognose voor 2019 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2017 en 2018 te zien zal geven.

De realisatie in 2017 is als volgt:

<sup>9</sup> Staatscourant 2015, nr. 10961, Beleidsregel verwerven van woningen langs basisnetroutes.

<sup>10</sup> Stb. 2014, 57 en Strct. 2014, 11317

	Kengetal 2017	Indicator 2017
Ingeperkt gebruik:		
– Vergunningaanvragen	120	100%
– Kennisgevingen <sup>1</sup>	267	100%
– Meldingen <sup>2</sup>	83	n.v.t.
– Verzoeken ex art. 2.8 Besluit ggo	123	100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief markt-aanvragen)	–	–
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	6	100%
<b>Totaal</b>	<b>599</b>	<b>n.v.t.</b>

<sup>1</sup> Het betreft kennisgeving op niveau I, II-k, II-v, en III, inclusief de wijzigingen op de respectievelijke niveaus

<sup>2</sup> Tussen 7 september 2016 en 31 december 2017 kan voor beperkte wijzigingen op een vergunning die voor 1 maart 2015 is verleend volstaan worden met een melding in plaats van een vergunningswijziging.

Bron: RIVM, bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.

### *Majeure risicobedrijven*

Jaarlijks rapporteert de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de majeure risicobedrijven. De Staat van de Veiligheid majeure risicobedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de veiligheidssituatie van de majeure risicobedrijven 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. Op basis van een jaarlijks terugkerende rapportage (eerste rapportage in 2014) kunnen tevens trends en ontwikkelingen over de veiligheid bij de majeure risicobedrijven zichtbaar worden en waar nodig specifieke sturingsmaatregelen worden genomen. De Staat van de Veiligheid majeure risicobedrijven is een monitoringsinstrument voor de stelselverantwoordelijke departementen (IenW, JenV en SZW). Op 9 juli 2018 (Kamerstukken II 2017–2018, [26 956, nr. 211](#)) is de Staat van de Veiligheid over 2017 aan de Kamer aangeboden.

## Beleidswijzigingen

Binnen het programma Duurzame Veiligheid 2030 (DV2030) wordt ernaar gestreefd om per 2030 een (petro)chemische industrie zonder noemenswaardige incidenten te bewerkstelligen. Partners uit het bedrijfsleven, wetenschap en overheid werken hiertoe samen in vijf themagewijze roadmaps. In deze roadmaps worden diverse projecten en onderzoeken uitgevoerd. Voor 2019 staat onder andere de derde fase van het Just Culture project en de follow-up van de nulmeting van de staat van de industriële installaties op de agenda. DV2030 werkt verder aan het concept van de «Safety Delta Nederland» waardoor de (petro)chemische industrie in Nederland in 2030 de veiligste ter wereld moet worden. Een eerste stap hierin is het maken van één gezamenlijke Kennisagenda Duurzame Veiligheid voor de (petro)chemie. De uitwerking van de Safety Delta Nederland staat prominent op de agenda voor 2019.

In het met de andere overheden uit te voeren programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) wordt in het deelprogramma Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) 2019 verdere invulling gegeven aan de implementatie van de alternatieve invulling van het groepsrisico met aandachtsgebieden.

De aandachtsgebieden geven inzicht in de risico's in de omgeving die veroorzaakt worden door het verwerken, het vervoeren of het opslaan van gevaarlijke stoffen. Op kaarten worden deze gebieden gemarkeerd. Doordat de risico's visueel worden gemaakt, zullen ruimtelijke ordenaars in hun plannen eerder rekening houden met de gevaren, zoals een brand, explosie of giftige wolk. In 2019 ligt het accent op het vaststellen van de aandachtsgebieden rondom Seveso-bedrijven, individueel en in groepsverband. De invulling van het groepsrisico is in de Omgevingswet opgenomen.

Veiligheid en gezondheid moeten, mede als voorwaarde voor het realiseren van een circulaire economie, van meet af aan in een innovatie worden meegenomen omdat alleen dan ook in de toekomst een gezonde en veilige leefomgeving realiseerbaar is. Safe-by-Design («Veilig aan de Voorkant») lijkt een geschikt concept te zijn om invulling te geven aan die voorwaarde en is daarom van groot belang voor het voorkomen van milieurisico's. Met de brief «Beleidsaanpak omgevingsveiligheid en milieurisico's» is de Kamer geïnformeerd over deze nieuwe ambities voor de aanpak van milieurisico's en de acties die daar in 2019 en verder uit voortvloeien (Kamerstukken II 2017–2018, [28 089, nr. 88](#)). In 2019 zal verder invulling worden gegeven aan de beleidsmodernisering (Programma Veiligheid Biotechnologie) die in de Kabinetsreactie Trendanalyse Biotechnologie<sup>11</sup> is aangekondigd. Het doel van de beleidsmodernisering is ten minste te waarborgen dat de veiligheid van mens, dier en milieu is gewaarborgd bij toepassingen van biotechnologie en beleid en regelgeving zijn toegesneden op toekomstige ontwikkelingen. In 2019 ontvangt de Kamer een tweede voortgangsbrief.

In 2019 worden nieuwe versies van de Regeling vervoer land van gevaarlijke stoffen (VLG), de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen en de Regeling vervoer over het spoor van gevaarlijke stoffen gepubliceerd. Hiermee blijven de veiligheidseisen aan transport van gevaarlijke stoffen gekoppeld aan de laatste stand van zaken in wetenschap en techniek.

## Budgettaire gevolgen van beleid

art. 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>38.226</b>	<b>45.904</b>	<b>29.349</b>	<b>43.010</b>	<b>48.895</b>	<b>49.681</b>	<b>62.362</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>45.430</b>	<b>52.171</b>	<b>33.802</b>	<b>45.565</b>	<b>43.370</b>	<b>49.831</b>	<b>62.362</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			<i>90%</i>				
<b>22.01 Veiligheid chemische stoffen</b>	<b>5.867</b>	<b>11.486</b>	<b>7.345</b>	<b>8.146</b>	<b>7.955</b>	<b>7.955</b>	<b>7.885</b>
22.01.01 Opdrachten	3.383	6.428	4.773	5.544	5.443	5.443	5.373
22.01.02 Subsidies	537	2.717	235	265	175	175	175
– NANoREG	51	2.182	0	0	0	0	0
– Overige subsidies	486	535	235	265	175	175	175
22.01.03 Bijdrage aan agentschappen	1.958	2.341	2.337	2.337	2.337	2.337	2.337

<sup>11</sup> Brief aan TK, Beleidsnota Biotechnologie, reactie op Trendanalyse Biotechnologie 2016 «Regelgeving Ontregeld», 12-12-2016 (Kamerstukken II 2016–2017, [27 428, nr. 335](#)).



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
– waarvan bijdrage aan RWS	1.946	2.341	2.337	2.337	2.337	2.337	2.337
22.01.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	0	0	0	0	0
<b>22.02 Veiligheid biotechnologie</b>	<b>2.952</b>	<b>3.000</b>	<b>2.770</b>	<b>4.770</b>	<b>2.770</b>	<b>2.770</b>	<b>2.770</b>
22.02.01 Opdrachten	2.952	3.000	2.770	4.770	2.770	2.770	2.770
22.02.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	0	0	0	0	0
<b>22.03 Veiligheid bedrijven en transport</b>	<b>36.611</b>	<b>37.685</b>	<b>23.687</b>	<b>32.649</b>	<b>32.645</b>	<b>39.106</b>	<b>51.707</b>
22.03.01 Opdrachten	3.805	5.565	4.251	20.533	22.029	21.390	24.691
– Omgevingsveiligheid	1.305	1.223	1.979	16.160	16.160	15.480	18.160
– Overige opdrachten	2.500	4.342	2.272	4.373	5.869	5.910	6.531
22.03.02 Subsidies	27.298	27.072	14.869	7.549	6.049	13.149	22.449
– Asbest	26.347	23.091	10.783	3.194	3.194	10.294	19.594
– Overige subsidies	951	3.981	4.086	4.655	2.855	2.855	2.855
22.03.03 Bijdrage aan agent-schappen	1.896	2.002	1.521	1.521	1.521	1.521	1.521
– waarvan bijdrage aan RWS	1.896	2.002	1.521	1.521	1.521	1.521	1.521
22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	0	0	0	0
– Bijdragen programma Externe Veiligheid	0	0	0	0	0	0	0
22.03.05 Bijdragen aan internationale organisaties	0	0	0	0	0	0	0
22.03.09 Inkomensoverdrachten	3.612	3.046	3.046	3.046	3.046	3.046	3.046
<b>Ontvangsten</b>	<b>726</b>	<b>2.432</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

## Extracomptabele verwijzingen

### Extracomptabele verwijzing naar artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	2023
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds	893	787	0	0	0
Andere ontvangsten van artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 18.06 Externe Veiligheid van het Infrastructuurfonds</b>	<b>893</b>	<b>787</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>waarvan</i>					
18.06 Externe veiligheid	893	787	0	0	0

## Budgetflexibiliteit

### 22.01 Veiligheid chemische stoffen

De uitgaven voor subsidies en de agentschapsbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten, waaronder opdrachten in de sfeer van wettelijke taken inzake het (inter)nationale stoffenbeleid evenals de vergunningverlening op dat gebied en het (interdepartementale) meerjarenprogramma Gezondheidsrisico's straling zendmasten

(elektromagnetische velden) en de jaarlijkse bijdragen aan de Gezondheidsraad en het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb).

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel heeft met name betrekking op het uitvoeren van de programma's REACH, waaronder ook de onderzoeken in het kader van de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, Gezondheid in het milieubeleid (GiM) en Safe-by-Design («Veilig aan de voorkant»).

## **22.02 Veiligheid biotechnologie**

Het grootste deel van de uitgaven is juridisch verplicht als gevolg van de jaarlijkse bijdrage aan de COGEM en de uitgaven in het kader van het meerjarenonderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid.

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

## **22.03 Veiligheid bedrijven en transport**

De uitgaven voor inkomensoverdrachten en de agentschapsbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. Van het subsidiebudget worden de budgetten voor de subsidieregelingen Verwijderen Asbestdaken en Versterking omgevingsveiligheid chemische sector 2019 in de Staatscourant gepubliceerd en zijn hiermee juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten en subsidies in de sfeer van (wettelijke) taken inzake omgevingsveiligheid, vervoer gevaarlijke stoffen (beëindigen van chloortransporten over het spoor) en basisnetten.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel wordt voor een deel aangewend voor uitgaven in het kader van de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid, veiligheid BRZO-bedrijven in Caribisch Nederland, vuurwerkcampagnes en het beheer van het VTH-stelsel (Stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving).

## **22.01 Veiligheid chemische stoffen**

### *22.01.01 Opdrachten*

In dit kader worden 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 worden 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 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 wordt 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 wordt jaarlijks een opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast. Daarnaast worden 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 wordt ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het programma wordt uitgevoerd onder auspiciën van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

#### *Overige opdrachten*

Het betreft hier opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van BRZO bedrijven, olieterminals in Caribisch Nederland en vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water, 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 worden 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 wordt 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 wordt 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 kunnen hier ook als onderdeel van de uitvoeringsagenda BRZO ook subsidies worden 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 vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen.

### *22.03.09 Inkomensoverdrachten*

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

## Beleidsartikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie

### Algemene Doelstelling

Het KNMI 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.

### Rollen en Verantwoordelijkheden

#### Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT<sup>12</sup>, ECMWF<sup>13</sup> en WMO<sup>14</sup>.

#### (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 gevaarlijk of 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 gedefinieerde 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 zijn taken 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

<sup>12</sup> European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; [www.eumetsat.int](http://www.eumetsat.int).

<sup>13</sup> European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; [www.ecmwf.int](http://www.ecmwf.int).

<sup>14</sup> World Meteorological Organization; [www.wmo.ch](http://www.wmo.ch).

- niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
- k. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en 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 en Klimaat is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

## Indicatoren en Kengetallen

Indicatoren	Realisatie					Streefwaarde/ norm
	2013	2014	2015	2016	2017	
<i>Algemene weersverwachtingen en adviezen</i>						
– afwijking min.temperatuur (°C)	– 0,01	– 0,18	0,45	0,44	0,34	ABS <sup>1</sup> (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,25	– 0,25	– 0,31	– 0,36	– 0,31	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,26	0,00	0,00	0,26	– 0,12	ABS (<1,0)
<i>Maritieme verwachtingen</i>						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99,3	99,9	99,5	98,9	99,4	> 99
Gereviewde publicaties	105	105	120	113	139	> 80
<i>Kengetallen</i>						
Aantal uitgegeven weeralarmen	2	1	1	2	1	
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

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

Bron: KNMI, 2018

### Toelichting

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. Het aantal gereviewde publicaties is een maatstaf voor de kwantiteit en de kwaliteit van het onderzoek van het KNMI. Het aantal zogenoemde gereviewde publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften wordt bepaald.

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

Het kengetal «tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten» geeft een beeld van de tijdige beschikbaarheid van de gegevens van de METEOSAT- en METOP-satellieten voor de meteorologische producten van het KNMI. Indien de streefwaarden niet worden gehaald, heeft dat een negatieve impact op de kwaliteit van de weersverwachting op de dagen

van gebrekkige beschikbaarheid van de waarnemingen, een en ander afhankelijk van de dan optredende weerssituatie.

## Beleidswijzigingen

Op dit artikel hebben geen beleidswijzigingen plaatsgevonden met effect op de begroting 2019.

## Budgettaire gevolgen van beleid

Art. 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>43.088</b>	<b>51.115</b>	<b>53.728</b>	<b>49.847</b>	<b>43.681</b>	<b>46.976</b>	<b>46.185</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>43.959</b>	<b>52.061</b>	<b>52.786</b>	<b>49.093</b>	<b>42.716</b>	<b>45.890</b>	<b>43.219</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			100%				
<b>23.01 Meteorologie en seismologie</b>	<b>26.726</b>	<b>32.404</b>	<b>31.151</b>	<b>30.786</b>	<b>30.707</b>	<b>28.807</b>	<b>28.807</b>
23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI	25.855	31.464	30.211	29.846	29.767	27.867	27.867
– Meteorologie	24.969	30.387	29.234	28.979	29.011	27.111	27.111
– Seismologie	661	952	952	842	731	731	731
23.01.05 Bijdrage aan internationale organisaties	870	940	940	940	940	940	940
– <i>Contributie WMO (HGIS)</i>	870	940	940	940	940	940	940
<b>23.02 Aardobservatie</b>	<b>17.233</b>	<b>19.657</b>	<b>21.635</b>	<b>18.307</b>	<b>12.009</b>	<b>17.083</b>	<b>14.412</b>
23.02.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI	17.233	19.657	21.635	18.307	12.009	17.083	14.412
– <i>Aardobservatie</i>	17.233	19.657	21.635	18.307	12.009	17.083	14.412
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Budgetflexibiliteit

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

## Toelichting op de financiële instrumenten

### 23.01 Meteorologie en seismologie

#### 23.01.03 Bijdrage aan het agentschap KNMI

##### Meteorologie

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Terbeschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een opendatabeleid;
- Terbeschikkingstelling 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

- Continu monitoren 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 organisaties: contributie WMO*

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de World Meteorological Organization (WMO) te voldoen. De WMO coördineert de noodzakelijke wereldwijde samenwerking binnen de meteorologische gemeenschap (zowel op weer en klimaat gerelateerd onderwerpen) en opereert de infrastructuur waarmee waarnemingen internationaal worden uitgewisseld. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij de WMO. Het budget van de WMO wordt vierjaarlijks door het WMO Congress vastgesteld. De Nederlandse contributie wordt gefinancierd uit HGIS.

#### **23.02 Aardobservatie**

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

Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door EUMETSAT, een intergouvernementele organisatie van 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT wordt jaarlijks in de Council vastgesteld.



## Beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht

### Algemene Doelstelling

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

### Rollen en Verantwoordelijkheden

#### Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister 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 lenW. 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 het najaar 2018 aan de Tweede Kamer wordt verzonden. In dit meerjarenplan wordt de Tweede Kamer ook verder geïnformeerd over het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties.

### 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 maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft 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 opsporing. De ILT is gestart met zeven programma's. In 2019 worden 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.

Overzicht productie-aantallen 2017–2019				
Productie-aantallen 2019	Vergunning-verlening	Toezicht	Onderzoek en handhaving (Incidenten)	Dienstverlening
ILT	21.000	67.300	3.500	620.000
waarvan AW (Autoriteit woningcorporaties)	750	175	4	0

Bovengenoemde aantallen zijn gebaseerd op de huidige inzichten. Ontwikkelingen binnen en buiten de ILT zorgen ervoor dat het werk van de ILT de komende tijd zal veranderen. De snel veranderende wereld en (technologische) ontwikkelingen in de maatschappij vragen dat van de ILT. Maar ook de conclusies uit de parlementaire enquête over de Fyra en de vele taken van de ILT eisen dat de organisatie verandert. De ILT wil haar taken kunnen uitvoeren en daarbij voldoende flexibel worden en blijven om te kunnen meebewegen met nieuwe ontwikkelingen. De basis voor de verandering is:

- A. informatie gestuurd (data) werken en transparant over resultaten;
- B. selectieve en effectieve inzet gebaseerd op de hiervoor genoemde risicoanalyse;
- C. invulling geven aan reflectieve en signalerende functie;
- D. optimale dienst-(vergunning)verlening en verbetering kostendekkendheid.

### Beleidswijzigingen

Voor de in het regeerakkoord aangekondigde exportheffing op afvalstoffen zal de ILT als toezichthouder gaan optreden.

## Budgettaire gevolgen van beleid

art. 24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>106.759</b>	<b>110.547</b>	<b>108.072</b>	<b>107.253</b>	<b>107.235</b>	<b>107.241</b>	<b>107.241</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>106.759</b>	<b>110.547</b>	<b>108.072</b>	<b>107.253</b>	<b>107.235</b>	<b>107.241</b>	<b>107.241</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			100%				
<b>24.01 Handhaving en toezicht</b>	<b>106.759</b>	<b>110.547</b>	<b>108.072</b>	<b>107.253</b>	<b>107.235</b>	<b>107.241</b>	<b>107.241</b>
24.01.03 Bijdrage aan het agentschap ILT	106.759	110.547	108.072	107.253	107.235	107.241	107.241
– Afval, Industrie en bedrijven	22.092	22.915	23.675	23.559	23.492	23.493	23.493
– Rail en wegvervoer	22.634	23.257	22.834	22.845	22.861	22.863	22.863
– Scheepvaart	18.356	18.607	18.244	18.253	18.272	18.272	18.272
– Luchtvaart	15.522	16.426	16.342	15.609	15.615	15.617	15.617
– Water, producten en stoffen	20.230	20.728	19.833	19.843	19.851	19.852	19.852
– Programmakosten handhaving ILT	6.975	7.664	6.194	6.194	6.194	6.194	6.194
– Afval Industrie en Bedrijven CN	100	100	100	100	100	100	100
– Scheepvaart CN	500	500	500	500	500	500	500
– Luchtvaart CN	250	250	250	250	250	250	250
– Water, Producten en Stoffen CN	100	100	100	100	100	100	100
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

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

### Toelichting op de financiële instrumenten

De 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.

#### 24.01 Handhaving en toezicht

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

## **A. Programma's in 2019**

De ILT zet haar schaarse middelen in op de taken met de grootste maatschappelijke risico's, zoals die met behulp van de ILT-Brede Risico-analyse (IBRA) zijn berekend. Vraagstukken vereisen steeds vaker een integrale in plaats van sectorale benadering waarbij ook rekening is gehouden met de technologische ontwikkelingen. De grootste maatschappelijke risico's worden programmatisch opgepakt. Deze nieuwe aanpak vraagt om samenwerking met collega's van beleid en van andere inspecties op basis van een gedegen informatiepositie, een efficiënte inzet van multidisciplinaire teams en de juiste middelen, gericht op het grootste maatschappelijke effect.

### *11 Programma's*

In 2018 is de ILT gestart met programmatisch werken op de zes belangrijkste onderwerpen van de IBRA. Die risico's worden programmatisch aangepakt en worden hierna benoemd. In het MJP staan de ambities en activiteiten ruim beschreven. Met de in de programma's genoemde activiteiten wil de ILT bijdragen aan de realisatie van deze ambitieuze doelstellingen. De mate waarin dit op dit moment al haalbaar is, is onderdeel van de ontwikkeling om tot programmatisch werken te komen. Dit zal met vallen en opstaan gepaard gaan. Om deze ervaringen te delen, organiseert de ILT in 2019 voor elk van de programma's een in- en externe stakeholderbijeenkomst.

De ILT wil op termijn meer werk programmeren waarbij de werkzaamheden van de ILT beargumenteerd en gestuurd worden op basis van het maatschappelijk doel. In 2019 wordt gestart met vier programma's die zijn gebaseerd op de uitkomsten van IBRA 2018 (programma's 1 t/m 4). De ILT werkt dan op de volgende onderwerpen in programma's:

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

Met deze stap wordt de top 10 van grootste risico's, berekend door de IBRA, programmatisch aangepakt. Het elfde programma «Schiphol» is ingegeven door politiek-bestuurlijk belang.

## **B. Niet-programmatisch werken**

### *Toezicht en opsporing*

Toezicht en opsporing is in 2019 voor een groot deel (nog) niet ondergebracht in de programma's. Het gaat om taken zoals milieuveiligheid van stoffen en producten, transport over weg, rail en water en door de lucht, gevaarlijke stoffen en risicovolle bedrijven en het toezicht op certificerende instellingen en andere overheden. Er wordt toezicht gehouden op basis van objectinspecties, administratiecontroles en audits. Dit werk continueert en verandert ook.

#### *Certificerende instellingen*

De ILT onderhoudt een relatie met ruim 600 certificerende instellingen. Een deel van deze certificerende instellingen verstrekt in mandaat van de overheid c.q. de ILT certificaten. Dergelijke stelsels, waarbij marktpartijen in mandaat de publieke taak van vergunningverlening uitvoeren, komen voor in verschillende maatschappelijke domeinen en in verschillende vormen. Behalve dat de ILT in 2019 doorgaat met de professionalisering van haar optreden binnen deze (wettelijke) stelsels, zal zij ook in 2019, mogelijk samen met andere toezichthouders, een nadere analyse maken van mogelijke risico's voor de publieke belangen die aan dergelijke stelsels kunnen kleven

#### **C. Onderzoek en Handhaving**

Nederland is veiliger, maar het voelt niet zo. Dat is een van de uitkomsten uit de ILT-omgevingsanalyse. Incidenten, bijzondere gebeurtenissen en niet te voorspellen ontwikkelingen vinden plaats en leiden tot een heftige reactie in de samenleving. De ILT onderzoekt incidenten als handhaver en kan handelend optreden.

#### **D. Dienstverlening en Vergunningverlening**

De ILT werkt aan kostenefficiëncy door het optimaliseren en verzakelijken van de dienstverlening en de vergunningverlening. De ILT is altijd bereikbaar via haar meld- en informatiecentrum. Via de informatievoorziening op de website, de webcare, mediavoortlichting, afstemming met sectoren en branches en door middel van direct contact met het klantcontactcentrum. Het frontoffice van de ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving, bundelt die signalen en zet deze door in de organisatie. Via klanttevredenheidsonderzoeken meet de ILT de tevredenheid van klanten.

De ILT ontwikkelt zich op het gebied van vergunningverlening verder tot een organisatie die de aanvrager duidelijkheid, eenvoud en gemak biedt.

## 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

#### Financieren

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 vervoersvraagstukken. 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.

### Beleidswijzigingen

Voor 2019 zijn er geen beleidswijzigingen.

### Budgettaire gevolgen van beleid

Art 25. Brede doeluitkering (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>926.383</b>	<b>925.246</b>	<b>898.544</b>	<b>912.434</b>	<b>901.630</b>	<b>887.442</b>	<b>887.442</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>930.277</b>	<b>929.574</b>	<b>899.965</b>	<b>898.466</b>	<b>887.442</b>	<b>887.441</b>	<b>887.442</b>
<i>Waarvan juridisch verplicht</i>			100%				
<b>25.01 Brede doeluitkering</b>	<b>930.277</b>	<b>929.574</b>	<b>899.965</b>	<b>898.466</b>	<b>887.442</b>	<b>887.441</b>	<b>887.442</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

#### 25.01 Brede Doeluitkering

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 betalingsverplichting vastgelegd.

### Toelichting op de financiële instrumenten

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

De Vervoerregio 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.

## Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

### Algemene Doelstelling

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

### Rol en verantwoordelijkheden

#### Financieren

Zaken die op het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk XII.

### Beleidswijzigingen

Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

### Budgettaire gevolgen van beleid

Art. 26 Bijdrage investeringsfondsen (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>5.259.841</b>	<b>6.387.709</b>	<b>7.795.954</b>	<b>7.564.932</b>	<b>7.582.089</b>	<b>7.417.229</b>	<b>7.622.385</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>5.259.841</b>	<b>6.387.709</b>	<b>7.795.954</b>	<b>7.564.932</b>	<b>7.582.089</b>	<b>7.417.229</b>	<b>7.622.385</b>
<b>26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds</b>	<b>4.604.822</b>	<b>5.515.228</b>	<b>6.921.916</b>	<b>6.637.549</b>	<b>6.634.493</b>	<b>6.309.146</b>	<b>6.504.240</b>
<b>26.02 Bijdrage aan het Deltafonds</b>	<b>655.019</b>	<b>872.481</b>	<b>874.038</b>	<b>927.383</b>	<b>947.596</b>	<b>1.108.083</b>	<b>1.118.145</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

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

### Toelichting op de financiële instrumenten

#### 26.01 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

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

Opbouw art.ond. 26.01 Bijdrage aan het IF (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>12 Hoofdwegennet</b>	<b>2.511.391</b>	<b>3.026.512</b>	<b>2.836.186</b>	<b>2.930.410</b>	<b>2.662.084</b>	<b>3.016.955</b>	<b>2.650.172</b>	<b>2.667.747</b>
12.01 Verkeersmanagement	3.736	3.737	3.736	3.733	3.730	3.729	3.728	3.726
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	695.374	675.177	643.081	755.369	678.135	701.736	668.994	614.035
12.03 Aanleg	564.280	1.393.840	1.130.461	1.177.846	956.140	1.432.379	1.119.891	1.191.604
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	672.417	371.112	470.583	416.348	477.876	335.887	328.653	327.085
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	575.584	582.646	588.325	577.114	546.203	543.224	528.906	531.297
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>13 Spoorwegen</b>	<b>1.841.248</b>	<b>1.814.000</b>	<b>1.875.026</b>	<b>1.723.732</b>	<b>1.712.325</b>	<b>1.613.997</b>	<b>1.617.992</b>	<b>1.395.817</b>
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.422.117	1.379.109	1.343.023	1.261.866	1.305.767	1.271.121	1.268.029	1.268.206
13.03 Aanleg	249.968	264.877	357.751	286.786	229.109	163.791	168.766	- 54.836
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	159.173	160.024	164.262	165.090	167.459	169.095	171.207	172.457
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>14 Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>199.832</b>	<b>192.762</b>	<b>158.381</b>	<b>69.641</b>	<b>47.282</b>	<b>1.752</b>	<b>1.606</b>	<b>9.336</b>
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	166.909	151.807	152.527	68.651	1.605	1.752	1.606	9.336
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	32.923	40.955	5.854	990	45.677	0	0	0
<b>15 Hoofdvaarwegennet</b>	<b>796.244</b>	<b>1.185.804</b>	<b>1.038.016</b>	<b>982.625</b>	<b>847.779</b>	<b>762.574</b>	<b>714.252</b>	<b>703.769</b>
15.01 Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	349.606	363.039	376.367	329.346	336.183	317.654	319.074	291.193
15.03 Aanleg	90.911	258.526	207.280	259.682	130.329	75.576	50.923	68.790
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	34.345	240.431	129.319	75.628	71.244	60.853	35.476	35.984
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	312.727	315.153	316.395	309.314	301.368	299.836	300.124	299.147
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>17 Megaprojecten</b>	<b>222.507</b>	<b>620.048</b>	<b>628.527</b>	<b>827.914</b>	<b>849.542</b>	<b>751.301</b>	<b>434.335</b>	<b>458.072</b>
17.02 Betuweroute	4.615	4.807	1.210	1.210	0	0	0	0
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	1.674	2.188	6.435	6.475	0	0	0	0
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	23.267	17.475	969	255	255	255	255	255



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
17.07	ERTMS	94.594	217.960	225.340	308.829	306.566	127.172	165.283
17.08	ZuidasDok	- 30.551	115.921	176.087	124.654	120.151	58.592	17.284
17.10	PHS	128.908	261.697	218.486	386.491	422.570	325.512	275.250
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven</b>	<b>- 72.994</b>	<b>893</b>	<b>787</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	- 78.728	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	5.730	893	787	0	0	0	0
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkovervrijgde kosten	4	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>17.000</b>	<b>81.897</b>	<b>100.626</b>	<b>100.171</b>	<b>190.135</b>	<b>467.760</b>	<b>543.376</b>
20.01	Verkenningen	2.000	4.000	7.900	6.304	50.000	222.000	278.057
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	10.000	30.000	30.000	30.000	0	0	0
20.03	Reserveringen	5.000	25.000	13.000	18.000	19.000	5.000	5.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	0	22.897	49.726	45.867	121.135	240.760	260.319
<b>Totaal</b>		<b>5.515.228</b>	<b>6.921.916</b>	<b>6.637.549</b>	<b>6.634.493</b>	<b>6.309.147</b>	<b>5.886.117</b>	<b>5.778.117</b>

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>12 Hoofdwegennet</b>	<b>2.501.228</b>	<b>2.407.242</b>	<b>1.767.097</b>	<b>2.041.637</b>	<b>2.074.743</b>	<b>1.328.829</b>	<b>1.340.201</b>
12.01 Verkeersmanagement	3.726	3.726	3.734	3.734	3.734	3.734	3.734
12.02 Beheer, onderhoud en vervanging	535.555	490.941	767.246	777.514	815.366	480.129	480.129
12.03 Aanleg	1.091.914	1.088.701	167.018	478.319	650.211	36.095	32.816
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	340.673	299.302	298.350	255.484	78.846	282.285	296.961
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	529.360	524.572	530.749	526.586	526.586	526.586	526.561
12.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<b>13 Spoorwegen</b>	<b>1.338.306</b>	<b>1.330.403</b>	<b>1.294.804</b>	<b>1.301.654</b>	<b>1.333.844</b>	<b>1.327.121</b>	<b>1.262.208</b>
13.02 Beheer, onderhoud en vervanging	1.279.925	1.298.807	1.294.318	1.316.932	1.316.719	1.410.157	1.450.411
13.03 Aanleg	- 125.111	- 151.533	- 161.446	- 108.393	- 77.314	- 133.959	- 198.193
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	173.502	173.139	151.942	83.125	84.449	40.933	0
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
13.08 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<b>14 Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>9.335</b>	<b>9.336</b>	<b>10.695</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
14.01 Grote regionaal//lokale projecten	9.335	9.336	10.695	0	0	0	0
14.02 Regionale mobiliteitsfondsen	0	0	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	0	0	0	0	0	0	0
<b>15 Vaarwegen</b>	<b>789.325</b>	<b>845.541</b>	<b>678.015</b>	<b>669.237</b>	<b>803.431</b>	<b>597.926</b>	<b>598.136</b>
15.01 Verkeersmanagement	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655	8.655
15.02 Beheer, onderhoud en vervanging	216.167	216.128	305.205	276.471	243.940	221.100	221.100
15.03 Aanleg	229.301	284.839	22.741	34.993	201.896	4.577	21.694
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	35.570	35.001	37.938	45.642	45.464	60.118	43.211
15.06 Netwerkgebonden kosten HVVN	299.632	300.918	303.476	303.476	303.476	303.476	303.476
15.07 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
<b>17 Megaprojecten</b>	<b>341.024</b>	<b>343.681</b>	<b>535.616</b>	<b>238.068</b>	<b>157.838</b>	<b>3.704</b>	<b>0</b>
17.02 Betuweroute	0	0	0	0	0	0	0
17.03 Hogesnelheidslijn-Zuid	0	0	0	0	0	0	0
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	255	255	59.160	0	0	0	0
17.07 ERTMS	136.408	138.421	108.500	81.043	154.208	0	0

		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
17.08	ZuidasDok	3.003	9.185	211.081	975	0	0	0
17.10	PHS	201.358	195.820	156.875	156.050	3.630	3.704	0
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>445.202</b>	<b>445.202</b>
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	0	0	0	0	0	0	0
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0
18.07	Mobiliteitsafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	445.202	445.202
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0
<b>20</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>366.544</b>	<b>333.522</b>	<b>884.819</b>	<b>1.210.581</b>	<b>1.080.332</b>	<b>1.887.440</b>	<b>1.944.018</b>
20.01	Verkenningen	60.000	25.000	110.000	30.000	0	0	0
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0
20.03	Reserveringen	5.000	5.000	105.000	175.000	105.000	5.000	5.000
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	636.507	1.726.259	1.661.500
20.05	Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit	301.544	303.522	669.819	1.005.581	338.825	156.181	277.518
<b>Totaal</b>		<b>5.345.762</b>	<b>5.269.724</b>	<b>5.171.046</b>	<b>5.461.177</b>	<b>5.450.188</b>	<b>5.590.222</b>	<b>5.589.765</b>

## 26.02 Bijdrage aan het Deltafonds

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

Opbouw art.ond. 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>1</b>	<b>298.630</b>	<b>241.324</b>	<b>281.273</b>	<b>326.269</b>	<b>477.714</b>	<b>295.095</b>	<b>436.596</b>
1.01 Grote projecten waterveiligheid	142.122	64.061	14.393	67.610	88.333	8.480	110.724
1.02 Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	147.112	171.053	261.763	254.769	386.393	284.315	323.872
1.03 Studiekosten	9.396	6.210	5.117	3.890	2.988	2.300	2.000
<b>2</b>	<b>26.425</b>	<b>22.244</b>	<b>47.854</b>	<b>42.784</b>	<b>1.546</b>	<b>2.764</b>	<b>2.057</b>
2.01 Aanleg waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	22.993	19.504	44.504	40.264	1.461	2.341	2.057
2.03 Studiekosten	3.432	2.740	3.350	2.520	85	423	0
<b>3</b>	<b>191.818</b>	<b>180.288</b>	<b>127.986</b>	<b>137.622</b>	<b>138.406</b>	<b>160.824</b>	<b>159.028</b>
3.01 Watermanagement	7.219	7.191	7.191	7.191	7.191	7.191	7.216
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	184.599	173.097	120.795	130.431	131.215	153.633	151.812
<b>4</b>	<b>27.367</b>	<b>32.467</b>	<b>28.761</b>	<b>42.587</b>	<b>53.198</b>	<b>234.906</b>	<b>66.262</b>
4.01 Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0	0	0
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	27.367	32.467	28.761	42.587	53.198	234.906	66.262
<b>5</b>	<b>286.242</b>	<b>313.272</b>	<b>314.276</b>	<b>310.893</b>	<b>305.330</b>	<b>330.178</b>	<b>385.551</b>
5.01 Apparaat	210.597	235.456	234.966	229.318	218.069	218.491	221.383
5.02 Overige uitgaven	64.045	64.816	64.810	64.886	65.072	65.098	63.640
5.03 Investeringsruimte	11.600	11.000	12.500	7.500	1.000	19.400	19.328
5.04 Reserveringen	0	2.000	2.000	9.189	21.189	27.189	81.200
<b>7</b>	<b>41.999</b>	<b>84.443</b>	<b>127.233</b>	<b>87.441</b>	<b>131.888</b>	<b>94.378</b>	<b>53.658</b>
7.01 Real, progr.Kaderrichtlijn water	23.557	48.170	47.259	51.340	73.973	62.348	52.658
7.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	5.000	5.324	29.889	26.111	48.465	22.930	0
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	13.442	30.949	50.085	9.990	9.450	9.100	1.000

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Totaal</b>	<b>872.481</b>	<b>874.038</b>	<b>927.383</b>	<b>947.596</b>	<b>1.108.082</b>	<b>1.118.145</b>	<b>1.103.152</b>
<b>1 Investeren in waterveiligheid</b>	<b>368.113</b>	<b>321.390</b>	<b>326.100</b>	<b>379.672</b>	<b>362.611</b>	<b>104.513</b>	<b>170.522</b>
1.01 Grote projecten waterveiligheid	0	664	0	0	0	0	0
1.02 Overige aanlegprojecten Waterveiligheid	366.113	377.497	324.100	377.672	360.611	102.513	168.522
1.03 Studiekosten	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	0	0
<b>2 Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>1.833</b>	<b>1.833</b>	<b>1.833</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2.01 Aanleg waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0
2.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	1.833	1.917	1.833	0	0	0	0
2.03 Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0
<b>3 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>167.316</b>	<b>170.448</b>	<b>279.676</b>	<b>289.312</b>	<b>289.312</b>	<b>289.312</b>	<b>289.296</b>
3.01 Watermanagement	7.216	7.013	7.013	7.013	7.013	7.013	7.013
3.02 Beheer, onderhoud en vervanging	197.359	163.029	272.663	282.299	282.299	282.299	282.283
<b>4 Experimenteren cf art. III Deltawet</b>	<b>56.872</b>	<b>55.239</b>	<b>54.783</b>	<b>53.858</b>	<b>53.060</b>	<b>52.344</b>	<b>51.571</b>
4.01 Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0	0	0
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	56.872	55.239	54.783	53.858	53.060	52.344	51.571
<b>5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>403.457</b>	<b>472.118</b>	<b>379.139</b>	<b>474.820</b>	<b>525.645</b>	<b>779.253</b>	<b>713.214</b>
5.01 Apparaat	221.310	225.845	225.133	225.133	225.133	225.133	225.133
5.02 Overige uitgaven	63.785	61.879	61.574	61.574	61.574	61.574	61.574
5.03 Investeringsruimte	30.362	29.127	40.113	324.546	426.507	0	0
5.04 Reserveringen	88.000	103.000	148.000	168.000	0	0	0
<b>7 Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>76.114</b>	<b>74.720</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
7.01 Real. progr. Kaderrichtlijn water	74.114	74.720	0	0	0	0	0
7.02 Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	2.000	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>1.110.964</b>	<b>1.106.587</b>	<b>1.095.748</b>	<b>1.197.662</b>	<b>1.230.628</b>	<b>1.225.422</b>	<b>1.224.603</b>

## 4 DE NIET-BELEIDSARTIKELLEN

### Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

#### Algemene Doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

#### Budgettaire gevolgen van beleid

art. 97 Algemeen departement (Bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>131.783</b>	<b>133.672</b>	<b>50.214</b>	<b>55.974</b>	<b>56.899</b>	<b>57.157</b>	<b>57.135</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>114.922</b>	<b>121.356</b>	<b>62.073</b>	<b>63.673</b>	<b>57.149</b>	<b>57.156</b>	<b>57.134</b>
<b>97.01 lenW-brede programma-middelen</b>	<b>114.922</b>	<b>105.356</b>	<b>57.073</b>	<b>56.973</b>	<b>57.149</b>	<b>57.156</b>	<b>57.134</b>
97.01.01 Opdrachten	84.406	74.328	28.815	28.564	29.297	29.550	29.528
– Onderzoeken ANVS	4.189	3.760	3.880	3.916	4.009	4.012	4.012
– Overige opdrachten	80.217	70.568	24.935	24.648	25.288	25.538	25.516
97.01.02 Subsidies	1.341	1.609	1.255	1.356	752	502	502
97.01.03 Bijdrage aan agentschappen	24.048	24.129	21.765	21.766	21.766	21.765	21.765
– waarvan bijdrage aan KNMI	2.583	2.583	213	213	213	213	213
– waarvan bijdrage aan ILT	12.412	12.471	12.476	12.476	12.473	12.472	12.472
– waarvan bijdrage aan RWS	2.625	2.631	2.632	2.633	2.636	2.636	2.636
– waarvan bijdrage aan RIVM	6.428	6.444	6.444	6.444	6.444	6.444	6.444
97.01.06 Bijdrage aan ZBO's en RWT's	5.127	5.290	5.238	5.287	5.334	5.339	5.339
– StAB	5.127	5.290	5.238	5.287	5.334	5.339	5.339
<b>97.02 Sanering Thermphos</b>	<b>0</b>	<b>16.000</b>	<b>5.000</b>	<b>6.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>336</b>	<b>3.657</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>

#### 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 PBL<sup>15</sup>.

#### *Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)*

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. Tijdens een (dreigende) crisis coördineert het DCC-lenW 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 onderzoeksopdrachten 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 lenW 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. Dit wordt veroorzaakt door tarieven, waarvan het bij ministeriële regeling vastgestelde bedrag lager is dan de werkelijke

<sup>15</sup> [www.pbl.nl](http://www.pbl.nl)

kosten van de vergunningverlening en door vergunningverlenende activiteiten van ILT waarvoor geen tarief is vastgesteld, waardoor de desbetreffende aanvragers van vergunningen de kosten van de aanvraag niet aan ILT hoeven te vergoeden. De vastgestelde tarieven worden in de Staatscourant gepubliceerd.

#### *RWS*

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

#### *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 lenW verstrekt aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak. De StAB adviseert, door middel van deskundigenberichten, op verzoek van de Raad van State en de rechtbanken over geschillen op het terrein van de fysieke leefomgeving zoals milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade.

### **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.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit niet-beleidsartikel is in regel «97.02.02 Rijksbijdrage sanering Thermphos» een bedrag van maximaal € 27,7 miljoen aan subsidieverplichtingen voor de jaren 2018 (€ 16 miljoen), 2019 (€ 5 miljoen) en 2020 (€ 6,7 miljoen) opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor de sanering van de opstallen en het terrein van het voormalige bedrijf Thermphos aan de uitvoerende partij. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Ontvangsten**

Hierop worden de ontvangsten geraamd die lenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.



## Niet-beleidsartikel 98 Apparaatsuitgaven 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

Art. 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>371.489</b>	<b>294.359</b>	<b>293.059</b>	<b>286.588</b>	<b>282.877</b>	<b>282.864</b>	<b>282.868</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>334.417</b>	<b>310.653</b>	<b>299.115</b>	<b>289.372</b>	<b>283.069</b>	<b>282.951</b>	<b>282.863</b>
98.01 Personele uitgaven	228.170	229.332	223.422	213.087	204.460	203.798	202.233
– waarvan eigen personeel	198.489	195.145	193.622	193.321	187.257	186.462	185.761
– waarvan externe inhuur	21.853	26.186	21.241	9.606	7.363	8.106	8.106
– waarvan overige personele uitgaven	7.828	8.001	8.559	10.160	9.840	9.230	8.166
98.02 Materiële uitgaven	106.247	81.321	75.693	76.285	78.609	79.153	80.630
– waarvan ICT	21.816	24.668	20.383	18.098	19.838	19.872	20.103
– waarvan bijdrage aan SSO's	66.555	40.620	34.527	36.839	36.736	36.737	36.136
– waarvan overige materiële uitgaven	17.875	16.033	20.783	21.348	22.035	22.544	24.071
<b>Ontvangsten</b>	<b>18.224</b>	<b>14.888</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>

### Toelichting op de financiële instrumenten

#### 98.01 Personele uitgaven

Dit betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

##### *Eigen personeel*

Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.

- Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.
- Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching, training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenemen-

ten, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

#### *Externe inhuur*

Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur.

#### *Overige personele uitgaven*

De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgeld en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

### **98.02 Materiële uitgaven**

Dit betreft materiele uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

ICT bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties. De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.

#### Apparaatsuitgaven per dienstonderdeel van de Bestuurskern (bedragen x € 1.000)

	2019
Totaal apparaat Bestuurskern	<b>296.837</b>
Directoraat-Generaal Mobiliteit	32.282
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	27.520
Directoraat-Generaal Water en Bodem	19.646
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	18.725
Beleids- en Bestuursondersteuning	34.307
Financiën en Bedrijfsvoering	118.678
– waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	71.239
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	21.445
Planbureau voor de Leefomgeving	24.234

Deze tabel splitst de apparaatsuitgaven van het kerndepartement per integratieonderdeel uit voor het jaar 2019.

#### Extracomptabele verwijzingen

#### Apparaatsuitgaven Staf Deltacommissaris (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal apparaatsuitgaven Staf Deltacommissaris	1.503	2.142	1.830	1.830	1.830	1.830	1.830

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal apparaatskosten agent-schappen	1.239.612	1.252.062	1.255.383	1.253.477	1.223.023	1.188.887	1.185.492
RWS	1.031.132	1.058.322	1.060.001	1.062.551	1.032.412	999.671	996.276
ILT	152.664	145.599	148.861	144.245	143.834	143.839	143.839
KNMI	55.816	48.141	46.521	46.681	46.777	45.377	45.377

Drie agentschappen vallen onder lenW: Rijkswaterstaat (RWS), de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) en het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI). Bovenstaand zijn de begrote apparaatskosten van deze agentschappen opgenomen. lenW draagt hier deels aan bij. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de agentschapspara-grafen.

#### Apparaatsuitgaven ZBO's en RWT's (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal apparaatsuitgaven ZBO's en RWT's	656.031	495.227	542.227	539.227	531.227	529.227	527.227
ProRail	472.000	490.000	537.000	534.000	526.000	524.000	522.000
Kadaster	179.000						
StAB	5.031	5.227	5.227	5.227	5.227	5.227	5.227

Daarnaast verstrekt lenW bijdragen aan drie begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: ProRail, Kadaster en StAB. (De geplande structurele overheveling per 1/1/2018 van StAB naar het Ministerie van Veiligheid en Justitie is nog niet geformaliseerd). Het Kadaster is per 1-1-2018 overgeheveld naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Voor meer informatie over ZBO's en RWT's van lenW zie de bijlage ZBO's en RWT's van deze begroting.

#### Apparaatsuitgaven ministerie (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	2.230.059	2.056.660	2.095.491	2.080.812	2.037.290	2.001.036	1.995.353
Totaal apparaatsuitgaven kerndepartement	334.416	309.371	297.881	288.108	283.040	282.922	282.634
Totaal apparaatskosten agentschappen	1.239.612	1.252.062	1.255.383	1.253.477	1.223.023	1.188.887	1.185.492
RWS	1.031.132	1.058.322	1.060.001	1.062.551	1.032.412	999.671	996.276
ILT	152.664	145.599	148.861	144.245	143.834	143.839	143.839
KNMI	55.816	48.141	46.521	46.681	46.777	45.377	45.377
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	656.031	495.227	542.227	539.227	531.227	529.227	527.227
ProRail	472.000	490.000	537.000	534.000	526.000	524.000	522.000
Kadaster	179.000						
StAB	5.031	5.227	5.227	5.227	5.227	5.227	5.227

## Niet-beleidsartikel 99 Nog onverdeeld

### 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

Art. 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>- 20.194</b>	<b>- 15.973</b>	<b>- 13.840</b>	<b>- 15.769</b>	<b>- 15.766</b>	<b>- 15.759</b>
<b>Uitgaven:</b>	<b>0</b>	<b>- 20.060</b>	<b>- 15.992</b>	<b>- 13.840</b>	<b>- 15.769</b>	<b>- 15.766</b>	<b>- 15.759</b>
<i>Loonbijstelling</i>	<i>0</i>	<i>- 32</i>	<i>- 485</i>	<i>- 722</i>	<i>- 1.041</i>	<i>- 1.028</i>	<i>- 1.027</i>
<i>Prijsbijstelling</i>	<i>0</i>	<i>368</i>	<i>696</i>	<i>994</i>	<i>1.260</i>	<i>1.170</i>	<i>1.685</i>
<i>Onvoorzien</i>	<i>0</i>	<i>- 20.396</i>	<i>- 16.203</i>	<i>- 14.112</i>	<i>- 15.988</i>	<i>- 15.909</i>	<i>- 15.900</i>

### Toelichting

Volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III zijn bij de Eerste suppletoire begroting 2018 middelen ten behoeve van Cyber-security aan de begroting toegevoegd. Deze middelen zijn in afwachting van een verdere verdeling geplaatst op dit artikel.

Aanvullend is er op dit artikel de structurele onderuitputting van € 20 miljoen, oplopend naar € 23 miljoen vanaf 2021, ingeboekt in afwachting van een concrete invulling. In de loop van het jaar wordt deze concreet ingevuld met onderuitputting, waarvan bij aanvang van het jaar nog niet bekend is waar deze precies optreedt.

## 5 BEGROTING AGENTSCHAPPEN

### Agentschap Rijkswaterstaat

#### Introductie

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS beheert en ontwikkelt de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zet in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werkt RWS aan een land dat beschermd is tegen overstromingen, waar voldoende groen is en voldoende en schoon water. En waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn-) beleidsdoelstellingen en kaders die door IenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

#### Producten en diensten

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

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

**Begroting van baten-lastenagenschap voor het jaar 2019 (bedragen x € 1.000)**

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Baten</b>							
Omzet moederdepartement	2.212.833	2.359.296	2.238.924	2.140.710	2.099.918	1.942.878	1.958.896
Omzet nog uit te voeren werkzaamheden		368.508					
Omzet overige departementen	38.677	42.203	31.251	30.253	29.344	29.344	29.344
Omzet derden	179.317	184.222	184.657	184.622	184.622	184.622	184.622
Rentebaten				100	200	300	400
Vrijval voorzieningen	3.324						
Bijzondere baten	2.348	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>Totaal baten</b>	<b>2.436.499</b>	<b>2.957.229</b>	<b>2.457.832</b>	<b>2.358.685</b>	<b>2.317.084</b>	<b>2.160.144</b>	<b>2.176.262</b>
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten	1.031.132	1.058.322	1.060.001	1.062.551	1.032.412	999.671	996.276
– personele kosten	827.364	816.435	818.108	818.954	790.540	758.194	755.249
– waarvan eigen personeel	744.871	737.920	752.691	765.845	737.430	708.084	705.139
– waarvan externe inhuur	82.493	77.015	63.917	51.609	51.610	48.610	48.610
– waarvan overige p-kosten		1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
– materiële kosten	203.768	241.887	241.893	243.597	241.872	241.477	241.027
– waarvan apparaat ICT	29.730	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
– waarvan bijdrage aan SSO's	49.337	56.000	56.000	56.000	56.000	56.000	56.000
– waarvan overige M-kosten	124.701	155.887	155.893	157.597	155.872	155.477	155.027
Onderhoud	1.321.514	1.841.412	1.342.978	1.241.013	1.229.296	1.104.868	1.124.159
Rentelasten	3.707	8.520	5.878	6.146	6.401	6.630	6.852
Afschrijvingskosten	29.085	39.975	39.975	39.975	39.975	39.975	39.975
– materieel	27.652	38.500	38.500	38.500	38.500	38.500	38.500
– waarvan apparaat ICT	2.657	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
– immaterieel	1.433	1.475	1.475	1.475	1.475	1.475	1.475
Overige kosten	23.177						
– dotaties voorzieningen	12.449						
– bijzondere lasten	10.728						
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.408.615</b>	<b>2.948.229</b>	<b>2.448.832</b>	<b>2.349.685</b>	<b>2.308.084</b>	<b>2.151.144</b>	<b>2.167.262</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>27.884</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
Dotatie aan reserve Rijksrederij	8.305	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
<b>Te verdelen resultaat</b>	<b>19.579</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Toelichting**
**Baten**
**Omzet moederdepartement**

De omzet moederdepartement betreft de omzet voor activiteiten (en de daarmee samenhangende producten) die RWS verricht voor lenW, zoals:

- het beheer en onderhoud van de infrastructuur en waterkwaliteit;

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

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Deltafonds</b>	<b>452.114</b>	<b>440.879</b>	<b>421.404</b>	<b>406.218</b>	<b>396.902</b>	<b>419.918</b>
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	226	256	526	526	412	412
Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	152.276	143.427	103.461	115.096	116.957	139.525
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	298.800	296.407	295.924	290.596	279.533	279.981
Artikel 7 Waterkwaliteit	812	789	21.493	0	0	0
<b>Infrastructuurfonds</b>	<b>1.853.621</b>	<b>1.750.530</b>	<b>1.674.886</b>	<b>1.650.933</b>	<b>1.503.055</b>	<b>1.495.256</b>
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.265.399	1.157.960	1.086.193	1.146.727	990.797	985.351
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	588.221	592.570	588.693	504.206	512.258	509.905
<b>Hoofdstuk XII</b>	<b>53.562</b>	<b>47.515</b>	<b>44.420</b>	<b>42.767</b>	<b>42.921</b>	<b>43.722</b>
Artikel 11 Waterkwaliteit	14.541	14.440	14.448	14.448	14.956	14.956
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	7.057	5.926	5.002	3.566	3.567	3.567
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	7.812	8.155	7.159	7.154	7.162	7.158
Artikel 16 Spoor	891	894	895	796	798	1.047
Artikel 17 Luchtvaart	4.509	1.640	435	435	50	50
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	1.175	988	999	999	1.000	1.479
Artikel 19 Uitvoering milieubeleid en Internationaal	333	205	205	101	101	168
Artikel 20 Lucht en Geluid	921	1.530	1.539	1.527	1.546	1.556
Artikel 21 Duurzaamheid	9.349	7.247	7.247	7.247	7.247	7.247
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	4.343	3.858	3.858	3.858	3.858	3.858
Artikel 97 Algemeen departement	2.631	2.632	2.633	2.636	2.636	2.636
<b>Totaal</b>	<b>2.359.296</b>	<b>2.238.924</b>	<b>2.140.710</b>	<b>2.099.918</b>	<b>1.942.878</b>	<b>1.958.896</b>
Van totaal omzet lenW						
*apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten	1.026.091	1.035.646	1.039.396	1.010.322	977.709	974.437
*programma	1.333.205	1.203.278	1.101.313	1.089.596	965.168	984.459

### Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

Dit betreffen middelen die RWS in 2017 van het moederdepartement heeft ontvangen en bestemd waren voor werkzaamheden die gepland waren in 2017, maar waarvan de uitvoering doorloopt in 2018 (€ 368,5 miljoen). In de instandhoudingsbijlage van de Infrastructuurfonds en Deltafondsbegroting 2019 is de opbouw van de nog uit te voeren werkzaamheden per ultimo 2017 weergegeven.

### Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft met name betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor het gebruik van vaartuigen van de Rijksrederij. Daarnaast betreft het vergoedingen voor de capaciteit die RWS levert in het kader van Beleidsondersteuning en Advisering en de werkzaamheden voor de Omgevingswet. Dit als gevolg

van de departementale herindeling met betrekking tot klimaat, de ruimtelijke ontwikkeling en de Omgevingswet.

Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ministerie van Defensie	14.740	14.740	14.740	14.740	14.740	14.740
Ministerie van Financiën	2.474	2.474	2.474	2.474	2.474	2.474
Ministerie van Economische zaken en Klimaat	8.874	8.822	8.824	8.822	8.822	8.822
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	16.114	5.214	4.214	3.307	3.307	3.307
<b>Totaal</b>	<b>42.203</b>	<b>31.251</b>	<b>30.253</b>	<b>29.344</b>	<b>29.344</b>	<b>29.344</b>

### Omzet derden

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

Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vergoeding provincies etc.	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000	38.000
Schaderijdingen/schadevaringen	26.400	26.400	26.400	26.400	26.400	26.400
Vergunningen WVO	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500
Beheeropbrengsten areaal	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000	54.000
Nationale Bewegwijzeringsdienst	22.250	22.685	22.650	22.650	22.650	22.650
Overige opbrengsten derden	26.072	26.072	26.072	26.072	26.072	26.072
<b>Totaal</b>	<b>184.222</b>	<b>184.657</b>	<b>184.622</b>	<b>184.622</b>	<b>184.622</b>	<b>184.622</b>

### Bijzondere baten

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



## Lasten

### Personele kosten

Specificatie personele kosten						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal FTE	8.785	8.845	8.866	8.528	8.246	8.240
Eigen Personele kosten (x € 1.000)	737.920	752.691	765.845	737.430	708.084	705.139
Inhuur (x € 1.000)	77.015	63.917	51.609	51.610	48.610	48.610

Het aantal FTE is ten opzichte van de begroting 2018 gewijzigd als gevolg van onderstaande twee ontwikkelingen:

#### Strategisch Capaciteitsmanagement

- Om een betere relatie te leggen tussen de gevraagde productie en de daarvoor benodigde capaciteit is binnen lenW voor RWS het instrument Strategisch Capaciteitsmanagement ontwikkeld. Daarbij wordt jaarlijks op basis van vastgestelde normen, rekenregels en tarieven voor alle werkprocessen van RWS doorgerekend wat de benodigde capaciteit voor de komende 5 jaar is op basis van de huidige verwachte producten en prestatieopgaven. Op basis van de uitkomsten van de berekening voor de begroting 2019 is besloten om RWS de komende jaren voor regulier onderhoud, M-fase DBFM, Vervanging en Renovatie en de uitvoering van het Regeerakkoord extra capaciteit te kennen. Dit betekent een verhoging van de capaciteit met 254 FTE in 2019 en 321 FTE in 2020 aflopend naar 119 FTE in 2023.

#### Herverkaveling Regeerakkoord.

- Een overdracht van circa 7 FTE naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties als gevolg van de departementale herindeling met betrekking tot de Omgevingswet.

#### *Eigen personeel*

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

De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS.

Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (niet-kerntaken). In de beleidsbegroting en verantwoording van lenW wordt de (externe) inhuur transparant inzichtelijk gemaakt in de baten-lastenparagraaf van het agentschap Rijkswaterstaat.

#### *Inhuur apparaat (kerntaken)*

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

Door een aantal maatregelen daalt de inhuur op kerntaken de komende jaren:

- extra inzet op het werven van voldoende gekwalificeerd eigen personeel en versnelling van het wervingsproces om vacatures zo snel mogelijk in te vullen;
- een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren;
- versterking van cruciale kennis binnen de organisatie is geborgd met interne loopbaanontwikkeling.

#### *Inhuur programma (niet-kerntaken)*

Gelet op de omvang van de productieopgave van RWS blijft de inhuur op taken die bij de markt zijn belegd (de niet-kerntaken) substantieel, maar wordt er een dalende trend verwacht. Voor het betrekken van externe capaciteit op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten zal worden gedaan, tenzij dat om inhoudelijke of aanstuuringsredenen niet doelmatig is. Hierdoor daalt de inhuur geleidelijk.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

Specificatie inhuur (bedragen x € 1.000)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Apparaat (kerntaken)	77.015	63.917	51.609	51.610	48.610	48.610
Programma (niet-kerntaken)	106.835	96.385	86.835	86.835	86.835	86.835
<b>Totaal</b>	<b>183.850</b>	<b>160.302</b>	<b>138.444</b>	<b>138.445</b>	<b>135.445</b>	<b>135.445</b>

#### **Materiële kosten**

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

#### **Onderhoud**

De kosten beheer en onderhoud hebben betrekking op de kosten die in rekening worden gebracht door derden (met name aannemers en ingenieursbureaus). Deze voeren werkzaamheden uit die direct bijdragen aan het beheer en de instandhouding van de infrastructuur.

**Kasstroomoverzicht over het jaar 2019 (bedragen x € 1.000)**

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari + depositorekeningen</b>	<b>601.934</b>	<b>676.570</b>	<b>303.413</b>	<b>304.573</b>	<b>326.844</b>	<b>349.937</b>	<b>375.407</b>
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	2.447.062	2.588.721	2.457.832	2.358.685	2.317.084	2.160.144	2.176.262
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	- 2.311.790	- 2.908.254	- 2.408.857	- 2.309.710	- 2.268.109	- 2.111.169	- 2.127.287
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>135.272</b>	<b>- 319.533</b>	<b>48.975</b>	<b>48.975</b>	<b>48.975</b>	<b>48.975</b>	<b>48.975</b>
-/- totaal investeringen	- 19.743	- 54.106	- 108.110	- 122.646	- 69.979	- 59.484	- 59.484
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	4.390						
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 15.353</b>	<b>- 54.106</b>	<b>- 108.110</b>	<b>- 122.646</b>	<b>- 69.979</b>	<b>- 59.484</b>	<b>- 59.484</b>
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	- 32.507	- 12.380					
+/- eenmalige storting door moederdepartement	14.200	6.000	8.600	8.600	8.600	8.500	8.500
-/- aflossingen op leningen	- 30.276	- 19.500	- 19.686	- 20.336	- 22.197	- 20.255	- 21.205
+/- beroep op leenfaciliteit	3.300	26.362	71.381	107.679	57.693	47.734	47.734
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 45.283</b>	<b>482</b>	<b>60.295</b>	<b>95.943</b>	<b>44.096</b>	<b>35.979</b>	<b>35.028</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>676.570</b>	<b>303.413</b>	<b>304.573</b>	<b>326.844</b>	<b>349.937</b>	<b>375.407</b>	<b>399.926</b>
(noot: maximale roodstand 0,5 miljoen euro)							

**Toelichting**
**Operationele kasstroom**

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

**Investeringskasstroom**

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De nieuwe investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS. De hogere investeringen in 2019 en 2020 worden veroorzaakt door het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij.

**Financieringskasstroom**

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen. Het beroep op de leenfaciliteit ligt lager dan het totaal van de investeringen omdat de investeringen in de vaartuigen van de Rijksrederij in 2018 volledig en vanaf 2019 deels worden gefinancierd uit de bestemmingsreserve. Daarnaast wordt in de begroting van het agentschap rekening gehouden met aflossing op deze leenfaciliteit. De storting door moederdepartement betreft de aflossing van de langlopende vordering die RWS heeft op het

moederdepartement. In 2018 is het surplus Eigen Vermogen (€ 12,4 miljoen) teruggestort naar het Moederdepartement

Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
Omschrijving	Realisatie 2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1)</b>							
<i>Hoofdwegennet</i>	26.270	26.707	27.189	26.899	26.030	23.793	24.627
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	25.960	26.376	26.562	26.466	26.279	25.123	25.492
<i>Hoofdwatersystemen</i>	1.180	1.262	1.261	1.260	1.242	1.190	1.207
<b>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</b>							
<i>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</i>	24%	21%	19%	20%	21%	21%	21%
<b>Tarief per FTE (bedragen x € 1)</b>							
<i>Tarief per FTE</i>	121.645	123.805	122.856	122.883	124.241	124.547	124.253
<b>Omzet agentschap per product (bedragen x € 1.000)</b>							
<i>Hoofdwatersystemen</i>	476.810	452.114	440.879	421.404	406.218	396.902	419.918
<i>Hoofdwegennet</i>	1.125.493	1.265.399	1.157.960	1.086.193	1.146.727	990.797	985.351
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	557.416	588.221	592.570	588.693	504.206	512.258	509.905
<i>Overig</i>	53.114	53.562	47.515	44.420	42.767	42.921	43.722
<b>TOTAAL</b>	<b>2.212.833</b>	<b>2.359.196</b>	<b>2.238.824</b>	<b>2.140.610</b>	<b>2.099.658</b>	<b>1.942.578</b>	<b>1.958.596</b>
<b>Bezetting</b>							
<i>FTE totaal (excl. externe inhuur)<sup>1</sup></i>	8.797	8.785	8.845	8.866	8.528	8.246	8.240
<i>% overhead</i>	14,43%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
<b>Exploitatiesaldo (% van de omzet)</b>							
<i>Exploitatiesaldo (% van de omzet)</i>	1,3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Gebruikerstevredenheid</b>							
Publieksgerichtheid		70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWS		70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	85%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	69%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
<b>Ontwikkeling PIN-waarden</b>							
<i>Hoofdwatersystemen</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100

<sup>1</sup> Voor het jaar 2017 is de bezetting opgenomen.

### **Apparaatskosten per eenheid areaal**

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

### **Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet**

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (deze omzet bestaat uit BLS en GVKA realisatie en planstudie) van RWS. De daling van het percentage ten opzichte van 2017 wordt met name veroorzaakt door de stijging van de totale omzet.

### **Tarief per FTE**

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten gecorrigeerd voor kosten t.b.v. Werken voor en met Anderen) per formatieve ambtelijke FTE. De stijging van het tarief ten opzichte van de realisatie 2017 wordt met name veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling.

### **Omzet agentschap per productgroep**

In de tabel is de Omzet lenW uitgesplitst naar de verschillende netwerken. Deze daling wordt veroorzaakt door de meerjarige begrotingsstanden.

### **Bezetting**

FTE totaal: deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke bezetting van RWS zich ontwikkelt.

Percentage overhead: deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen RWS zich bezighoudt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

### **Exploitatiesaldo (% van de omzet)**

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

### **Gebruikerstevredenheid**

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

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

### **Ontwikkeling PIN-waarden**

De ontwikkeling van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door RWS beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte

van het jaar 2015. De bijlage instandhouding bij de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds biedt inzicht in instandhouding en de gehanteerde PIN-waarden.

## Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport

### Introductie

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De toezichthoudende taken zijn bij IenW belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT voert ook taken uit namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Justitie en Veiligheid.

### Producten en diensten

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

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 ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt. De ILT gaat steeds meer in programma's werken, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing.

#### 1. Vergunningverlening

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

#### 2. Handhaving

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

- Objectinspecties;
- Administratiecontroles;
- Audits;
- Dienstverlening (meldingen, vragen)

#### 3. Incident- en ongevalsonderzoek

Ongevallenonderzoek is bij ernstige ongevallen opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In voorkomende gevallen levert de ILT expertise en deskundigen en soms (zoals bij scheepvaart en railvervoer) heeft de ILT een eigen taak bij het onderzoeken van ongevallen. Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In ernstige gevallen van falen kan uit het onderzoek een toezichtmaatregel voortvloeien.

Incidenten en ongevallen vragen om een snelle respons en een gecoördineerde aanpak. Ondanks dat crisismanagement geen toezichtstaak is, is de (systeem)verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de crisisbeheersingstaak belegd bij de Inspecteur-generaal. Het betreft de preparatie, respons en (deels) nazorg van incidenten.

## Begroting baten en lasten

De begroting van baten en lasten voor het jaar 2019 (bedragen x € 1.000)							
	realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Baten</b>							
Omzet moederdepartement	121.028	121.951	120.548	119.729	119.708	119.713	119.713
Omzet overige departementen	375	375	875	875	875	875	875
Omzet derden	27.989	24.580	24.156	23.803	23.401	23.401	23.401
Rentebaten	0	50	50	50	50	50	50
Vrijval voorzieningen	98	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.647	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>151.137</b>	<b>146.956</b>	<b>145.629</b>	<b>144.457</b>	<b>144.034</b>	<b>144.039</b>	<b>144.039</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	<b>152.664</b>	<b>145.514</b>	<b>144.861</b>	<b>144.245</b>	<b>143.834</b>	<b>143.839</b>	<b>143.839</b>
Personele kosten	112.741	107.980	108.413	108.235	107.832	107.832	107.832
<i>Waarvan eigen personeel</i>	99.425	102.653	103.753	103.753	103.753	103.753	103.753
<i>Waarvan externe inhuur</i>	13.249	5.127	4.460	4.282	3.879	3.879	3.879
<i>Waarvan overige personele kosten</i>	67	200	200	200	200	200	200
Materiële kosten	39.922	37.535	36.448	36.010	36.002	36.007	36.007
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	379	200	200	200	200	200	200
<i>Waarvan bijdrage aan SSO's</i>	22.146	19.467	17.290	16.684	16.663	16.668	16.668
<i>Waarvan overige materiële kosten</i>	17.397	17.868	18.958	19.126	19.139	19.138	19.138
<b>Rentelasten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Afschrijvingskosten</b>	<b>1.808</b>	<b>1.342</b>	<b>668</b>	<b>112</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Immaterieel	0	0	0	0	0	0	0
Materieel	1.808	1.342	668	112	100	100	100
<i>Waarvan apparaat ICT</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Overige lasten</b>	<b>1.535</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Dotaties voorzieningen	1.266	100	100	100	100	100	100
Bijzondere lasten	269	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>156.006</b>	<b>146.956</b>	<b>145.629</b>	<b>144.457</b>	<b>144.034</b>	<b>144.039</b>	<b>144.039</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 4.869</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

#### Baten

##### Omzet moederdepartement

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



Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)							
Hoofdstuk XII	realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
artikel 24 Handhaving en Toezicht	106.759	109.227	108.072	107.253	107.235	107.241	107.241
artikel 97 Algemeen departement	12.412	12.471	12.476	12.476	12.473	12.472	12.472
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	253	253					
Realisatie nutv werkzaamheden	1.604						
<b>Totaal</b>	<b>121.028</b>	<b>121.951</b>	<b>120.548</b>	<b>119.729</b>	<b>119.708</b>	<b>119.713</b>	<b>119.713</b>

### Omzet overige departementen

De omzet afkomstig van andere departementen betreft de middelen voor het toezicht op naleving van de Wet normering topinkomens in opdracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Ook zet de ILT, in opdracht van dezelfde Minister, haar werkzaamheden voort op het gebied van de handhaving van de naleving van de verplichtingen met betrekking tot het energielabel in het kader van de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen.

### Omzet derden

De opbrengsten derden betreffen de doorberekende kosten aan de afnemers van de vergunningen en overige externe opdrachten. Het toezicht op de woningcorporaties wordt doorbelast aan de sector en is ook opgenomen onder omzet derden (raming 2019: € 13,3 miljoen).

### Lasten

#### Personele kosten

In 2019 stijgt de personele omvang van de ILT als gevolg van nieuwe taken op het gebied van exportheffing. Bij het doorgaande verloop vanwege pensionering, is kennisborging en -deling een belangrijk onderdeel van het personeelsbeleid. De externe inhuur betreft voornamelijk inhuur op ict-terrein.

Specificatie personele kosten							
	realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal FTE	1.099	1.113	1.124	1.124	1.124	1.124	1.124
Eigen personeelskosten (x € 1.000)	99.425	102.653	103.753	103.753	103.753	103.753	103.753
Externe inhuur (x € 1.000)	13.249	5.127	4.460	4.282	3.879	3.879	3.879

#### Materiële kosten

De materiële kosten omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen en overige kosten voor middelen ten behoeve van de uitvoering van de inspectietaken. De eerder begrote kostendalingen op huisvesting en ICT-beheer worden vanaf 2020 gerealiseerd.

De organisatieverandering bij ILT is in volle gang. Onder meer het programmatisch werken wordt geïmplementeerd zoals in het Meerjarenplan verder wordt toegelicht. Daarnaast wordt het IV- landschap vernieuwd. Dit levert de komende jaren naar verwachting besparingen op

de ICT-kosten op, afhankelijk van het tempo waarmee de verouderde applicaties kunnen worden vervangen en stopgezet. Mede daardoor kunnen de kosten voor externe ICT-inhuur worden teruggebracht.

Kasstroomoverzicht over het jaar 2019 (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositorekeningen</b>	<b>40.775</b>	<b>26.542</b>	<b>20.083</b>	<b>16.652</b>	<b>16.664</b>	<b>16.664</b>	<b>16.664</b>
2a totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	- 5.174	146.956	145.629	144.457	144.034	144.039	144.039
2b totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 4.199	- 153.214	- 148.861	- 144.245	- 143.834	- 143.839	- 143.839
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>- 9.373</b>	<b>- 6.258</b>	<b>- 3.232</b>	<b>212</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
3a. totaal investeringen (-/-)	- 120	- 200	- 200	- 200	- 200	- 200	- 200
3b. totaal boekwaarde desinvesteringen (+/+)	25	-	-	-	-	-	-
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 96</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>
4a. eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	- 4.765	-	-	-	-	-	-
4b. eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	-	-	-	-	-	-	-
4c. aflossingen op leningen (-/-)	-	-	-	-	-	-	-
4d. beroep op leenfaciliteit (+/+)	-	-	-	-	-	-	-
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 4.765</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december + stand depositorekening en (=1+2+3+4)</b>	<b>26.542</b>	<b>20.083</b>	<b>16.652</b>	<b>16.664</b>	<b>16.664</b>	<b>16.664</b>	<b>16.664</b>

(Maximale roodstand € 0,5 mln.)

## Toelichting

### Operationele kasstroom

De reserveringen en voorzieningen op de ILT-balans lopen naar verwachting de komende jaren terug door uitbetaling, waarna de totale operationele kasstroom zal afvlakken.

### Investeringskasstroom

De investeringenkasstroom is naar verwachting beperkt omdat de ILT overgaat van eigen auto's naar lease. De resterende investeringen betreffen bedrijfsspecifieke apparatuur.

### Financieringskasstroom

Gelet op de beschikbare liquiditeiten is het doelmatig om de beperkte investeringen te financieren met eigen kasmiddelen.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
Omschrijving Generiek Deel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>1. Kostprijzen per productgroep (x € 1.000)</b>							
– Handhaving	130.267	124.594	123.855	122.878	122.553	122.557	122.557
– Vergunningverlening	25.739	22.362	21.774	21.580	21.481	21.482	21.482
<b>2. Tarieven/uur (x € 1)</b>							
– Handhaving	145,6	137,8	134,6	133,5	133,2	133,2	133,2
– Vergunningverlening	141,1	132,6	129,1	127,9	127,4	127,4	127,4
<b>3. Omzet per productgroep (pxq)(x € 1.000)</b>							
– Handhaving	122.759	120.320	118.988	117.816	117.396	117.402	117.402
– Vergunningverlening	14.221	14.115	14.115	14.115	14.115	14.115	14.115
<b>4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)</b>							
	1.099	1.113	1.124	1.124	1.124	1.124	1.113
<b>5. Saldo van baten en lasten (%)</b>							
	– 3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>6. Kwaliteitsindicator 1: Doorlooptijd vergunningen binnen norm</b>							
	91%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
<b>7. Kwaliteitsindicator 2: Wacht-tijden informatiecentrum</b>							
	38 sec	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.	<20sec.
<b>Omschrijving Specifiek Deel Inspectiediensten</b>							
<b>8. Kwaliteit Handhaving:</b>							
<i>Klachten (bezwaar en beroep)</i>	1.071	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<i>Waarvan gegrond (%)</i>	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

### Toelichting

Bovenstaand overzicht bevat de doelmatigheidsindicatoren van de ILT en is opgesteld conform de Rijksbegrotingsvoorschriften. Het geraamde aantal fte's past binnen de randen van de begroting.

De kwaliteitsindicatoren (6, 7 en 8) betreffen de kwaliteit van vergunningverlening, dienstverlening en handhaving. Aangezien «gegronde klachten» in het Inspectieproces niet bestaan, c.q. van de klachten niet formeel wordt vastgesteld of deze wel of niet gegrond zijn, is deze vervangen door «bezwaar- en beroepszaken». De ILT streeft naar 0% gegrond verklaarde bezwaren en beroepen.

### Introductie

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (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.

Per 1 januari 2016 is de Wet taken meteorologie en seismologie in werking getreden.

### Producten en diensten

De samenleving wordt steeds gevoeliger voor extreem weer, klimaatverandering, luchtkwaliteit, vulkaanuitbarstingen en aardbevingen. Om deze toegenomen risico's zoveel mogelijk te helpen beperken past het KNMI het concept van de risico-reductie-cyclus toe.

We bewaken en waarschuwen, maar we geven ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekken we actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risico-reductie te komen. Dit doen we samen met onze omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. We innoveren permanent onze dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl we bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

De begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Baten</b>							
Omzet moederdepartement	47.710	54.755	55.303	51.609	45.231	48.390	45.719
Omzet nog uit te voeren werkzaamheden	6.599	150	0	0	0	0	0
Omzet overige departementen	2.441	3.011	2.930	2.930	2.930	2.930	2.930
Omzet derden	21.004	24.367	24.809	25.434	25.610	25.626	25.626
Rentebaten	1	0	0	0	0	0	0
Vrijval uit voorzieningen		0	0	0	0	0	0
bijzondere baten	1						
<b>Totaal baten</b>	<b>77.756</b>	<b>82.284</b>	<b>83.042</b>	<b>79.974</b>	<b>73.772</b>	<b>76.947</b>	<b>74.276</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	48.190	48.141	46.521	46.681	46.777	45.377	45.377
– personele kosten	32.760	32.636	32.141	31.841	31.541	31.241	31.241
* waarvan eigen personeel	31.411	31.840	31.345	31.045	30.745	30.445	30.445
* waarvan externe inhuur	1.245	744	744	744	744	744	744

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>* waarvan overige personele kosten</i>	104	52	52	52	52	52	52
– materiële kosten	15.430	15.505	14.380	14.840	15.236	14.136	14.136
<i>* waarvan apparaat ICT</i>	5.812	5.105	5.105	5.105	5.105	5.105	5.105
<i>* waarvan bijdrage aan SSO's</i>	4.467	4.575	4.075	3.975	3.975	3.275	3.275
<i>* waarvan overige materiële kosten</i>	5.151	5.825	5.200	5.760	6.156	5.756	5.756
<b>Materiële Programmakosten</b>							
* Aardobservatie	22.204	19.657	21.635	18.307	12.009	17.084	14.413
* Overig	7.676	11.048	11.448	11.548	11.548	11.048	11.048
<i>* waarvan ICT</i>	4.751	6.041	6.441	7.041	7.041	6.541	6.541
<i>* waarvan overige materiële kosten</i>	2.925	5.007	5.007	4.507	4.507	4.507	4.507
<b>Afschrijvingskosten</b>							
– materieel	1.823	3.038	3.038	3.038	3.038	3.038	3.038
* Apparaat	491	408	408	408	408	408	408
<i>* waarvan apparaat ICT</i>							
* Programma	1.332	2.630	2.630	2.630	2.630	2.630	2.630
<i>* waarvan ICT</i>	432	1.104	1.104	1.104	1.104	1.104	1.104
– immaterieel	98	400	400	400	400	400	400
<b>Overige kosten</b>							
– dotaties voorzieningen							
– Rentelasten	0	0	0	0	0	0	0
* Programma	0	0	0	0	0	0	0
* Apparaat	0	0	0	0	0	0	0
– bijzondere lasten	– 1						
– bijzondere lasten							
<b>Totaal lasten</b>	<b>79.990</b>	<b>82.284</b>	<b>83.042</b>	<b>79.974</b>	<b>73.772</b>	<b>76.947</b>	<b>74.276</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>– 2.234</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting

### Baten

#### Omzet moederdepartement

De omzet lenW betreft een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor wettelijke taken als de vergoeding van RWS, ANVS en beleids-DG's voor maatwerk. De stijging in de opbrengsten lenW wordt veroorzaakt door fluctuatie in de opbrengsten voor Aardobservatie (programma). Daarnaast is sprake van een stijging door de toekenning van extra middelen vanaf 2018 in het kader van het programma Basale Dienstverlening.

Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)							
Omschrijving	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Hoofdstuk XII</b>							
Artikel 11 Waterkwantiteit	500	422	422	422	421	420	420
Artikel 16 Spoor	20	45	45	45	45	45	44
Artikel 17 Luchtvaart	44	14	14	14	14	0	0
Artikel 19 Uitvoering milieubeleid en Internationaal	424	178	0	0	0	0	0
Artikel 23 Meteorologie en seismologie en aardobservatie*	43.088	51.121	51.846	48.153	41.776	44.950	42.280
Bijdrage ILT	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage RWS	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370	2.370
Bijdrage ANVS	213	213	213	213	213	213	213
Bijdrage DCC	0	0	0	0	0	0	0
Overige omzet lenW	1.051	392	392	392	392	392	392
<b>Totaal</b>	<b>47.710</b>	<b>54.755</b>	<b>55.303</b>	<b>51.609</b>	<b>45.231</b>	<b>48.390</b>	<b>45.719</b>
<b>Van totale omzet lenW</b>							
* apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten	30.477	35.098	33.668	33.302	33.222	31.306	31.306
* programma	17.233	19.657	21.635	18.307	12.009	17.084	14.413

De bedragen per product zijn:

Opbrengsten moederdepartement per product (bedragen x € 1.000)							
Omschrijving	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Meteorologie	29.816	34.146	32.715	32.460	32.491	30.575	30.575
Seismologie	661	952	952	842	731	731	731
Aardobservatie	17.233	19.657	21.635	18.307	12.009	17.084	14.413
<b>Totaal</b>	<b>47.710</b>	<b>54.755</b>	<b>55.303</b>	<b>51.609</b>	<b>45.231</b>	<b>48.390</b>	<b>45.719</b>

#### Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

De omzet nog uit te voeren werkzaamheden bestaat uit opbrengsten die in eerdere jaren van lenW zijn ontvangen voor de basistaken en waar in een later jaar prestaties voor worden geleverd.

#### Omzet overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het hen verzochte maatwerk.

### Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rijksinstituut voor Veiligheid en Milieu	115	87	87	87	87	87	87
Het Ministerie van Defensie	1.183	1.105	1.105	1.105	1.105	1.105	1.105
Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.069	1.671	1.590	1.590	1.590	1.590	1.590
Overig	74	149	149	149	149	149	149
<b>Totaal</b>	<b>2.441</b>	<b>3.011</b>	<b>2.930</b>	<b>2.930</b>	<b>2.930</b>	<b>2.930</b>	<b>2.930</b>

Het KNMI ontvangt een vergoeding van het Rijksinstituut voor Veiligheid en Milieu (RIVM) voor de levering van luchtkwaliteitsverwachtingen. De bijdrage van het Ministerie van Defensie is een bijdrage voor onderhoud infrastructuur. De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat betreft tot en met 2017 dienstverlening op het gebied van seismologie. Vanaf 2018 komt daar naar aanleiding van de hervervakeling een bijdrage bij voor dienstverlening op het gebied van klimaat (voorheen bij het Ministerie van IenW).

### Omzet derden

Opbrengsten luchtvaart zijn inkomsten uit een drietal tarieven die via Eurocontrol of LVNL bij luchtvaartmaatschappijen in rekening worden gebracht. Projecten extern gefinancierd bestaan uit gelden van de Europese Unie, ESA/ESTEC, universiteiten en NSO ter financiering van onderzoeksprojecten in de meteorologie en seismologie. De opbrengsten dataverstrekking en licenties bestaan uit ontvangsten van voornamelijk weerproviders voor door het KNMI aan hen geleverde meteorologische data. De overige opbrengsten betreffen deels lopende contracten met derden (zoals bijvoorbeeld Climate Centre, NAM en Havenbedrijven) en deels nog te realiseren opbrengsten.

### Specificatie omzet derden

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Opbrengsten luchtvaart	9.103	8.997	8.997	8.997	8.997	8.997	8.997
Projecten extern gefinancierd	9.787	13.233	13.233	13.233	13.233	13.233	13.233
Dataverstrekkingen en licenties	649	600	600	600	600	600	600
Overige opbrengsten	1.465	1.537	1.979	2.604	2.780	2.796	2.796
<b>Totaal</b>	<b>21.004</b>	<b>24.367</b>	<b>24.809</b>	<b>25.434</b>	<b>25.610</b>	<b>25.626</b>	<b>25.626</b>

### Lasten

#### Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

## Specificatie personele kosten

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
FTE	383	377	371	368	364	361	361
Eigen personeelskosten (x € 1.000)	31.411	31.840	31.345	31.045	30.745	30.445	30.445
Inhuur (x € 1.000)	1.245	744	744	744	744	744	744

De daling van de inhuurkosten komt voort uit het streven deze kosten verder te verlagen.

### **Materiële apparaatskosten**

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, communicatie en contributies. De toename van de kosten wordt vooral veroorzaakt door hogere ICT-kosten naar aanleiding van investeringen in ICT die gedaan zullen worden in het kader van het programma Basale Dienstverlening+ en hogere kosten voor uitbesteding voor het uitvoeren van subsidieprojecten.

### **Afschrijvingskosten**

De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor ICT-apparatuur (Rekenserver en Massa opslagsysteem) en waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren).



**Kasstroomoverzicht van het agentschap KNMI (bedragen x € 1.000)**

	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositoren- kening</b>	11.668	4.110	2.830	2.566	2.779	2.868	2.688
2a. Totaal ontvangsten operati- onele kasstroom (+)	1.921	3.438	3.438	3.438	3.438	3.438	3.438
2b. Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 8.171	- 4.071	- 1.973	- 1.129	- 953	- 1.155	- 1.545
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	- 6.250	- 633	1.465	2.309	2.485	2.283	1.893
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 6.142	- 7.382	- 2.373	- 1.700	- 200	0	0
3b. Totaal boekwaarde desinves- teringen (+/+)	319	0	0	0	0	0	0
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	- 5.823	- 7.382	- 2.373	- 1.700	- 200	0	0
4a. Eenmalige uitkeringen aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	0	0	0	0
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	0	300	300	300	300	300	300
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	0	- 948	- 2.029	- 2.396	- 2.696	- 2.763	- 1.960
4d. Beroep op leenfaciliteit (+/+)	4.516	7.382	2.373	1.700	200	0	0
<b>4. Totaal financieringskas- stroom</b>	4.516	6.734	644	- 396	- 2.196	- 2.463	- 1.660
<b>5. Rekening-courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)</b>	4.110	2.830	2.566	2.779	2.868	2.688	2.921
(maximale roodstand € 0,5 miljoen)							

**Toelichting**
**Operationele kasstroom**

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen en vooruitontvangen bedragen. De vooruitontvangen bedragen voor aardobservatie worden vanaf 2019 negatief. Daarom is een nog door te voeren kasschuif opgenomen in de operationele kasstroom.

**Investeringskasstroom**

Investerings vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en computer-systemen.

**Financieringskasstroom**

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2018 betreft het vooral investeringen in software (€ 3,4 miljoen) en waarneem-

apparatuur (€ 3,5 miljoen). In de jaren daarna betreft het met name investeringen in de waarneem- en productieketen.

Als gevolg van het resultaat 2017 is het Eigen Vermogen van het KNMI nihil. In lijn met de Regeling Agentschappen wordt het Eigen Vermogen van het KNMI behoedzaam aangevuld door de eigenaar met € 0,3 miljoen per jaar tot en met 2023 tot een bedrag van € 1,8 miljoen.

Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
Omschrijving Generiek Deel	Realisatie 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Kostprijzen per product (groep)</b>							
– percentage overhead (*)	97	97	97	97	97	97	97
– fte's overhead/indirect (*)	104	98	98	98	98	98	98
<b>Tarieven/uur (*)</b>							
	96	103	103	103	103	103	103
<b>Omzet per productgroep</b>							
– Meteorologie	52.649	59.470	58.331	58.701	58.908	57.008	57.008
– Seismologie	2.898	3.157	3.076	2.966	2.855	2.855	2.855
– Aardobservatie	22.207	19.657	21.635	18.307	12.009	17.084	14.413
<b>FTE-totaal (excl. externe inhuur)</b>							
	383	377	371	368	364	361	361
<b>Saldo van baten en lasten (%)</b>							
	– 3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Algemene weersverwachtingen en adviezen</b>							
– afwijking min.temperatuur (°C)	0,34	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,31	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	– 0,12	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
<b>Maritieme verwachtingen</b>							
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99,4	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99

#### Toelichting

Het totale aantal fte's en daarmee ook het aantal fte's overhead/indirect zal dalen door bezuinigingen.

Door prijsstijgingen (o.a. ICT) stijgen de kosten van de overhead. Tezamen met het dalende aantal fte's zorgt dit voor een (sterke) stijging van de uurtarieven.

## 6. BIJLAGEN

### Bijlage 1 ZBO's en RWT's

Naam organisatie <sup>1</sup>	rwt	zbo	Functie	Begrotingsartikelen(en)	Begrotingsraming <sup>2</sup> (x € 1.000)	Verwijzing naar website rwt/zbo <sup>3</sup>	Hyperlink uitgevoerde evaluatie zbo onder kaderwet
APK-erkenninghouders		X	Keuren motorvoertuigen	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	X	X	Uitvoeren werkzaamheden op het vlak van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, vervoer van radioactieve stoffen en radio-actief afval, stralingsincidenten en beveiliging en safeguards.	97	n.v.t.	<a href="http://www.autoriteitnvs.nl">www.autoriteitnvs.nl</a>	De ANVS is een zbo sinds 1 juli 2017.
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) <sup>4</sup>	X	X	Afnemen div. mobiliteitsexamens	14	917	<a href="http://www.cbr.nl">www.cbr.nl</a>	De wettelijke evaluatie heeft plaatsgevonden in 2017. Het rapport is in juli 2018 aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer.
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	X	X	Besluitvorming omtrent de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden in Nederland	22	959	<a href="http://www.ctgb-wageningen.nl">www.ctgb-wageningen.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)
Commissie m.e.r.	X		Adviseert over de inhoud en kwaliteit van milieueffectrapporten	13	0	<a href="http://www.commissiemer.nl">www.commissiemer.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	X	X	Keuren en registreren voertuigen/onderdelen	14	n.v.t.	<a href="http://www.rdw.nl">www.rdw.nl</a>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/12/12/aanbieding-rapport-wettelijke-evaluatie-aan-tweede-kamer">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/12/12/aanbieding-rapport-wettelijke-evaluatie-aan-tweede-kamer</a>
Havenbeheerders		X	Zorgdragen voor ontvangstinrichtingen voor scheepsafval	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Stichting VAM (IBKI)*	X	X	Afnemen examen rijinstructeur, APK-keurmeester	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.ibki.nl">www.ibki.nl</a>	Beperkte evaluatie vindt plaats in 2018
Keuringsartsen Scheepvaart		X	Medische keuring	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.ilent.nl">www.ilent.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Keuringsinstanties Explosieven		X	Verrichten van keuringsactiviteiten op explosieven	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties		X	Keuren kabelbaaninstallaties	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen		X	Keuren pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting		X	Keuren scheepsuitrusting	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
KIWA	X		Vergunningverlening voor ILT	div.	n.v.t.	<a href="http://www.kiwa.nl">www.kiwa.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.

Naam organisatie <sup>1</sup>	rwt	zbo	Functie	Begrotingsartikel(en)	Begrotingsraming <sup>2</sup> (x € 1.000)	Verwijzing naar website rwt/zbo <sup>3</sup>	Hyperlink uitgevoerde evaluatie zbo onder kaderwet
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	X	X	Classificeren van schepen	n.v.t.	n.v.t.	div.	Evaluatieplicht n.v.t.
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	X	X	Luchtverkeersbegeleiding	17	77	<a href="http://www.lvnl.nl">www.lvnl.nl</a>	<a href="https://zoek.officiëlebekeendmakingen.nl/blg-411563.pdf">https://zoek.officiëlebekeendmakingen.nl/blg-411563.pdf</a>
Nederlands Loodswezen BV	X		Faciliteren beloodsen schepen	18	n.v.t.	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	div.	div.	Beloodsen van schepen	18	n.v.t.	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
ProRail	X		Beheren spoorinfrastructuur	13. IF	2.374.783	<a href="http://www.prorail.nl">www.prorail.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	X	X	Beloodsen van schepen	18	n.v.t.	<a href="http://www.loodswezen.nl">www.loodswezen.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	X	X	Havenverkeersleiding	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.portofrotterdam.com">www.portofrotterdam.com</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB)	X		Het op verzoek van de bestuursrechter uitbrengen van onafhankelijke deskundigenberichten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, water, bouw en schade	98	5.227	<a href="http://www.stab.nl">www.stab.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN)*		X	Slottoewijzing luchtvaart	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.slotcoördination.nl">www.slotcoördination.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	X		LSNed beheert een obstakelvrij leidingen-tracé tussen de industriegebieden van Rotterdam en Moerdijk, in de richting van Vlissingen en Antwerpen.	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.lsned.nl">www.lsned.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	X	X	Verlenen en intrekken van vergunningen en machtigingen	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.niwo.nl">www.niwo.nl</a>	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2013/05/17/rapportage-wettelijke-evaluatie-niwo">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2013/05/17/rapportage-wettelijke-evaluatie-niwo</a> Per 1 januari 2017 omgevormd tot publiekrechtelijk zbo. Evaluatie vindt plaats in 2018.
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	X		Afgeven olieafgifteboekje	18	n.v.t.	<a href="http://www.sabni.nl">www.sabni.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.
Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*	X	X	Afnemen examen klein vaarbewijs	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.vamex.nl">www.vamex.nl</a>	Evaluatieplicht n.v.t.

Naam organisatie <sup>1</sup>	rwt	zbo	Functie	Begrotingsartikel(en)	Begrotingsraming <sup>2</sup> (x € 1.000)	Verwijzing naar website rwt/zbo <sup>3</sup>	Hyperlink uitgevoerde evaluatie zbo onder kaderwet
VTS-operators	X	X	Reguleren van scheepvaartverkeer op rivieren en in havens.	n.v.t.	n.v.t.	<a href="http://www.portofrotterdam.com">www.portofrotterdam.com</a>	Evaluatieplicht n.v.t.

<sup>1</sup> Organisaties met een (\*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

<sup>2</sup> Het overgrote deel van de onder lenW ressorterende zbo's en rwt's wordt gefinancierd vanuit tarieven.

<sup>3</sup> Voor de algemene toezichtvisie en ministeriële regelingen en sturingsvisies op zbo's, zie: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/03/07/toezichtvisie-ienm-2013-2017-verantwoorde-uitvoering.html>

<sup>4</sup> Ten behoeve van de inzichtelijkheid zijn subsidies en subsidieregelingen die met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken dan wel het Ministerie van Economische zaken niet opgenomen. Dit leidt in de 2017 tot verschillen ten opzichte van het Jaarverslag 2017.

Naam organisatie <sup>1</sup>	Ministerie	rwt	zbo	Functie	Begrotingsartikel(en)	Begrotingsraming <sup>2</sup> (x € 1.000)	Verwijzing naar website rwt/zbo <sup>3</sup>
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	EZK	X	X	Besluitvorming omtrent de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden in Nederland	22	959	<a href="http://www.ctgb-wageningen.nl">www.ctgb-wageningen.nl</a>

<sup>1</sup> Organisaties met een (\*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/rwt.

<sup>2</sup> Het overgrote deel van de onder lenM ressorterende zbo's en rwt's wordt gefinancierd vanuit tarieven.

<sup>3</sup> Voor de algemene toezichtvisie en ministeriële regelingen en sturingsvisies op zbo's, zie: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/03/07/toezichtvisie-ienm-2013-2017-verantwoorde-uitvoering.html>

## Bijlage 2 Verdiepingsbijlage

### Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Uitgaven beleidsartikel (Bedragen x € 1.000)							
11	<b>Integraal Waterbeleid</b>	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	44.986	44.310	44.312	43.974	41.875	41.875
	Mutatie nota van wijziging 2017	803	- 412	- 376	- 212	- 5	- 5
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	6.866	4.214	4.114	3.564	564	- 936
	Nieuwe mutaties	- 3.011	- 2.750	- 2.699	- 2.391	832	835
	Stand ontwerpbegroting 2019	49.644	45.362	45.351	44.935	43.266	41.769
Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>11.01</b>	<b>Algemeen waterbeleid</b>						
1	Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	579	475	825	2.234	2.349	2.352
2	HGIS GCECA	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000		
3	HGIS Watergazant	- 491	- 491	- 491	- 491		
4	Bijdrage KNMI	- 622	- 573	- 573	- 573	- 733	- 733
	Diversen	253	73	- 334	- 1.254	- 447	- 447
<b>11.02</b>	<b>Waterveiligheid</b>						
	Diversen	- 68	- 18	- 17	- 11	- 12	- 12
<b>11.03</b>	<b>Grote oppervlaktewateren</b>						
	Diversen	- 671	- 243	- 118	- 324	- 325	- 325
<b>11.04</b>	<b>Waterkwaliteit</b>						
	Diversen	9	27	9	28		
<b>Totaal</b>		- 3.011	- 2.750	- 2.699	- 2.391	832	835

Ad 1. Dit betreft de toedeling van de prijsbijstelling tranche 2018.

Ad 2. Dit betreft de overboeking van de toegekende HGIS middelen voor Global Excellence for Climate Adaptation (GCECA) van artikel 11 (Integraal Waterbeleid) naar artikel 19 (Uitvoering Milieubeleid en Internationaal). De middelen worden overgeboekt, omdat de doelstelling van het programma beter aansluit bij de doelstellingen van artikel 19.

Ad 3. Dit betreft de overboeking van de toegekende HGIS-middelen voor de Watergazant. De verantwoording hiervoor vindt plaats op artikel 98 gezien het personele kosten betreft.

Ad 4. Jaarlijks worden er, in overleg met het KNMI, door de opdrachtgevers van het KNMI aanvullende opdrachten verstrekt middels een jaarlijkse offerte. Naar aanleiding van de offerte 2018 wordt er aanvullend budget aan het KNMI overgeheveld voor het inrichten van de functie met betrekking tot Space Weather en het uitvoeren van Broeikasgasmetingen in 2018.

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)**

<b>11</b>	<b>Integraal Waterbeleid</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
	Stand ontwerpbegroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	278	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	278	0	0	0	0	0

## Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
13	Bodem en Ondergrond	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	131.496	101.727	104.016	186.353	188.668	189.387
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 77.656	- 54.897	- 53.979	- 49.779	- 50.779	- 50.779
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	400	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	- 12.043	- 7.579	- 14.064	936	936	936
	Nieuwe mutaties	- 2.751	1.785	- 929	2.133	- 1.122	- 1.122
	Stand ontwerpbegroting 2019	39.046	41.436	35.044	139.643	137.703	138.422

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>13.01</b>	<b>Ruimtelijke instrumentarium</b>						
<b>13.02</b>	<b>Geo-informatie</b>						
<b>13.03</b>	<b>Gebiedsontwikkeling</b>						
<b>13.04</b>	<b>Ruimtegebruik bodem</b>						
1	Stormpolderdijk	- 2.950	2.950	0	2.000	0	0
	Diversen	133	- 1.278	- 997	133	- 1.123	- 1.123
<b>13.05</b>	<b>Omgevingswet</b>						
	Diversen	66	113	68	0	1	1
<b>Totaal</b>		- 2.751	1.785	- 929	2.133	- 1.122	- 1.122

Ad 1. Dit betreft een desaldering in het kader de geactualiseerde saneringsopgave Stormpolderdijk (EMK). De ontvangst van de gemeente Krimpen a/d IJssel vanwege de verkoop van het terrein (€ 2,950 miljoen) wordt niet meer in 2018 maar in 2019 verwacht. Daarnaast zijn er in het jaar 2021 voor € 2 miljoen aan ontvangsten in kader van aanvullende maatregelen de gemeente Krimpen a/d IJssel in het kader van de saneringsopgave Stormpolderdijk (EMK).

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
13	Bodem en Ondergrond	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	8.824	3.824	3.824	3.824	3.824	3 824
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 8.824	- 3.824	- 3.824	- 3.824	- 3.824	- 3 824
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	2.950	1.500	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	- 2.950	2.950	0	2.000	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	0	4.450	0	2.000	0	0

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Ontvangsten		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>13.09</b>							
1	Stormpolderdijk	- 2.950	2.950	0	2.000	0	0
<b>Totaal</b>		- 2.950	2.950	0	2.000	0	0



Ad 1. Zie hierboven toelichting uitgaven artikel 13 ad 1.

## Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
14	Wegen en Verkeersveiligheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	36.725	34.298	32.827	29.492	28.653	29.338
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	2.000	644	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	1.083	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	3.772	14.975	8.216	7.672	7.248	4.894
	Stand ontwerpbegroting 2019	43.580	49.917	41.043	37.164	35.901	34.232

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>14.01 Netwerk</b>							
1	BOA inzet tbv impuls wegen	1.259					
2	Overboekingen vanuit IF (DUMO, Fiets)	2.107	1.085				
3	Overboekingen vanuit DGMI	0	13.357	7.678	7.185	6.911	5.068
	Diversen	64	520	525	474	322	- 189
<b>14.02 Veiligheid</b>							
	Diversen	342	13	13	13	15	15
<b>Totaal</b>		3.772	14.975	8.216	7.672	7.248	4.894

Ad 1. Als gevolg van de impuls Wegen uit het regeerakkoord Rutte III worden in 2018 meer verkenningen en MIRT onderzoek gestart door RWS. Hiervoor wordt budget overgeheveld van het Infrastructuurfonds naar Hoofdstuk XII.

Ad 2. Deze mutatie betreft een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds voor de programma's Duurzame Mobiliteit, Fiets en Programma Innovatie Mobiliteit. Deze middelen worden onder andere ingezet voor beleidsondersteuning en advies (BOA) van RWS.

Ad 3. Bij de herinrichting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten dat de taken die worden verricht in de taakvelden voor voertuigemissies en brandstoffen, worden overgedragen van DGMI naar DGMO. Daarom worden budgetten van artikel 21 naar artikel 14 overgeboekt.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
14	Wegen en Verkeersveiligheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	- 1.000
	Stand ontwerpbegroting 2019	6.782	6.782	6.782	6.782	6.782	5.782

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)

Ontvangsten	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1 Buisleidingen						- 1.000
<b>Totaal</b>	0	0	0	0	0	- 1.000

Ad 1. Deze mutatie betreft een technische verwerking. De geraamde inkomsten uit de Buisleidingenstraat bedragen € 2 miljoen per jaar. Deze reeks is gebaseerd op een afbetaling van een lening van ca. € 70 miljoen waarvan inmiddels ca. € 50 miljoen is terugbetaald. Abusievelijk is deze ontvangstenreeks in het verleden structureel doorgetrokken. Met deze mutatie wordt invulling gegeven aan een afbouw van deze extrapolatie teneinde een tekort op langere termijn te voorkomen.

## Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
16	Openbaar Vervoer en Spoor	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	18.622	13.142	13.917	14.237	14.234	12.400
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	354	15	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	316	0	1	- 1	11	- 232
	Stand ontwerpbegroting 2019	19.292	13.157	13.918	14.236	14.245	12.168

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>16.01 Spoor</b>							
	Diversen	316	0	1	- 1	11	- 232
<b>Totaal</b>		316	0	1	- 1	11	- 232

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
16	Openbaar Vervoer en Spoor	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	3.497	0	0	0	0	0
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	3.497	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	3.497	0	0	0	0	0

## Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
17	Luchtvaart	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	15.162	15.731	11.496	9.181	9.243	8.339
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	1.675	7.000	6.875	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	1.260	- 140	280	0	0	0
	Nieuwe mutaties	2.029	4.738	2.278	877	562	362
	Stand ontwerpbegroting 2019	20.126	27.329	20.929	10.058	9.805	8.701

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>17.01</b>	<b>Luchtvaart</b>						
1	Kasschuif Wederopbouw Saba	- 1.594	1.594				
2	Luchtvaart dossiers	2.607	3.271	2.400	1.188	988	988
3	Eindejaarsmarge	1.223					
	Diversen	- 207	- 127	- 122	- 311	- 426	- 626
<b>Totaal</b>		<b>2.029</b>	<b>4.738</b>	<b>2.278</b>	<b>877</b>	<b>562</b>	<b>362</b>

Ad 1. Als gevolg van de orkaanschade moet in 2018 een nieuwe afvalverbrandingsinstallatie op Saba worden gerealiseerd. Door een kasschuif tussen artikel 21 (Duurzaamheid) en artikel 17 (Luchtvaart) worden hiervoor middelen vrijgemaakt.

Ad 2. Ten behoeve van de ambities uit het regeerakkoord Rutte III op het luchtvaartdossier zijn extra middelen benodigd voor de programma's Schiphol, Luchtruimherziening en Lelystad. Voor de begrotingsperiode (2018–2023) worden middelen toegevoegd voor de inzet op het luchtvaartdossier.

Ad 3. Betreft een mutatie in het kader van de opgevraagde eindejaarsmarge voor de financiering van overlopende verplichtingen uit 2017.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
17	Luchtvaart	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	1.115	1.255	732	605	675	535
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	810	110	530	250	250	250
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	1.925	1.365	1.262	855	925	785

## Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
18 Scheepvaart en Havens	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	25.396	14.016	11.032	4.657	4.663	5.227
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	5.500	12.500	12.500	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	10.187	12.451	10.674	7	7	7
Nieuwe mutaties	297	- 412	458	- 129	- 141	- 194
Stand ontwerpbegroting 2019	41.380	38.555	34.664	4.535	4.529	5.040

Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>18.01 Scheepvaart en havens</b>						
Diversen	297	- 412	458	- 129	- 141	- 194
<b>Totaal</b>	297	- 412	458	- 129	- 141	- 194

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)						
18 Scheepvaart en Havens	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	200	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	784	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019	200	0	784	0	0	0

## Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
19	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	66.915	64.678	57.936	58.138	57.882	56.120
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 21.799	- 22.139	- 16.454	- 16.760	- 16.484	- 14.640
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	7.545	- 46	- 46	190	190	190
	Nieuwe mutaties	2.752	3.671	5.031	5.104	3.617	3.187
	Stand ontwerpbegroting 2019	55.413	46.164	46.467	46.672	45.205	44.857

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>19.01</b>	<b>Tegengaan klimaatverandering</b>						
<b>19.02</b>	<b>Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking</b>						
1	HGIS GCECA	2.000	2.000	2.000	2.000	0	0
2	Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	1.123	943	1.681	2.385	2.592	2.589
3	Opdracht RIVM	0	900	900	900	900	900
	Diversen	- 371	- 172	450	- 181	125	- 302
<b>Totaal</b>		<b>2.752</b>	<b>3.671</b>	<b>5.031</b>	<b>5.104</b>	<b>3.617</b>	<b>3.187</b>

Ad 1. Dit betreft de overboeking van de toegekende HGIS-middelen voor Global Excellence for Climate Adaptation (GCECA) van artikel 11 (Integraal Waterbeleid) naar artikel 19 (Uitvoering Milieubeleid en Internationaal). De middelen worden overgeboekt omdat de doelstelling van het programma beter aansluit bij de doelstellingen van artikel 19.

Ad 2. Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling tranche 2018.

Ad 3. De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM worden binnen lenW op artikel 19 verantwoord en centraal gecoördineerd. De benodigde middelen worden vanuit diverse beleidsartikelen naar dit artikel overgeheveld.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
19	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	224.000	224.000	224.000	224.000	224.000	224.000
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 224.000	- 224.000	- 224.000	- 224.000	- 224.000	- 224.000
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	431	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	431	0	0	0	0	0

## Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
20	Lucht en Geluid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	34.729	27.895	28.057	28.913	29.003	30.857
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 355	- 355	- 355	- 355	- 355	- 355
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	- 2.332	- 19	- 19	0	0	0
	Nieuwe mutaties	185	82	- 51	- 51	- 52	- 52
	Stand ontwerpbegroting 2019	32.227	27.603	27.632	28.507	28.596	30.450
Specificatie nieuwe mutaties (x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>20.01</b>	<b>Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder</b>						
	Diversen	185	82	- 51	- 51	- 52	- 52
<b>Totaal</b>		185	82	- 51	- 51	- 52	- 52

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.



## Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
21 Duurzaamheid	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	19.719	17.745	18.195	18.305	18.062	16.270
Mutatie nota van wijziging 2017	14.702	13.869	8.189	7.697	7.421	5.577
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	33.600	2.606	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	- 2.753	- 183	28	0	0	0
Nieuwe mutaties	- 5.254	- 6.575	- 773	- 8.340	- 7.792	- 5.531
Stand ontwerpbegroting 2019	60.014	27.462	25.639	17.662	17.691	16.316

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium</b>						
Diversen	- 143					
<b>21.05 Duurzame productketens</b>						
1 Kasschuif Wederopbouw Saba	1.594	- 1.594				
2 Overboeking BZK	- 2.250					
3 Overboeking EZK	- 1.543					
4 Intensivering Circulaire Economie		8.000	8.000			
Diversen	408	888	- 584	- 643	- 371	46
<b>21.06 Natuurlijk kapitaal</b>						
5 Bijdrage RWS	- 2.000					
Diversen	150					
<b>21.07 Duurzame mobiliteit</b>						
6 Overheveling naar DGMO	0	- 13.604	- 7.924	- 7.432	- 7.156	- 5.313
7 Bijdrage waterstofbussen	- 1.875					
Diversen	705	- 265	- 265	- 265	- 265	- 264
<b>Totaal</b>	<b>- 5.254</b>	<b>- 6.575</b>	<b>- 773</b>	<b>- 8.340</b>	<b>- 7.792</b>	<b>- 5.531</b>

Ad 1. Als gevolg van de orkaanschade moet in 2018 een nieuwe afvalverbrandingsinstallatie op Saba worden gerealiseerd. Door een kasschuif tussen artikel 21 (Duurzaamheid) en artikel 17 (Luchtvaart) worden hiervoor middelen vrijgemaakt.

Ad 2. Dit betreft een bijdrage aan het Ministerie van BZK voor de klimaatvelop. Vanuit het regeerakkoord is er voor klimaat (CO<sub>2</sub>-reductie) en de circulaire transitie in 2018 € 2,25 miljoen beschikbaar voor de Rijksinkoop. Met deze middelen worden pilots en projecten gestimuleerd die tot doel hebben om via inkoop een bijdrage te leveren aan de circulaire en CO<sub>2</sub>-arme economie.

Ad 3. Dit betreft een overboeking naar het Ministerie van Economische Zaken voor de regeling nationale EZ-subsidies Beleidsexperiment CO<sub>2</sub>-reductie industrie. Deze regeling is onderdeel van projecten omtrent circulaire economie die worden uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Ad 4. Dit betreft een overboeking vanuit artikel 22. Deze middelen zijn benodigd voor de uitvoering van het lenW-deel van de kabinetsbrief (TK 2017-2018, 32 852 nr. 59) Circulaire Economie.

Ad 5. Rijkswaterstraat voert werkzaamheden uit in het kader van innovaties op het vlak van circulaire economie in de grond- weg- en waterbouw. Hiertoe wordt budget overgeheveld vanuit de begroting Hoofdstuk XII naar het Infrastructuurfonds.

Ad 6. Bij de herinrichting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten dat de taken die worden verricht in de taakvelden voor voertuigemissies en brandstoffen, worden overgedragen van DGMI naar DGMo. Daarom worden budgetten van artikel 21 naar artikel 14 overgeboekt.

Ad 7. Dit betreft een overboeking naar het Provinciefonds ten behoeve van waterstofbussen.

### Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	34.937	49.057	57.829	56.805	63.346	63.967
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	10.806	- 5.009	- 6.709	0	0	0
	Nieuwe mutaties	6.428	- 10.246	- 5.555	- 13.435	- 13.515	- 1.605
	Stand ontwerpbegroting 2019	52.171	33.802	45.565	43.370	49.831	62.362
Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>22.01</b>	<b>Veiligheid chemische stoffen</b>						
1	Opdracht RWS		1.373	1.373	1.373	1.373	1.373
	Diversen	487	- 904	- 304	- 304	- 304	- 374
<b>22.02</b>	<b>Veiligheid biotechnologie</b>						
	Diversen		- 100	- 100	- 100	- 100	- 100
<b>22.03</b>	<b>Veiligheid bedrijven en transport</b>						
2	Kasschuif KNMI/DGMI	6.430	2.270	- 4.020	- 2.000	- 2.680	0
3	Opdracht RWS		- 1.373	- 1.373	- 1.373	- 1.373	- 1.373
4	Opdracht RIVM		- 900	- 900	- 900	- 900	- 900
5	Impuls Omgevingsveiligheid		- 14.150				
6	Kasschuif Asbest / Circulaire Economie		11.200	8.000	- 9.000	- 9.300	
			- 8.000	- 8.000			
	Diversen	- 489	338	- 231	- 231	- 231	- 231
<b>Totaal</b>		<b>6.428</b>	<b>- 10.246</b>	<b>- 5.555</b>	<b>- 13.435</b>	<b>- 13.515</b>	<b>- 1.605</b>

Ad 1. Jaarlijks wordt met RWS een contract afgesloten over de capaciteitsinzet en de middelen voor het aangaan van verplichtingen. Het gaat hier specifiek om de BOA-financiering (Beleidsondersteuning, Onderzoek en Advies).

Ad 2. Binnen de lenW-begroting wordt een kasschuif gefaciliteerd tussen DGMI en KNMI. Voor het KNMI (artikel 23) betreft dit een schuif van de middelen aardobservatie. Voor DGMI (artikel 22) betreft dit schuiven op de Bijdrage agentschappen en programma Omgevingsveiligheid. De schuiven zijn nodig om het kasritme in overeenstemming te krijgen met de te verwachten programmering.

Ad 3. Zie toelichting bij ad 1.

Ad 4. De gecoördineerde opdrachtverlening aan RIVM wordt verantwoord op artikel 19. Vanuit de andere artikelen wordt voor aanvullingen op de centrale opdracht budget overgeheveld naar artikel 19.

Ad 5. Ten behoeve van de uitvoering van het programma Impuls Omgevingsveiligheid wordt budget gedecentraliseerd voor de uitvoering van de programmering 2019.

Ad 6. Betreft een generale kasschuif waardoor benodigde middelen in het juiste kasritme beschikbaar komen voor maatregelen op het gebied van Circulaire Economie en de Subsidieregeling verwijderen asbestdaken voor de jaren 2019 en 2020. Het aandeel circulaire economie wordt overgeheveld naar artikel 21.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
22	Externe veiligheid en risico's	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	250	250	250	250	250	250
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	2.182	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	2.432	250	250	250	250	250

### Beleidsartikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	50.508	49.482	38.864	33.887	38.887	38 887
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	- 60	- 33	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	1.613	3.337	10.229	8.829	7.003	4 332
	Stand ontwerpbegroting 2019	52.061	52.786	49.093	42.716	45.890	43 219

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>23.01 Meteorologie en seismologie</b>						
1 KNMI Aanvullende taken	610	365	365	365	365	365
2 KNMI Basale Dienstverlening	6.400	5.700	5.300	5.200	3.300	3.300
Diversen	703	402	402	402	402	402
<b>23.02 Aardobservatie</b>						
3 Kasschuif KNMI/DGMI	- 6.191	- 3.170	4.020	2.671	2.670	0
Diversen	91	40	142	191	266	265
<b>Totaal</b>	<b>1.613</b>	<b>3.337</b>	<b>10.229</b>	<b>8.829</b>	<b>7.003</b>	<b>4.332</b>

Ad 1. Jaarlijks worden er, in overleg met het KNMI, door de opdrachtgevers van het KNMI aanvullende opdrachten verstrekt door middel van een jaarlijkse offerte. Naar aanleiding van de offerte 2018 wordt er aanvullend budget naar het KNMI overgeheveld voor het inrichten van de functie met betrekking tot Space Weather en het uitvoeren van Broeikasgasmetingen in 2018.

Ad 2. Het KNMI heeft onderzocht hoe de toekomstvastheid van het instituut geborgd kan worden. Zowel voor wat betreft zijn bedrijfsvoering als zijn taken gelet op technologische ontwikkelingen. Het totale plan van het KNMI laat zich in grofweg twee investeringen uiteenzetten. Naar aanleiding van besluitvorming over de eerste investering (Basale Dienstverlening+) worden aanvullende middelen beschikbaar gesteld. Deze investering legt de focus op een gezonde bedrijfsvoering en financiën van het KNMI.

Ad 3. Binnen de lenW-begroting wordt een kasschuif gefaciliteerd tussen DGMI en KNMI. Voor het KNMI (artikel 23) betreft dit een schuif van de middelen voor aardobservatie. Voor DGMI (artikel 22) betreft dit schuiven op meerdere beleidsvlakken, met name op de Bijdrage agentschappen en het programma Omgevingsveiligheid. De schuiven zijn nodig om het kasritme in overeenstemming te krijgen met de te verwachten programmering.

### Beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24 Handhaving en Toezicht	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	103.314	103.364	103.382	103.400	103.401	103.401
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	7.233	4.708	3.871	3.835	3.840	3.840
Stand ontwerpbegroting 2019	110.547	108.072	107.253	107.235	107.241	107.241

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>24.01 Handhaving en toezicht</b>						
1 IV-portefeuille	1.000					
2 Verhuiskosten	1.950					
4 Toezicht Schiphol	525	740				
6 Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	2.513	2.500	2.552	2.601	2.606	2.606
7 Exportheffing afval	253	1.446	1.319	1.234	1.234	1.234
Diversen	992	22	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>7.233</b>	<b>4.708</b>	<b>3.871</b>	<b>3.835</b>	<b>3.840</b>	<b>3.840</b>

Ad 1. Dit betreft een mutatie voor stimuleringsmiddelen in het kader van de informatievoorziening die worden ingezet ten behoeve van het programma Anders Omgaan met Data.

Ad 2. Dit betreft een mutatie ter dekking van de verhuiskosten van ILT van de Koningskade naar de Rijnstraat. Het gaat met name om hogere ICT-werkplekkosten.

Ad 4. Dit betreft een mutatie voor aanvullende inzet op het dossier Toezicht Schiphol. Het gaat voorlopig om een 2-jarig programma waarna evaluatie plaatsvindt.

Ad 6. Dit betreft de toedeling van de prijsbijstelling tranche 2018 voor Hoofdstuk XII.

Ad 7. In het Regeerakkoord Rutte III staat dat er een exportheffing op afvaltransport wordt ingevoerd. De uitvoering wordt bij ILT belegd.

### Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
25 Brede Doeluitkering	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	881.588	881.547	880.078	869.277	869.279	869.279
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	29.567	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	18.419	18.418	18.388	18.165	18.162	18.163
Stand ontwerpbegroting 2019	929.574	899.965	898.466	887.442	887.441	887.442

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>25.01 Brede doeluitkering</b>						
1 Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	18.419	18.418	18.388	18.165	18.162	18.163
<b>Totaal</b>	<b>18.419</b>	<b>18.418</b>	<b>18.388</b>	<b>18.165</b>	<b>18.162</b>	<b>18.163</b>

Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loon- en prijsbijstelling tranche 2018 voor Hoofdstuk XII.

## Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

Uitgaven beleidsartikel (Bedragen x € 1.000)						
26 Bijdrage investeringsfondsen	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	6.595.335	6.958.629	7.015.355	7.132.047	7.178.572	6.981.396
Mutatie nota van wijziging 2017	- 30.382	- 11.126	- 9.603	- 5.810	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	444.899	1.018.929	478.581	84.011	100.000	100.000
Nieuwe mutaties	- 622 143	- 170.478	80.599	371.842	138.658	540.988
Stand ontwerpbegroting 2019	6 387 709	7.795.954	7.564.932	7.582.090	7.417.230	7.622.384

Specificatie nieuwe mutaties (Bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>26.01 Infrastructuurfonds</b>						
1 Loon-/prijbsijstelling tranche 2018	97.865	100.568	101.082	100.470	101.507	98.754
2 DBFM Afsluitdijk		- 9.075	- 3.775	- 3.775	- 3.775	- 3.775
3 Eurovignet	0	13.000	31.000	31.000	31.000	31.000
4 KNMI Basale Dienstverlening	- 4.400	- 3.700	- 3.300	- 3.200	- 660	- 660
5 Aanvullende Post Infrastructuurfonds	- 1.500	- 1.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500	- 3.500
6 Kasschuif IF/DF			- 100.000	100.000		
7 Kasschuif Infrastructuurfonds		- 100.000	- 150.000			250.000
8 Vervanging zakensysteem ANVS		- 2.400				
9 Personele capaciteit Kustwacht		- 1.190	- 1.190	- 1.190	- 1.190	- 1.190
10 LPO aanvullende post Infrastructuur-fonds	10.895	21.790	10.895	2.179	2.179	2.179
11 Overboekingen vanuit IF (DUMO, Fiets)	- 2.107	- 1.085				
Diversen	- 9.113	- 8.549	- 2.554	- 42	1.418	1.418
12 Kasschuif Infrastructuurfonds	- 700.000		300.000	400.000		
<b>26.02 Deltafonds</b>						
8 Loon-/prijbsijstelling tranche 2018	18.358	19.289	19.976	22.430	20.607	18.393
9 Kasschuif IF/DF			100.000	- 100.000		
10 Overboeking Roode Vaart	- 9.500					
11 DBFM Afsluitdijk	- 20.922	- 198.096	- 218.573	- 172.290	- 7.228	
Diversen	- 1.719	470	538	- 240	- 1.700	148.369
<b>Totaal</b>	<b>- 622.143</b>	<b>- 170.478</b>	<b>80.599</b>	<b>371.842</b>	<b>138.658</b>	<b>540.988</b>

Voor een specificatie van de nieuwe mutaties wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van de begroting van het Infrastructuurfonds (artikel 19) en het Deltafonds (artikel 6).

## Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97 Algemeen departement	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	57.813	57.187	56.883	56.845	56.846	56.846
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	27.700	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	32.317	5.030	6.700	0	0	0
Nieuwe mutaties	3.526	- 144	90	304	310	288
Stand ontwerpbegroting 2019	121.356	62.073	63.673	57.149	57.156	57.134

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>97.01 Algemeen departement</b>						
1 KNMI maatwerk offerte	2.370					
2 Eindejaarsmarge	572					
Diversen	584	- 144	90	304	310	288
<b>Totaal</b>	<b>3.526</b>	<b>- 144</b>	<b>90</b>	<b>304</b>	<b>310</b>	<b>288</b>

Ad 1. Jaarlijks wordt er in overleg met het KNMI door de opdrachtgevers van het KNMI aanvullende opdrachten verstrekt door middel van een jaarlijkse offerte. Naar aanleiding van de vastgestelde offerte 2018 wordt er vanuit RWS budget beschikbaar gesteld voor de verstrekte maatwerk-opdracht aan het KNMI.

Ad 2. Dit betreft de toedeling van de Eindejaarsmarge 2017 voor Hoofdstuk XII.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)						
97 Algemeen departement	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stand ontwerpbegroting 2018	1.101	1.101	1 101	1 101	1 101	1 101
Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	2.556	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2019	3.657	1.101	1 101	1 101	1 101	1 101

## Niet-beleidsartikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
98	Apparaatsuitgaven kerndepartement	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	313.306	303.043	296.638	294.349	294.301	293.314
	Mutatie nota van wijziging 2017	- 28.903	- 22.553	- 19.690	- 19.690	- 19.690	- 19.690
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	8.305	- 3.907	- 3.940	- 4.176	- 4.176	- 4.176
	Nieuwe mutaties	17.945	22.532	16.364	12.586	12.516	12.895
	Stand ontwerpbegroting 2019	310.653	299.115	289.372	283.069	282.951	282.343
Uitgaven							
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>98.01</b>	<b>Personele uitgaven</b>						
1	Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	4.810	4.698	4.598	4.527	5.017	5.001
2	BOA Impuls Wegen	1.259					
3	Inhuur DUMO, Fiets	1.080	4.424				
4	Luchtvaart dossier	3.588	5.331	3.012	2.742	2.742	2.742
5	Overboeking EZK	1.500					
6	Vorbereiding vrachtwagenheffing	1.179					
7	Eindejaarsmarge	1.513					
8	Middelen Regeerakkoord apparaat	1.500	1.500	3.500	3.500	3.500	3.500
9	Hervervakeling Stelselherziening omgevingswet	321	200	1.800	0	0	0
10	Apparaatproblematiek Hervervakeling	2.139	1.920	1.991	1.991	2.482	2.482
11	ANVS Vervanging zakensysteem	- 80	1.250				
12	Herschikking apparaatbudget	116	- 210	- 430	- 750	- 704	- 2.424
	Diversen	116	2.741	2.121	1.121	646	646
<b>98.02</b>	<b>Materiële uitgaven</b>						
13	Loon-/prijsbijstelling tranche 2018	131	118	118	118	118	118
14	Luchtvaart dossiers	- 1.800	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000
15	Overboeking FIN	- 383	- 385	- 391	- 393	- 395	
16	Herschikking apparaat	- 116	210	430	750	704	2.424
17	ANVS Vervanging zakensysteem	80	1.150				
18	Eindejaarsmarge	1.450					
	Diversen	- 458	1.585	1.615	980	406	406
<b>Totaal</b>		17.945	22.532	16.364	12.586	12.516	12.895

Ad 1. Dit betreft de uitgekeerde Loon- en Prijsbijstellingstranche 2018.

Ad 2. Als gevolg van de impuls Wegen uit het regeerakkoord Rutte III worden in 2018 meer verkenningen en MIRT onderzoeken gestart door RWS. De budgetten voor BOA inzet RWS zijn in 2017 allemaal geplaatst op Hoofdstuk XII. Voorheen stonden de budgetten BOA inzet Verkenningen en MIRT-onderzoeken nog op het IF.



Ad 3. Dit betreft een overboeking vanuit het Infrastructuurfonds naar de begroting Hoofdstuk XII voor de (deel)programma's Fiets, Duurzame Mobiliteit (DUMO) en Programma Innovatie Mobiliteit (PIM). De middelen zijn bestemd voor inhuur.

Ad 4. Ten behoeve van de ambities uit het Regeerakkoord Rutte III op het Luchtvaartdossier zijn extra middelen benodigd voor de programma's Schiphol, Luchtruimherziening en Lelystad. Voor wat betreft de extra externe inhuur op het Schipholdossier gaat het om specifieke expertise die niet binnen lenW beschikbaar is. Ten aanzien van de luchtruimherziening is behoefte aan (ten opzichte van de luchtverkeersleidingorganisaties) eigen ATM (Air Traffic Management) expertise, omdat deze maar beperkt binnen de eigen organisatie beschikbaar is. Ten behoeve van Lelystad is tijdelijk extra capaciteit nodig. Het betreft de inzet van een programmamanager via de ABD (Algemene Bestuursdienst) en projectleider en projectondersteuning via detachering RWS en de inhuur van een projectleider, voor het maken van een communicatiestrategie en het verwerken van inspraakreacties. Naast de lijnorganisatie zal ook een uitvoeringsprogramma Luchtvaart worden opgezet. Het gaat hierbij om een versterking van 20 fte.

Ad 5. Per 1 januari 2018 zijn 10 fte's van Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) naar het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) overgegaan. Het bijbehorende budget voor 2018 wordt met deze mutatie overgeboekt vanuit EZK.

Ad 6. Dit betreft de voorbereidingskosten apparaat voor het project kilometerheffing vrachtverkeer vanuit het Infrastructuurfonds.

Ad 7. Dit betreft de toebedeling van de eindejaarsmarge voor overlopende verplichtingen uit 2017, die bij 1e suppletoire voorlopig technisch op artikel 99 is toegekend.

Ad 8. Bij de 1e suppletoire begroting 2018 is de verhoging van het Infrastructuurfonds verwerkt volgend uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. De middelen worden conform de bestaande verdeelsleutel tussen hoofdwegennet, spoorwegen en hoofdvaarwegennet verdeeld. Dit betreft het aandeel van de apparaatskosten hierin.

Ad 9. Voor de duur van het programma Stelselherziening omgevingsrecht, waarvoor met de herverkaveling tijdelijk formatie is overgedragen aan het Ministerie van BZK, is voor de periode 2018/2020, voor de inzet op de reguliere juridische dossiers tijdelijk extra personele inzet noodzakelijk.

Ad 10. Dit betreft apparaatsproblematiek die voornamelijk is ontstaan n.a.v. de herverkaveling met het Ministerie van BZK. Er is structureel budget overgegaan naar het Ministerie van BZK voor personeel dat op korte termijn zou uitstromen, voornamelijk door pensioen, terwijl intern rekening was gehouden met vrijval van deze budgetten.

Ad 11. Op dit moment wordt de ANVS bij het uitvoeren van haar taak ondersteund door de systemen TERRA en HOLMES. Deze systemen worden in 2018 en 2019 uit gefaseerd door de ILT. De ANVS voert per 2018 een nieuw zakensysteem in waarmee in 2018 vergunningverlening overgaat op het nieuwe systeem en in 2019 handhaving en toezicht overgaan. De kosten betreffen een gedeelte inhuurkosten en een gedeelte ICT-kosten.

Ad 12 Dit betreft een herschikking binnen de apparaatsuitgaven als gevolg van een actualisatie van personele en materiële budgetten.

Ad 13. Dit betreft de uitgekeerde Loon- en Prijsbijstellingstranche 2018.

Ad 14 Zie Ad 4. Dit betreft een herschikking binnen apparaat t.b.v. de dekking van de uitgaven voor de Luchtvaartdossiers.

Ad 15. Dit betreft een niet-structurele overboeking aan het Ministerie van Financiën in het kader van de financiering van Digitale Content, conform de gemaakte afspraken in het ICBR.

Ad 16. Dit betreft een herschikking binnen de apparaatsuitgaven als gevolg van een actualisatie van personele en materiële budgetten.

Ad 17. Op dit moment wordt de ANVS bij het uitvoeren van haar taak ondersteund door de systemen TERRA en HOLMES. Deze systemen worden in 2018 en 2019 uit gefaseerd door de ILT. De ANVS voert per 2018 een nieuw zakensysteem in waarmee in 2018 vergunningverlening overgaat op het nieuwe systeem en in 2019 handhaving en toezicht overgaan. De kosten betreffen een gedeelte inhuurkosten en een gedeelte ICT-kosten.

Ad 18. Dit betreft de toebedeling van de eindejaarsmarge voor overlopende verplichtingen uit 2017, die bij 1e suppletoire voorlopig technisch op artikel 99 is toegekend.

Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerpbegroting (bedragen x € 1.000)							
98	Apparaatsontvangsten kerndepartement	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	5.430	5.430	5.430	5.430	5.430	5.430
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	9.458	0	0	0	0	0
	Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
	Stand ontwerpbegroting 2019	14.888	5.430	5.430	5.430	5.430	5.430

## Niet-beleidsartikel 99 Nog onverdeeld

Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
99	Nog onverdeeld	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Stand ontwerpbegroting 2018	108	42	5 602	6 830	545	545
	Mutatie nota van wijziging 2017	0	0	0	0	0	0
	Mutatie Incidentele suppletoire begroting 2018	0	0	0	0	0	0
	Mutatie 1e suppletoire begroting 2018	145.313	140.640	143.472	143.912	143.205	138.202
	Nieuwe mutaties	- 165.481	- 156.674	- 162.914	- 166.511	- 159.517	- 152.681
	Stand ontwerpbegroting 2019	- 20.060	- 15.992	- 13.840	- 15.769	- 15.767	- 13.934

Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>99.01</b>	<b>Nog onverdeeld</b>						
1	Luchtvaart dossiers	- 4.095	- 4.381	- 3.118	- 1.636	- 1.436	- 918
2	Eindejaarsmarge	- 7.962					
3	Klif St. Eustatius	- 1.500					
4	ILT IV-portefeuille	- 1.000					
5	Loon- en prijsbijstelling tranche 2018						
	– waarvan Hoofdstuk XII	- 29.283	- 28.526	- 30.197	- 32.506	- 32.939	- 32.905
	– Waarvan Infrastructuurfonds	- 97.865	- 100.568	- 101.082	- 100.470	- 101.507	- 98.754
	– waarvan Deltafonds	- 18.358	- 19.289	- 19.976	- 22.430	- 20.607	- 18.393
	– waarvan naar BZK	- 2.534	- 1.642	- 1.564	- 1.420	- 1.344	- 1.344
	– waarvan naar EZK	- 377	- 363	- 363	- 311	- 311	- 311
6	GSM-R	- 108	- 7	- 5.117	- 6.374	- 9	
	Diversen	- 2.399	- 1.898	- 1.497	- 1.364	- 1.364	- 56
<b>Totaal</b>		<b>- 165.481</b>	<b>- 156.674</b>	<b>- 162.914</b>	<b>- 166.511</b>	<b>- 159.517</b>	<b>- 152.681</b>

Ad 1. Ten behoeve van de ambities uit het Regeerakkoord Rutte III op het Luchtvaartdossier zijn extra middelen benodigd voor de programma's Schiphol, Luchtruimherziening en Lelystad. In het Regeerakkoord zijn geen middelen beschikbaar gesteld hiervoor. Voor wat betreft de extra externe inhuur op het Schipholdossier gaat het om specifieke expertise die niet binnen I&W beschikbaar is. Ten aanzien van de luchtruimherziening is behoefte aan (ten opzichte van de luchtverkeersleiding-organisaties) eigen ATM (Air Traffic Management) expertise, omdat deze maar beperkt binnen de eigen organisatie beschikbaar is. Ten behoeve van Lelystad is tijdelijk extra capaciteit nodig. Het betreft de inzet van een programmamanager via de ABD en projectleider en projectondersteuning via detachering RWS en de inhuur van een projectleider, voor het maken van een communicatie-strategie en het verwerken van inspraakreacties. Naast de lijnorganisatie zal ook een uitvoeringsprogramma Luchtvaart worden opgezet. Het gaat hierbij om een versterking van 20 fte. Dit betreft de bijdrage dekking vanuit de uitgekeerde Loon- en prijsbijstelling.

Ad 2. Bij de Eerste suppletoire begroting is de eindejaarsmarge 2017 toegevoegd op artikel 99. Bij de begroting 2019 zijn deze middelen toebedeeld van artikel 99 naar de diverse artikelen.

Ad 3. Dit betreft een overboeking naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve van het noodherstel aan de Klif op St. Eustatius.

Ad 4. Dit betreft een mutatie voor middelen die worden ingezet ten behoeve van het programma Anders Omgaan met Data. Dit is in het kader van de BSR-portefeuille IV.

Ad 5. Dit betreft de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2018 die op artikel 99 Nog onverdeeld is toegevoegd bij Eerste suppletoire begroting 2018 en die bij deze Begroting 2018 nader wordt toegedeeld binnen de begrotingen Hoofdstuk XII en de fondsen.

Ad 6. Dit betreft een overboeking naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat in het kader van GSM-R.

### Bijlage 3 Moties en Toezeggingen

Moties bewindspersonen Infrastructuur en Waterstaat			
Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO initiatiefnota Koopmans «De grenzen voorbij» 22-04-2010	<a href="#">32 351-8</a> over meenemen van de inbouw van ERTMS in de infrastructuur.	Staatssecretaris	Deze motie wordt betrokken in de Planuitwerkingsfase, onder andere via gesprekken met de buurlanden.
VAO Vervoersconcessie Hoofdrailnet (aanvrager Hoogland/PvdA) 20-12-2012]	<a href="#">29 984-350</a> verzoekt de regering, na vijf jaar de ervaringen van de op dat moment reeds gedecentraliseerde lijnen in kaart te brengen en hierbij de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende verbindingen te verkennen, en tevens te evalueren of een eventuele openbare aanbesteding van het hoofdrailnet vanaf 2025 in het belang van de reiziger is.	Staatssecretaris	Met het onderzoek «Kiezen voor een goed spoor» zijn de effecten van decentralisatie en aanbesteding in kaart gebracht. Besluitvorming over de scope van het netwerk in 2025 en of dit netwerk aanbesteed of onderhands gegund moet worden, vindt in 2020 plaats. Daarbij staat het belang van de reiziger centraal.
Notaoverleg MIRT Infra 08-04-2013	<a href="#">33 400-A-95</a> verzoekt de regering om eerst sluitende afspraken te maken met de regio over de dekking van de exploitatieverliezen voor de 1e fase, het zogenaamde voorloopbedrijf waarbij zonder infrastructurele investeringen een diesel-IC moet gaan rijden vanaf 2014 dan wel de huidige Euregiobaan wordt voortgezet; overwegende dat aansluitend voor de tweede fase maximaal 18 miljoen euro extra benodigd is voor de infrastructuur tussen Heerlen en Herzogenrath; verzoekt de regering tevens, als voorwaarde hierbij afspraken te maken over de tweede fase met betrokken partijen (provincie Limburg, de Duitse overheid en vervoerders) over de noodzakelijke stappen om een geëlektrificeerde IC-verbinding te realiseren en als de plannen nader uitgewerkt zijn afspraken te maken over de daarvoor benodigde kosteneffectieve infrastructurele investeringen en de verdeling van de exploitatieverliezen om de IC tussen Eindhoven-Heerlen-Aken op een verantwoorde manier te kunnen laten rijden.	Staatssecretaris	lenW en de provincie Limburg hebben voor 2016 t/m 2018 afspraken gemaakt met NVR en NS over de financiering van de exploitatie van de pendel Heerlen-Herzogenrath. Zodra de elektrificatie van Landgraaf tot Herzogenrath gereed is (ws. december 2018) zal de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken gaan rijden. De studie naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een IC-verbinding naar Aken en de daarvoor benodigde infrastructuur en exploitatie is nog gaande. Inzet daarbij is om de Kamer vóór het AO MIRT van najaar 2018 over de uitkomst van die studie te informeren.
33 834 Wijziging van de Wet milieubeheer (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, hernieuwbare brandstoffen en elektronisch register hernieuwbare energie vervoer) 20-05-2014	<a href="#">33 834-21</a> (was 15) verzoekt de regering, over drie jaar de werking van voorliggende Wijziging van de Wet milieubeheer onafhankelijk te laten evalueren waar bij douanegegevens geanalyseerd worden om te bezien of de kwantiteit van de daadwerkelijke importstromen overeenkomt met de gegevens uit het HBE systeem.	Staatssecretaris	Evaluatie is toegezegd en wordt uitgevoerd in 2018.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Spoor 28-04-2015	<a href="#">29 984-598</a> verzoekt de regering, het landelijk mogelijk te maken om incidenten- en politiegegevens aan elkaar te koppelen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a> .
Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (34 042) 27-05-2015	<a href="#">34 042-15</a> verzoekt de regering, spoedig te komen met een tijdsplan om het in- en uitchecken bij het overstappen naar andere vervoerders definitief te beëindigen.	Staatssecretaris	Door het NOVB is een werkgroep ingesteld die besluitvorming door het NOVB over enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor voorbereidt. De onderzoeken die de basis vormen voor deze besluitvorming, waaronder de uitkomsten van de pilot Valleilijn, bevinden zich in de afrondende fase. Na de zomer vindt besluitvorming plaats. Zodra het NOVB een besluit heeft genomen, naar verwachting in september, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. De Kamer ontvangt dan tevens de onderbouwing en de achterliggende stukken. Dit heeft de Staatssecretaris ook zo gemeld in de kamerbrief van 28 maart 2018.
VAO Spoorveiligheid/ ERTMS 17-06-2015]	<a href="#">29 893-193</a> verzoekt de regering om in de aanbestedingsstrategie de volgende aspecten te borgen en duidelijkheid te hebben over deze aspecten alvorens de aanbesteding kan plaatsvinden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de afstemming tussen materieel en baan, die passend moet zijn en waarbij minder uitval dan met het huidige ATB en GSM-R mag voorkomen;</li> <li>• de verschillende levels en systemen van ERTMS moeten op elkaar aansluiten;</li> <li>• duidelijkheid ten aanzien van het aantal en de omvang van de kavels, waarin het spoor en materieel worden aanbesteed en een duidelijke fasering waarbij niet alle kavels in een keer worden aanbesteed;</li> <li>• de aanleg van ERTMS moet afgestemd worden met de buurlanden;</li> <li>• de uitwerking van ERTMS in wet- en regelgeving die Europees is afgestemd;</li> <li>• een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling van het project, ook na het aflopen van de huidige concessieperiode;</li> <li>• een goede financiële verantwoording met jaarlijks goedkeurende accountantscontrole.</li> </ul>	Staatssecretaris	De genoemde aspecten vormen reeds belangrijke aandachtspunten van het programma en zullen terug komen in de definitieve contractering- en aanbestedingsstrategie, die onderdeel uit maakt van de programmabeslissing die in 2019 aan de Kamer wordt aangeboden, dan wel via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages, dan wel de jaarlijkse ADR-rapportages.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15 09-09-2015	<a href="#">34 189-18</a> verzoekt de regering, te zoeken naar een prikkel waarmee de uitvoeringskosten van de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 onder de 20% van de totale tolopbrengsten worden gehouden en de Kamer te informeren over de verwachte kosten van de uitvoering van de tolheffing.	Minister	In de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is opgenomen dat het tolsysteem wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat aan de Staten-Generaal wordt overgelegd, uiterlijk vier weken voordat de tolheffing van start gaat. In dit plan wordt naast de verwachte inningskosten, een algemene beschrijving van het tolsysteem, de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice gegeven. De planning is het uitvoeringsplan eind 2019 aan de Tweede Kamer aan te bieden.
Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15 09-09-2015	<a href="#">34 189-19</a> verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat privacygevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk worden bewaard en de Kamer over de precieze invulling hiervan te informeren bij de aanbidding van de nadere uitwerking van het systeem.	Minister	In de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is opgenomen dat het tolsysteem wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat aan de Staten-Generaal wordt overgelegd, uiterlijk vier weken voordat de tolheffing van start gaat. In dit plan wordt naast de verwachte inningskosten, een algemene beschrijving van het tolsysteem, de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice gegeven. Ook zal dan worden ingegaan op hoe gewaarborgd wordt dat privacy gevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk worden bewaard. De planning is het uitvoeringsplan eind 2019 aan de Tweede Kamer aan te bieden.
VAO MIRT 23-11-2015	<a href="#">34 300-A-23</a> verzoekt de regering om, in het programma Beter Benutten een oplossing te vinden voor de aansluiting van de A7 en de Westfrisiaweg, via de spitsstrook A7 tussen Avenhorn en Hoorn en middelen ook vrij te maken conform de kaders van het programma Beter Benutten.	Minister	De planning van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is dat de Minister eind 2018 een ontwerp-structuurvisie vaststelt met daarin het voorkeursalternatief.
VAO Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming 17-12-2015	<a href="#">25 422-127</a> verzoekt de regering, er bij de Belgische regering op aan te dringen om eerst een milieueffect-rapportage te laten uitvoeren, alvorens deze kernreactor opnieuw wordt opgestart.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming 17-12-2015	<a href="#">25 422-132</a> verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat beide toezichthouders, de Nederlandse ANVS en de Belgische FANC, gezamenlijke inspecties gaan doen bij de kerncentrales aan beide kanten van de grens.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming 17-12-2015	<a href="#">25 422-134</a> constaterende dat burgers in Zeeland en West-Brabant een slechte informatiepositie hebben omtrent de toestand van en incidenten betreffende de kerncentrale in Doel; verzoekt de regering, deze informatiepositie structureel te verbeteren.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (34 098) 10-02-2016	<a href="#">34 098-14</a> verzoekt de regering, tot een zodanige invulling van de vierdebaanregel dat de luchtvaartsector een prikkel tot innovatie blijft behouden en ook in de toekomst verdere volumegroei binnen de gelijkwaardigheidscriteria kan blijven realiseren.	Minister	Naar aanleiding van de motie heeft de Minister de ORS middels een adviesopdracht gevraagd zich te buigen over de toekomstbestendigheid van het NNHS. Dit zodat het ORS advies kan worden betrokken bij de doorvertaling van de NNHS afspraken in een toekomstbestendig ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB).
VAO Milieuraad 02-03-2016	<a href="#">21 501-08-622</a> (was 615) verzoek de regering om de Europese Commissie tijdens de Milieuraad op te roepen om op termijn injectie van afvalwater van mijnbouwactiviteiten onder de richtlijn industriële emissies te brengen.	Staatssecretaris	Er is nog altijd geen zicht op Europese ontwikkelingen waar we de wens van de Kamer (mijnbouw vergunningplichtig maken onder Richtlijn industriële emissies) kunnen inbrengen. Daarom is het streven om in 2019 opnieuw de balans op te maken. Ondanks dat mijnbouw niet onder de richtlijn valt, wordt op Europees niveau wel gewerkt aan BREF Hydrocarbons, dat een referentiedocument voor vergunningverlening beoogt te zijn.
VAO Wadden 07-04-2016	<a href="#">29 684-131</a> verzoekt de regering om, spoedig te onderzoeken of en hoe de concessieverlening van de veerdiensten naar de Waddeneilanden overgelaten kan worden aan de betrokken provincies.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is 3 oktober 2017 gemeld dat lenW samen met de Provincie Friesland in 2018 een onafhankelijk onderzoek uit laat voeren naar de consequenties van de overdracht van het concessiebeheer en -verlening ter voorbereiding van politieke besluitvorming. Zie kamerbrief <a href="#">23 645, nr. 649</a> .
VAO Milieuraad 16-06-2016	<a href="#">21 501-08-628</a> Verzoekt de regering tijdens de onderhandelingen over de ontwikkeling van biobrandstoffen in te zetten op: • CO <sub>2</sub> -klimaatwinst; • Kosteneffectiviteit; • Investeringszekerheid; • en een zoveel mogelijk gelijk speelveld binnen de EU.	Staatssecretaris	Na de uitkomst van de Energieraad is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">21 501-33 nr. 716</a>
VAO Milieuraad 16-06-2016	<a href="#">21 501-08-633</a> Overwegende dat de EU haar ambitie voor de uitstoot van luchtvervuilende stoffen heeft afgezwakt; Overwegende dat de omgevingswet voor milieukwaliteit bouwt op EU richtlijnen; Verzoekt de regering in kaart te brengen wat het gevolg is van lagere EU doelen, die in de omgevingswet komen, op lucht in Nederland.	Staatssecretaris	Deze motie wordt afgedaan met het verschijnen van het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit in de tweede helft van 2018.



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Milieuraad 16-06-2016	<a href="#">21 591-01-634</a> verzoekt, de regering, zich op ÉU-niveau in te zetten voor een verbeterplan voor de controle op giftige stoffen in textiel.	Staatssecretaris	In opdracht van het Ministerie van VWS en VWS en de Staatssecretaris lenW is op het voorstel in Brussel tegengestemd. De meerderheid heeft voorgestemd waardoor er een EU beperking voor textiel komt. Naar verwachting komt het EU-besluit na de zomer. Voortouw in dit dossier ligt inhoudelijk bij VWS, lenW is systeemverantwoordelijk voor REACH. Na publicatie van het EU-besluit wordt afgestemd en besloten of VWS of lenW de Kamer informeert.
VAO Havens 05-07-2016	<a href="#">29 862-31</a> verzoekt de regering om, in overleg met de regio een plan te ontwikkelen dat voorziet in de gegarandeerde ontsluiting van Voorne-Putten.	Minister	Voor de middellange termijn onderzoeken provincie Zuid-Holland, MRDH en gemeenten op Voorne-Putten nut en noodzaak voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Voorne-Putten, mede in relatie tot verstedelijkingsafspraken, ontwikkeling van de haven van Rotterdam en het goederenvervoer alsmede overige ruimtelijke en economische ontwikkelingen in dit gebied. Rijkswaterstaat is bij dit onderzoek betrokken.
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 05-07-2016	<a href="#">29 398-512</a> verzoekt de regering, een campagne tegen het appen op de fiets te starten die vergelijkbaar is aan de BOB-campagne.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
Notaoverleg MIRT 07-07-2016	<a href="#">34 300-A-79</a> constaterende dat bewoners rondom de A8 in Zaanstad rond de Coenbrug zich zorgen maken over de milieu-overlast en de gemeente Zaanstad nader onderzoek verricht; overwegende dat de regering al bereidheid heeft getoond te onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om de geluids-overlast van de Coenbrug te beperken; verzoekt de regering de uitkomsten van beide onderzoeken te bespreken met de gemeente Zaanstad en de Kamer te informeren over de uitkomst.	Minister	Rijkswaterstaat en de bewonersgroep hebben in april 2018 met elkaar gesproken. Afgesproken is om voor de zomervakantie opnieuw bij elkaar te komen. Hierbij worden dan de uitkomsten van het onderzoek naar mogelijkheden om het geluidsprobleem betrokken. Deze uitkomsten zullen voor de zomer tevens met de gemeente Zaanstad besproken worden. De Kamer wordt geïnformeerd in het tweede kwartaal van 2018.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Openbaar vervoer, OV-chipkaart en taxi 07-07-2016	<a href="#">23 645-632</a> verzoekt de regering in kaart te brengen hoe enkelvoudig in- en uitchecken zo goed mogelijk en op welke termijn kan worden gerealiseerd en met het NOVB een plan op te stellen om dit te bewerkstelligen.	Staatssecretaris	Door het NOVB is een werkgroep ingesteld die besluitvorming door het NOVB over enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor voorbereidt. De onderzoeken die de basis vormen voor deze besluitvorming, waaronder de uitkomsten van de pilot Valleilijn, bevinden zich in de afrondende fase. Na de zomer vindt besluitvorming plaats. Zodra het NOVB een besluit heeft genomen, naar verwachting in september, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. De Kamer ontvangt dan tevens de onderbouwing en de achterliggende stukken. Dit heeft de Staatssecretaris ook zo gemeld in haar kamerbrief van 28 maart 2018.
VAO Openbaar vervoer, OV-chipkaart en taxi 07-07-2016	<a href="#">23 645-629</a> verzoekt de regering om, in overleg met de spoorbranche te komen tot het formuleren van deze maatregelen en bij het PHS tussentijds de balans op te maken en te toetsen of het nog voldoet aan de oorspronkelijke uitgangspunten.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">32 404 nr. 87</a>
VAO Landelijk beeld jaarwisseling 02-11-2016	<a href="#">28 684-485</a> verzoekt de regering, de opsporing van illegaal vuurwerk afkomstig uit het buitenland te intensiveren, postorderbedrijven te ondersteunen en meer mogelijkheden te bieden om actie te ondernemen tegen illegale vuurwerkpakketten en de bezorging er van.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met de Tweede Kamer brief over de landelijke aanpak van de jaarwisselingsproblematiek Kamerstuk <a href="#">28 684 nr. 526</a>
Begrotingsbehandeling lenM 03-11-2016	<a href="#">345520-XII-39</a> verzoekt de regering, in lopende studies mee te nemen in hoeverre bundeling van vervoersstromen en oplossingen over de modaliteiten heen (naar voorbeeld van Whim in Helsinki) onderdeel kunnen uitmaken van de oplossingen voor de onder druk staande stedelijke bereikbaarheid.	Minister Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">31 305 nr. 260</a> .
Begrotingsbehandeling lenM 03-11-2016	<a href="#">34 550-XII-46</a> verzoekt de regering, samen met provincies en gemeenten in 2017 overleg te voeren met als doel in 2018 te komen met een nationaal luchtplan (NLP), dit NLP te richten op de streefwaarden voor gezonde lucht, de meest vervuilde punten als eerste aan te pakken en daarvoor samen met de partners te bezien welke maatregelen daarvoor effectief zijn uit oogpunt van zowel gezondheidswinst als kosten.	Staatssecretaris	In de brief van 25 april (Reactie op GR advies) is gecommuniceerd dat het schone lucht akkoord (nieuw naam) eerste kwartaal 2019 naar de TK wordt gezonden (Vergaderjaar 2017–2018, Kamerstuk <a href="#">30 175 nr. 292</a> )

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Begrotingsbehandeling lenM 03-11-2016	<a href="#">34 550-XII-31</a> verzoekt de regering, te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door, boven op de mondiale afspraken, op Europees niveau uitstoot apart te beprezen.	Minister	Wordt meegenomen bij toekomstige voorstellen. Omdat de motie zich richt op een systeem dat pas in 2021 van start zal gaan.
Begrotingsbehandeling lenM 03-11-2016	<a href="#">34 550-XII-32</a> verzoekt de regering, ondernemers in het midden- en kleinbedrijf en start-ups te ondersteunen door belemmeringen weg te nemen, en de Kamer daarover te informeren.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
Wetgevingsoverleg Water 14-11-2016	<a href="#">34 550-J-19</a> verzoekt de regering, in beeld te brengen hoe groot de problematiek met betrekking tot overmatige waterplantengroei is, wat de resultaten van de pilot zijn en welke acties hieruit volgen, en op basis hiervan met het maatschappelijk veld in gesprek te gaan over de aanpak van de overmatige plantengroei in de Randmeren.	Minister	De Tweede Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a> .
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-49</a> verzoekt de regering om in 2017 te bezien of het mogelijk is om meer te investeren in betere sluisbediening, meer ligplaatsen en afloopvoorzieningen voor de binnenvaart.	Minister	Op basis van NMCA en eerdere afspraken in BO-MIRT goederencorridors zal worden onderzocht of de huidige ligplaatsen en de geplande MIRT-projecten voldoende zijn voor de toekomstige behoefte. De verwachting is dat eventuele tekorten als eerste aangepakt zullen worden op de goederencorridors Oost en Zuidoost. Ook zal voor de zomer door RWS een plan van aanpak worden opgeleverd of en op welke manier aanpassing van bedieningstijden nodig is, zoals bedoeld in het Regeerakkoord.
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-24</a> verzoekt de regering, in dat programma de aanpak van knooppunt Zaandam te prioriteren.	Minister	De planning van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is dat de Minister eind 2018 een ontwerpstructuurvisie vaststelt met daarin het voorkeursalternatief. Knooppunt Zaandam maakt onderdeel uit van deze MIRT-verkenning.
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-36</a> verzoekt de regering, in het gebiedsgerichte programma Goederencorridor Oost met prioriteit de opgave voor de A15 Ridderkerk-Gorinchem mee te nemen.	Minister	Het verkeersonderzoek A15 is in de afrondende fase beland. Het definitieve eindrapport zal 26/4 worden vastgesteld in een directeurenoverleg. Vervolgens kunnen het onderzoek A15 en de scope van de MIRT-verkenning worden afgestemd in de programmaraad Goederenvervoercorridors op 4/6.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-37</a> verzoekt de regering, deze wensen van de regio, inclusief oeververbinding en N59, te beoordelen op de bijdrage aan de verbetering van de doorstroming tussen het regionale en landelijke wegennet, en met de regio afspraken te maken hoe bij een positieve beoordeling deze projecten een plaats kunnen krijgen in het gebiedsprogramma Rotterdam-Den Haag.	Minister	Momenteel is de zogenoemde «Pre-verkenningsoeververbindingen Rotterdam» gaande. In het BO MIRT ZWN najaar 2018 zullen de resultaten hiervan worden besproken en zal een besluit genomen worden over het (wel of niet) starten van een MIRT-Verkenning. Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over de diverse opgaven (met name woningbouw en NMCA-knelpunten weg en binnenstedelijk OV) en over de scope op hoofdlijnen van de MIRT-Verkenning. Belangrijke vraag in het BO MIRT is of er voldoende (75%) zicht op bekostiging van de meest voor de hand liggende oplossing is. Voor wat betreft de N59 geldt dat, in vervolg op de gemaakte afspraken tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2017, dit jaar een Bestuurlijke Overeenkomst is getekend met de regio. Hierin is verwoord hoe de in 2017 geselecteerde maatregelen voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming zullen worden uitgewerkt en dat hierover in 2018 een besluit zal worden genomen.
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-38</a> verzoekt de regering, eventuele aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van deze projecten in mindering te brengen op de tologgave.	Minister	Op eventuele aanbestedingsmeevallers of tegenvallers is nog geen zicht. Op z'n vroegst is dat eind 2018 voor Blankenburgverbinding bekend en voor de ViA15 in 2020. Voor wat betreft de ViA15 ligt er overigens ook een afspraak om eventuele meevallers in te zetten voor aanvullende maatregelen bij het project (vastgelegd in de bestuursovereenkomst). Het is nu nog niet te zeggen of de tologgave verlaagd kan worden in geval van een meevaller.
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<a href="#">34 550-A-50</a> verzoekt de regering te inventariseren waar de aanleg van kademuuren vervoer van goederen via de binnenvaart mogelijk zou kunnen maken, en hiervoor middelen uit Beter Benutten beschikbaar te stellen.	Minister	Een onderzoek naar mogelijke locaties op de Goederencorridors Oost en Zuid-Oost is een van de acties die als prioritair zal worden opgepakt in de programma aanpak van de Goederencorridors.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Notaoverleg MIRT 28-11-2016	<b>34 550-A-41</b> verzoekt de regering, zich in te zetten voor de realisering van de aanleg van een verbindingsboog tussen de A30 en de A1 richting Apeldoorn en verbetering van de verbindingsboog van Amersfoort richting Ede, en daartoe in overleg te treden met de overheden en andere belanghebbenden in de regio, met als doel dat er in het voorjaar van 2017 duidelijkheid gegeven wordt over planning en financiering; verzoekt de regering, in te stemmen met de start van een MIRT-onderzoek door de regio en in het kader van de uitkomsten daarvan en de uitkomsten van het NMCA 2017 tot een overwogen beslissing te komen voor de realisatie van structurele maatregelen voor het hele knooppunt.	Minister	Het MIRT onderzoek is door de regio in gang gezet. Het Rijk is betrokken bij het onderzoek. In het najaar van 2018 worden de uitkomsten van het MIRT-onderzoek verwacht. Daarna kan in het BO MIRT besloten worden of er al dan niet een MIRT verkenning gestart gaat worden.
Wegenverkeerswet in verband met de invoering van het trekkerkenteken 07-12-2016	<b>34 397-23</b> verzoekt de regering om, de snelheidsverhoging voor trekkers mogelijk te maken en zo spoedig met de wegbeheerders, met name gemeenten en provincies, afspraken te maken over openstelling van de wegen voor landbouwverkeer.	Minister	De motie is in uitvoering.
Wegenverkeerswet in verband met de invoering van het trekkerkenteken 07-12-2016	<b>34 397-24</b> verzoekt de regering, over te gaan tot het sluiten van een convenant met wegbeheerders en het bedrijfsleven over het verhogen van de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen naar 40 km/u en een betere toegang tot gebiedsontsluitingswegen en rondwegen voor landbouwvoertuigen; verzoekt de regering tevens om, gemeenten te laten aansluiten bij het geautomatiseerde systeem van de Rijksdienst voor het Wegverkeer om ontheffingen laagdrempelig en goedkoop te verkrijgen.	Minister	De motie is in uitvoering.
VAO Duurzaamheid en Milieu 21-02-2017	<b>30 196-531</b> verzoekt de regering om, de bestemde middelen in de compensatieregeling voor bestelbusjes zo snel mogelijk bij de geraakte ondernemers in aangrenzende gemeenten terecht te laten komen.	Staatssecretaris	De overboeking gaat mee met de meicirculaire Gemeentefonds 2018. De benodigde formulieren zijn daarvoor aangeleverd bij BZK. De meicirculaire verschijnt pas eind mei. De Kamer wordt in het najaar 2018 hierover geïnformeerd.
VAO Scheepvaart 22-02-2017	<b>31 409-136</b> verzoekt de regering, in overleg met de provincie en de regiogemeenten te komen tot een gedragen plan en in de Voorjaarsnota aan te geven hoe, met meerdere departementen, de financiële haalbaarheid is.	Staatssecretaris	Graag ben ik bereid om samen met de Provincie Limburg te onderzoeken of aan de bovengenoemde voorwaarden invulling gegeven kan worden. Een eventuele bijdrage vanuit IenW wordt ten laste gebracht van de investeringsruimte spoor.»

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Scheepvaart 22-02-2017	<a href="#">31 409-138</a> verzoekt de regering om bij de bemiddeling over oplossingen, afspraken en toetsingsnormen ook de Kustwacht te betrekken als partij aan tafel waarmee afspraken gemaakt worden.	Minister	De Tweede Kamer wordt hierover d.m.v. de verzamelbrief Maritiem geïnformeerd in het najaar van 2018.
VAO Scheepvaart 22-02-2017	<a href="#">31 409-141</a> verzoekt de regering, binnen enkele maanden een plan uit te werken over hoe de missiefinanciering van MARIN substantieel kan worden verhoogd, zodat reeds bij de eerstvolgende kabinetsformatie tot besluitvorming omtrent deze missiefinanciering kan worden overgegaan.	Minister	Voor onderzoek en innovatie (OCW en EZK) zijn binnen het regeerakkoord extra gelden toegewezen. Op 26 februari 2018 heeft de Staatssecretaris EZK een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over investeringen in toegepast onderzoek en innovatie in 2018 (Kamerstukken II 2017/18, <a href="#">33 009, nr. 49</a> ). In deze brief is aangekondigd om de Rijksbijdrage van de T02-instellingen te verhogen ter versterking van de kennisbasis voor de drie kerntaken» van de instellingen. Voor MARIN betekent dit een voorgenomen verhoging van de Rijksbijdrage van € 2,7 miljoen voor 2018. De gesprekken over de verdeling van de extra gelden voor 2019 en verder zijn inmiddels gestart.
VAO Scheepvaart 22-02-2017	<a href="#">31 409-142</a> verzoekt de regering, concrete nadere stappen te zetten om te komen tot meer samenhangend beleid (weg, spoor en water) voor de grote vervoersstromen en de Kamer hierover in het voorjaar van 2017 te informeren.	Minister	De visie zal einde van dit jaar 2018 naar de Kamer worden gestuurd.
Subsidieregeling Fietsersbond 22-02-2017	<a href="#">34 550-XII-72</a> verzoekt de regering, de doelstellingen van de subsidie aan de Fietsersbond duidelijker te koppelen aan de doelen uit de Agenda Fiets, deze hierop tussentijds te evalueren en de subsidieregeling eventueel de komende jaren hier inhoudelijk op te herijken en de Kamer hierover te informeren.	Staatssecretaris	In de artikelsgewijze toelichting van de Subsidieregeling Fietsersbond 2017, gepubliceerd in de Staatscourant van 31 maart 2017 is aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de motie. Omdat pas vanaf 1 januari 2018 subsidie verstrekt wordt op basis van deze regeling is het nog te vroeg voor een inhoudelijk (tussen)evaluatie.
VAO Milieuraad 08-06-2017	<a href="#">21 501-08-686</a> verzoekt de regering, Europese medestanders te vinden om samen op te trekken voor een internationaal verdrag om plasticvervuiling tegen te gaan.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
VAO Scheepvaart 21-06-2017	<a href="#">31 409-167</a> verzoekt de regering, te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren.	Minister	De Kamer is bij brief ( <a href="#">31 409 nr 175</a> ) geïnformeerd over de reactie op de motie. Daarin is het onderzoek toegezegd, inclusief de vergelijking met andere sectoren. Het onderzoek loopt. Naar verwachting wordt het voor de zomer afgerond en in het najaar 2018 wordt de Kamer geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Wetgevingsoverleg Water 27-06-2017	<a href="#">27 625-391</a> verzoekt de regering, een handreiking op te stellen voor het bevoegd gezag die verduidelijkt hoe binnen de ABM- en de immissietoets rekening gehouden moet worden met de risico's voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
VAO ERTMS/ Spoorveiligheid 06-07-2017	<a href="#">33 652-55</a> verzoekt de regering, concrete voorstellen uit te werken voor verlaging van de maximumsnelheid voor goederentreinen tussen 23.30 uur en 05.30 uur op trajecten door dorps- en stads-kernen langs de Brabantroute en Bentheimroute tot 80 km/u zolang andere (bron)maatregelen onvoldoende effectief zijn en de Kamer voor de begrotingsbehandeling 2018 hierover te informeren.	Staatssecretaris	Dit staat in Kamerbrief trillingen die 23 april jl. naar de Tweede Kamer is verzonden (Kamerstukken II, Vergaderjaar 2017/2018, Kamerstuk <a href="#">29 984, nr. 765</a> ). Generiek werkt het niet voor trillingen. Locatie specifiek kan het een oplossing zijn. Daarvoor is nader onderzoek nodig onder welke voorwaarden dit kan.
VAO ERTMS/ Spoorveiligheid 06-07-2017	<a href="#">33 652-56</a> verzoekt de regering om, de Kamer voor een eventueel routeringsbesluit te informeren op basis van welke criteria besloten zal worden om het routeringsbesluit in te zetten.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 373 nr. 68</a>
Plenair debat blootstelling werknemers en omwonenden aan gevaarlijke stoffen van chemiebedrijf Chemours/ Dupont 21-09-2017	<a href="#">25 883-299</a> verzoekt de regering, onderzoek te doen naar het introduceren van een actieve informatie- en monitoringsplicht voor bedrijven richting de vergunningverlener en de drinkwaterbedrijven, zodat voor hen altijd duidelijk is welke stoffen bedrijven lozen, in welke hoeveelheden en op welke tijdstippen.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
VAO Luchtvaart 04-10-2017	<a href="#">31 936-407</a> verzoekt de regering om in afwachting van de herindeling van het luchtruim de vliegroutes van en naar Lelystad, de hinder te monitoren en binnen de gestelde randvoorwaarden blijvend te optimaliseren, en de betrokken bestuurders, bewoners en ondernemers proactief daarbij te betrekken.	Minister	De motie is in uitvoering.
VAO Luchtvaart 04-10-2017	<a href="#">31 936-408</a> verzoekt de regering om, in overleg met de sector tot een eenduidige afbakening van de segmenten te komen die bijdraagt aan de versterking van de mainportfunctie van Schiphol.	Minister	De eenduidige afbakening van de segmenten vormt een onderdeel van de vormgeving van de verkeersverdelingsregel (VVR) tussen Schiphol en Lelystad Airport. De VVR wordt op dit moment opgesteld. De Europese Commissie gaat over goedkeuring. Afronding is voorzien na het doorlopen van het Europese- en nationale regelgevingstraject eind 2019.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Luchtvaart 04-10-2017	<a href="#">31 936-412</a> verzoekt de regering, zich maximaal in te spannen om door middel van heldere (juridische) instrumenten te voorkomen dat de capaciteit op Lelystad beschikbaar komt voor bestemmingen en/of luchtvaartmaatschappijen die niet zijn verplaatst van Schiphol naar Lelystad, en gaat.	Minister	Dit (juridisch) instrumentarium vormt een onderdeel van de vormgeving van de verkeersverdelingsregel (VVR) tussen Schiphol en Lelystad Airport. De VVR wordt op dit moment opgesteld. De Europese Commissie gaat over goedkeuring. Afronding is voorzien na het doorlopen van het Europese- en nationale regelgevingstraject eind 2019.
VAO Luchtvaart 04-10-2017	<a href="#">31 936-413</a> verzoekt de regering, de slotallocatie nu en in de toekomst te optimaliseren en daarom zo spoedig mogelijk in overleg te gaan over het hergebruik van toebedeelde, maar niet gebruikte slots met het Operationeel Schiphol Overleg (OSO) en de slotcoördinator en de Kamer hierover te informeren; verzoekt de regering voorts, om in beeld te brengen op welke wijze en condities niet-mainportgebonden vrachtluchten aanvullende ruimte kunnen krijgen op andere vliegvelden, zoals Maastricht Aachen Airport.	Minister	De motie is in uitvoering.
Wetgevingsoverleg Water 27-11-2017	<a href="#">34 775-J-7</a> verzoekt de regering, hiervoor zorg te dragen door in de verkenningsfase een initiatievenloket in te richten waar wordt bekeken of hun initiatieven direct in te passen zijn in het waterveiligheidsproject; verzoekt de regering tevens, te stimuleren dat mensen en ondernemers na afloop van een waterveiligheidsproject met initiatieven terecht kunnen bij één overheidsloket, waarbij het tarief voor vergunningen altijd goed onderbouwd moet zijn.	Minister	De motie is in uitvoering.
Wetgevingsoverleg Water 27-11-2017	<a href="#">34 775-J-16</a> verzoekt de regering in gesprek te gaan met de VNG hoe de resterende knelpunten opgelost kunnen worden.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Wetgevingsoverleg Water 27-11-2017	<a href="#">34 775-J-10</a> verzoekt de regering, te streven naar een verbetering van de kennisdeling over gevaarlijke stoffen, zo mogelijk in Europees verband.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Wetgevingsoverleg Water 27-11-2017	<a href="#">34 775-J-15</a> verzoekt de regering om, ook eerder in de keten pilots te doen starten en kennisdeling te ondersteunen, zodat er een samenhangende aanpak van bron tot eindpunt ontstaat; verzoekt de regering tevens, te onderzoeken wat het meest effectieve instrument is voor aanpak van een aantal veelvoorkomende stoffen eerder in de keten, zodat alle ketenpartijen zich daarop kunnen richten en de doelen helder zijn.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-16</a> verzoekt de regering om zo veel mogelijk spits- en plusstroken van in ieder geval de linkerrijbaan om te zetten naar volwaardige rijstroken.	Minister	Momenteel loopt er een onderzoek naar de mogelijkheden om invulling te geven aan deze motie voor trajecten, waar ombouw niet reeds voorzien is. Later dit jaar, wanneer de resultaten van dit onderzoek bekend zijn, wordt de Kamer geïnformeerd over het vervolg.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-17</a> verzoekt de regering om, binnen het MIRT-programma goederencorridor Oost en Zuidoost samen met de regio's en marktpartijen na te gaan of er in de buurt van deze acute knelpunten rijksgrond is waar op korte termijn beveiligde, private truckparkings zouden kunnen worden gerealiseerd.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr.606</a>
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-19</a> verzoekt de regering, het filemonster zo klein mogelijk te houden door in asfalt te blijven investeren en daarbij de NMCA als uitgangspunt te nemen.	Minister	In het Regeerakkoord is opgenomen dat nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA).
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-26</a> verzoekt de regering om, in het eerste kwartaal van 2018 samen met de betrokken sectoren (autobranche, verzekeringsbranche, telecombranche, e.a.) te kijken hoe techniek ingezet kan worden om het gebruik van afleidende apparaten door bestuurders onmogelijk te maken en de Kamer hierover voor het zomerreces te informeren.	Minister	Het al dan niet kunnen appen in het verkeer kan technisch voorkomen worden maar zal altijd op vrijwillige basis zijn. Toepassing hiervan kunnen we wel stimuleren. Met het convenant veilig gebruik smartfuncties in het verkeer hebben we oa producenten, verzekeraars, leasemaatschappijen en telecombranche opgeroepen stappen te nemen richting een veilige norm om afleiding door smartfuncties te voorkomen. Daarnaast werken we aan een internationale conferentie op 8 juni met oa producenten en gedragswetenschappers, waarbij we samen kansrijke oplossingen willen verkennen.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-27</a> verzoekt de regering, een actieve en intensieve campagne te starten om iedereen bewust te maken van de gevaren van het gebruik van de smartphone in het verkeer om nog meer onnodige slachtoffers te voorkomen.	Minister	De nieuwe meerjaren- campagne voor veilig gebruik smartphone in de auto en op de fiets gaat in september 2018 van start.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-28</a> verzoekt de regering, de risico's van cyberaanvallen op de Nederlandse infrastructuur (sluizen, bruggen, wegmarkering enzovoort) in beeld te brengen en noodzakelijke maatregelen te treffen.	Minister	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-58</a> verzoekt de regering, een structureel overzicht en evaluatie op te stellen van de wegaanpassingen van N-wegen die in beheer zijn van het rijk waarbij inzichtelijk wordt of de aangepaste weginrichting in de praktijk ook zorgt voor meer veiligheid op de N-wegen.	Minister	De motie is in uitvoering.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-30</a> verzoekt de regering, nader onderzoek te doen naar de kansen en voornemens van alle mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen en de Kamer daarover medio 2018 te informeren.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-36</a> verzoekt de regering, bij aanleg van fietsenstallingen en fietssnelwegen zo veel mogelijk rekening te houden met elektrische fietsen, speedpedelecs en bakfietsen.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 70</a>
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-37</a> verzoekt de regering, bij elke nieuwe investering in infrastructuur die vanuit rijksmiddelen wordt bekostigd, na te gaan of een onderzoek naar een gelijktijdige verbetering van de fietsinfrastructuur in het betreffende gebied relevant is.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 70</a>
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-38</a> verzoekt de regering om, in samenwerking met hyperlooppartijen en private partijen te onderzoeken of er een haalbare businesscase kan worden gemaakt voor een geschikte testlocatie voor het hyperloop-concept.	Minister	De motie is in uitvoering.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34 775-XII-21</a> verzoekt de regering om, voortbouwend op het Toekomstbeeld OV, een analyse te doen naar wat er nodig is om de internationale reiziger te laten kiezen voor het meest milieuvriendelijke alternatief.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<a href="#">34775-XII-41</a> roept de regering op, om bij de uitvoering van de transitieagenda consumptiegoederen apart aandacht te besteden aan textiel.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34775-XII-44</b> verzoekt de regering: <ul style="list-style-type: none"> <li>• in kaart te brengen op welke wijze de minimumcriteria voor duurzame inkoop van voertuigen stapsgewijs kunnen worden verhoogd om te voldoen aan de doelen voor klimaat en luchtkwaliteit;</li> <li>• zelf het goede voorbeeld te geven bij duurzame inkoop van voertuigen;</li> <li>• in overleg te treden met de VNG over de uitkomsten van het onderzoek, het wegnemen van knelpunten en verbeteringen van duurzame inkoop van voertuigen in het kader van het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen.</li> </ul>	Staatssecretaris	1) Voor het updaten van de criteriadocumenten is inmiddels een jaarlijkse actualisatie opgezet. 2) Goede voorbeeld geven wordt opgepakt door Duurzaam lenW en BZK. 3) Er wordt samen met VNG o.a. gewerkt aan een bestuursakkoord rond «Zero Emission Doelgroepen-transport». Het model inkoop- en aanbestedingsbeleid wordt aangepast op duurzaamheid. VNG wil ook actief deelnemen aan leernetwerk vervoer/duurzame mobiliteit en faciliteiten bieden.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34 775-XII-54</b> verzoekt de regering te onderzoeken, bijvoorbeeld in het onderzoek van de SWOV, of een vorm van certificering de verkeersveiligheid bevordert.	Minister	In het najaar wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het SWOV onderzoek naar certificering ter verbetering van de verkeersveiligheid.
Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34 775-XII-59</b> verzoekt de regering, de binnenvaartsector nauw te betrekken bij de invulling van de green deal en onder meer schonere motoren en vermindering van wachttijden bij havens, sluizen en bruggen hierbij te betrekken.	Minister	Deze motie is betrokken bij de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde green deal voor de zeevaart, binnenvaart en havens. Er vindt overleg plaats met binnenvaartorganisaties.
Implementatie ILUC-richtlijn inzake brandstofkwaliteit Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34 717-14</b> verzoekt de regering, in de Europese onderhandelingen over de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie zich er maximaal voor in te spannen om ILUC serieus mee te nemen in CO <sub>2</sub> -emissieberekeningen.	Staatssecretaris	Na de uitkomst van de Energieraad is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">21 501-33 nr. 716</a>
Implementatie ILUC-richtlijn inzake brandstofkwaliteit Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34 717-15</b> verzoekt de regering, bij de lopende onderhandelingen over de hernieuwbare-energie-richtlijn erop in te zetten dat het na 2020 mogelijk is om te sturen op CO <sub>2</sub> -reductie van verschillende biobrandstoffen.	Staatssecretaris	Na de uitkomst van de Energieraad is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">21 501-33 nr. 716</a>
Implementatie ILUC-richtlijn inzake brandstofkwaliteit Begrotingbehandeling lenW 28-11-2017	<b>34 717-16</b> verzoekt de regering om, jaarlijks bij het toesturen van de rapportage Energie voor Vervoer aan de Kamer aan te geven hoe de voorgestelde beleids- en wetswijzigingen uitpakken, en daarbij in te gaan op de geschatte ontwikkeling van CO <sub>2</sub> -reductie door gebruik van biobrandstoffen.	Staatssecretaris	Na de uitkomst van de Energieraad is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">21 501-33 nr. 716</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Implementatie ILUC-richtlijn inzake brandstofkwaliteit Begrotingbehandeling IenW 28-11-2017	<a href="#">34 717-18</a> verzoekt de regering in Europees verband zich aan te sluiten bij dit doel van de milieucommissie en daarbij in te zetten op een combinatie van instrumenten zoals bijvoorbeeld betere sturing op CO <sub>2</sub> en ILUC, en de inzet van zeer geavanceerde biobrandstoffen.	Staatssecretaris	Na de uitkomst van de Energieraad is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">21501-33 nr. 716</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-14</a> verzoekt de regering om, met cofinanciering vanuit de provincie de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda sneller te realiseren.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-19</a> verzoekt de regering om in de afweging voor het voorkeursbesluit mee te nemen of de spitsstroken tussen Zaandam en Purmerend op de A8 en A7 opgewaardeerd kunnen worden tot volwaardige rijstroken.	Minister	De planning van de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is dat de Minister eind 2018 een ontwerp-structuurvisie vaststelt met daarin het voorkeursalternatief.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-20</a> verzoekt te onderzoeken of en op welke wijze de verbreding van de N50 afgerond kan worden in 2022 of zo veel eerder als mogelijk en hierbij in overleg te treden met de provincie Overijssel en de regio met betrokkenheid van ondernemers om ook de mogelijkheden die zij zelf hebben te verkennen.	Minister	De motie is in uitvoering.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-22</a> verzoekt de regering, voortvarend aan de slag te gaan met bovenstaande en andere relevante wegentrajecten uit het regeerakkoord.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-23</a> verzoekt de regering, in de verkenning A15-goederencorridor breed te kijken naar oplossingen voor wegenknooppunten in de gehele corridor en daarbij ook te zoeken naar oplossingen waarvoor geen procedures nodig zijn.	Minister	Uit het verkeersonderzoek A15 is naar voren gekomen dat uitsluitend een formele procedure (MIRT-verkenning) op het traject A15 Papendrecht – Gorinchem noodzakelijk is. Conform de uitkomsten van het verkeersonderzoek zal in deze verkenning breed worden gekeken naar kansrijke oplossingsmogelijkheden. Het streven is om de startbeslissing hiervoor nog voor de zomer 2018 door de Minister te laten ondertekenen. Voor de overige knooppunten die zijn geconstateerd wordt gewerkt aan een korte termijn maatregelenpakket (KTA) voor de gehele A15, waarvoor geen of kortere procedures nodig zijn. Inhoud en financiering van deze KTA zullen in het BO MIRT in dit najaar worden besproken.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-24</a> verzoekt de regering om, zo snel mogelijk tot een akkoord te komen met de gemeente en provincie Utrecht over de noodzakelijke investeringen voor de NRU.	Minister	Er ligt een plan van aanpak dat past binnen de randvoorwaarden en het budget dat in 2010 is afgesproken. Echter de gemeente Utrecht wil graag aanvullende afspraken maken over de NRU. Afgesproken is dat er een gezamenlijke notitie wordt opgesteld met de verschillende varianten en standpunten om voor te leggen in een bestuurlijk overleg. Dit overleg zal voor de zomer plaatsvinden.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-47</a> verzoekt de regering om, in samenwerking met concessieverleners, regionale vervoerders en ProRail een actueel overzicht te maken van regionale knelpunten op het spoor voorafgaand aan de MIRT-overleggen in het najaar van 2018 en de Kamer hierover te informeren.	Staatssecretaris	Regionale concessieverleners en -vervoerders hebben hun eerste opgave van door hun ervaren knelpunten ingediend. Thans vindt in nader overleg een harding en prioritering van de aangemelde knelpunten plaats. De Kamer wordt geïnformeerd voorafgaand aan de MIRT overleggen in het najaar van 2018.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-48</a> verzoekt de regering, te onderzoeken of succesvolle maatregelen uit die projecten geïntegreerd kunnen worden in het programma Smartwayz, en dan in het bijzonder op het traject Weert-Eindhoven.	Minister	Binnen het programma SmartwayZ is gestart met het faciliteren van de eerste uitrol van bewezen mobiliteitsdiensten binnen de deelopgave A2 Eindhoven-Weert.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-34</a> verzoekt de regering, de regio actief te ondersteunen bij het werken aan een nieuw projectvoorstel en financieringsvoorstel, en de Kamer hierover medio 2018 te informeren.	Minister	In het NO MIRT van 11 december 2017 is de motie van der Graaf c.s. aangenomen, waarin de regering verzocht werd om de regio actief te ondersteunen bij het werken aan een nieuw projectvoorstel en financieringsvoorstel en de Kamer hierover medio 2018 te informeren. Door regio en Rijk wordt gezamenlijk intensief gewerkt aan de vele aspecten van een nieuw voorstel. Het Rijk heeft in lijn met de motie een CEF subsidieverzoek van de regio ondersteund en doorgeleid aan de Europese Commissie. Ook is vóór de zomer bestuurlijk overleg gevoerd om de voortgang te bewaken. Gebleken is dat er nog te veel werk ligt om vóór de zomer al tot besluitvorming te kunnen komen. Er wordt na de zomer bestuurlijk overleg ter besluitvorming gepland.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-35</a> verzoekt de regering, in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren.	Minister	In vervolg op de gemaakte afspraken tijdens het BO MIRT ZWN najaar 2017, is dit jaar een Bestuurlijke Overeenkomst getekend met de regio. Hierin is verwoord hoe de in 2017 geselecteerde maatregelen voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming zullen worden uitgewerkt en dat hierover in 2018 een besluit zal worden genomen.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-36</a> verzoekt de regering, een inventarisatie en risicoanalyse te maken van alle onbewaakte spoorwegovergangen en uiterlijk in het voorjaar van 2018 met een plan van aanpak te komen om de gevaarlijkste overwegen met spoed aan te pakken.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-37</a> verzoekt de regering, de A28 tussen Zwolle en knooppunt Hoogeveen toe te voegen aan het MIRT-onderzoek A28.	Minister	Tijdens het BO MIRT van december 2017 zijn Rijk en Regio overeengekomen een MIRT-onderzoek A28 te starten om in beeld te brengen wat de toekomstige problematiek is op de A28 en wat de oorzaak is dat het knelpunt op de A28 hard stijgt in de NMCA van het lage naar hoge groeiscenario. In het MIRT-onderzoek wordt gekeken naar welke opgaven er op korte en langere termijn spelen en wat de onderlinge samenhang is. Uitgangspunt van het MIRT-onderzoek is een slim en duurzaam vervoersysteem. De gesprekken met potentiële regionale partners zijn gestart.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-49</a> verzoekt voorts, medio 2018 voorstellen te doen hoe deze knelpunten structureel opgelost kunnen worden en waarbij bovendien de financiële consequenties inzichtelijk worden gemaakt.	Minister	Voor het traject A1/A35 is binnen het programma Beter Benutten een pakket maatregelen uitgevoerd gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid en een betere doorstroming. Het pakket bestond uit aanpassen van de belijning en dynamische snelheidsverlaging. Uit de evaluatie van Beter Benutten is gebleken dat er geen sprake meer is van een structureel knelpunt. Met de regio ben ik in gesprek om te bezien op welke wijze invulling kan worden gegeven aan deze motie. Na de zomer zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-50</a> verzoekt de regering, in overleg met omwonenden en betrokken overheden welwillend te bezien of de (natuur)compensatie kan plaatsvinden door de aanleg van een geluidscherm.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	<a href="#">34 775-A-42</a> verzoekt de regering, hierover met de regio Utrecht ook dergelijke afspraken te maken om hiermee zekerheid te helpen bieden voor de voortgang van het project Beter Benutten.	Minister	De motie is in uitvoering.
VAO Scheepvaart 17-01-2018	<a href="#">31 409-179</a> verzoekt de regering, deze opties te onderzoeken op haalbaarheid en de resultaten daarvan te betrekken bij het opstellen van de voorgenomen green deal.	Minister	De in de motie genoemde kansrijke oplossingen, namelijk meten aan de pijp, milieucertificering van schepen en een duurzaam investeringsfonds worden betrokken bij de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde green deal voor de zeevaart, binnenvaart en havens.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Scheepvaart 17-01-2018	<a href="#">31 409-181</a> verzoekt de regering, in overleg te treden met banken en financiële instellingen die de bouw van nieuwe schepen financieren om te bezien op welke wijze de transitie naar CO <sub>2</sub> -vriendelijke schepen gestimuleerd kan worden.	Minister	Deze motie is betrokken bij de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde green deal voor de zeevaart, binnenvaart en havens. Er vindt overleg plaats met banken en andere financiële instellingen.
VAO Scheepvaart 17-01-2018	<a href="#">31 409-182</a> verzoekt de regering om, de positie van de (kleine) binnenvaartschipper mee te nemen in deze green deal zodat deze belangrijke groep voldoende perspectief heeft om mee te gaan in de verduurzamingslag.	Minister	Deze motie is betrokken bij de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde green deal voor de zeevaart, binnenvaart en havens.
Inwerkingtreding wijzigingsbesluit Luchthavenindelingbesluit Schiphol 17-01-2018	<a href="#">29 665-251</a> verzoekt de regering, om gemeenten expliciet de mogelijkheid te bieden om voor, met en namens hun inwoners te participeren in het proces rondde herindeling van het luchtruim en de toekomst van Schiphol.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">31 936 nr. 491</a>
VAO Leefomgeving 18-01-2018	<a href="#">30 175-286</a> verzoekt de regering om, te onderzoeken, of en hoe in het nieuwe luchtkwaliteitsbeleid kwantitatieve doelstellingen voor het terugdringen van de gezondheidsschade door luchtvervuiling, kunnen worden geformuleerd.	Staatssecretaris	Het NAL wordt het Schone Lucht Akkoord. Dit gaat in het voorjaar van 2019 naar de Kamer. Over deze planning is de Kamer geïnformeerd
VAO Nucleaire Veiligheid 18-01-2018	<a href="#">25 422-216</a> verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de mogelijkheid een landelijke site op te zetten waar alle actuele informatie betreffende binnen- en buitenlandse kerncentrales en kernreactoren, als ook benodigde informatie ten aanzien van rampenplannen, op één centrale plek terug zijn te vinden.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 08-02-2018	<a href="#">29 398-580</a> verzoekt de Minister, om zowel de wijze waarop de informatie uit verschillende relevante bronnen wordt vergaard als ontsloten naar wegbeheerders nader uit te werken in dit plan.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
VAO Luchtvaart 14-02-2018	<a href="#">31 936-445</a> verzoekt de regering, hinder als criterium breder te definiëren dan alleen geluidshinder en hiervoor voorstellen te doen ten behoeve van de Luchtvaartnota (2020–2040).	Minister	Dit is nog actueel en wordt meegenomen in de luchtvaartnota.
VAO Luchtvaart 14-02-2018	<a href="#">31 936-454</a> verzoekt de regering, in gesprek te gaan met alle Nederlandse vliegvelden om te inventariseren welke investeringen er nodig zijn om hybride en elektrisch vliegen ruim baan te geven zodat Nederland vanaf 2025, of zoveel eerder als de techniek dat toestaat, een koplopersrol kan innemen, en de Kamer daar voor de zomer over te informeren.	Minister	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd op 6 juli 2018.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Luchtvaart 14-02-2018	<a href="#">31 936-460</a> verzoekt de regering, de mogelijkheden te onderzoeken om vliegtuigen met de meeste geluids- en milieuhinder te ontmoedigen, bijvoorbeeld door een heffing, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling te informeren.	Minister	De motie is in uitvoering.
VAO Luchtvaart 14-02-2018	<a href="#">31 936-457</a> verzoekt de regering, in het kader van de bedoelde nieuwe overleg- en besluitvormingsstructuur voor de luchtvaart, in overleg met betrokkenen, verschillende varianten te ontwerpen en deze aan de Kamer voor te leggen.	Minister	De motie is in uitvoering.
VAO Spoor 20-02-2018	<a href="#">29 984-741</a> verzoekt de regering, om te inventariseren wat er nodig is aan afspraken of tarieven voor vervoerders om Nederland weer aangesloten te krijgen op het Europese nachtnet.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
VAO Spoor 20-02-2018	<a href="#">29 984-744</a> verzoekt de regering, om met de NS een sms/appdienst op te zetten om overlast in de trein te melden.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
VAO Spoor 20-02-2018	<a href="#">29 984-746</a> verzoekt de regering, de tijdelijke intercitypendel van Dordrecht naar Breda met minimaal een jaar te verlengen, in ieder geval in de spitsuren, en met de regio afspraken te maken over de kostenverdeling; verzoekt de regering voorts, om met de NS, regionale vervoerders en de regio Drechtsteden gedurende dit jaar te zoeken naar een optimalisering van de reistijden van en naar Dordrecht.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Spoor 20-02-2018	<a href="#">29 984-747</a> verzoekt de regering om, NS en ProRail te stimuleren de onbenutte mogelijkheden voor het verbeteren van reizen met een beperking te verkennen, daarbij gebruik te maken van de suggesties van Wij Staan Op! en leder(in), en de Kamer hierover voor de zomer te informeren.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">23 645 nr. 669</a>
VAO Spoor 20-02-2018	<a href="#">29 984-749</a> verzoekt de regering, ten behoeve van de besluitvorming over volgende concessies verschillende wijzen van sturing en sanctionering in kaart te brengen, en daarbij in ieder geval een systeem van «three strikes binnen vijf jaar» mee te nemen.	Staatssecretaris	Dit onderwerp zal worden meegenomen in de besluitvorming over de ordening.



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenaire debaat Onderzoeksraad voor de Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol 21-02-2018	<a href="#">29 665-262</a> verzoekt de regering, er bij de sector op aan te dringen om zo snel mogelijk over te gaan tot het nemen van beheersmaatregelen om het risico op baanincidenten te reduceren, en daarbij in het bijzonder te kijken naar het slim aanbrengen van Runway Status Lights.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenaire debaat Onderzoeksraad voor de Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol 21-02-2018	<a href="#">29 665-264</a> verzoekt de regering, om bij het opnieuw inrichten van overlegstructuren de inspraak van omwonenden en milieuorganisaties een prominente rol te geven.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenaire debaat Onderzoeksraad voor de Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol 21-02-2018	<a href="#">29 665-266</a> verzoekt de regering, bij de besluitvorming over de groei van Schiphol expliciet aandacht te besteden aan de veiligheidsrisico's die mogelijk voortkomen uit de afspraken over baanwisselingen uit het Nieuwe normen- en Handhavingstelsel.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenaire debaat Onderzoeksraad voor de Veiligheid over de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol 21-02-2018	<a href="#">29 665-275</a> spreekt uit dat integrale veiligheid rondom het vliegverkeer van luchthaven Schiphol altijd het eerste uitgangspunt van al het beleid en beslissingen moet zijn voor alle betrokken partijen.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenaire debaat Schoonhouden van drinkwater 22-02-2018	<a href="#">27 625-416</a> verzoekt de regering, een uitvoeringsplan op te stellen met de betrokken instanties om ons drinkwater te beschermen tegen deze nieuwe bedreigingen.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
VAO Spoorordening 06-02-2018	<a href="#">29 984-751</a> verzoekt de regering om, met alle betrokken partijen de verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders van een zbo ProRail in kaart te brengen en voor te leggen aan de Tweede Kamer.	Staatssecretaris	lenW onderzoekt op dit moment samen met ProRail de verschillende opties om de betrokkenheid en inspraak van stakeholders te verbeteren. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande gremia en de behoefte van verschillende stakeholders. lenW en ProRail spreken hierover met de betrokken partijen.
VAO Spoorordening 06-03-2018	<a href="#">29 984-757</a> spreekt uit dat de omvorming van ProRail tot zbo niet moet leiden tot prijsverhoging voor gebruik van het spoor door vervoerders en reizigers.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Spoorordening 06-03-2018	<a href="#">29 984-758</a> verzoekt de regering om, bij de toevoeging van sprinterdiensten op het hoofd-railnet aan regionale concessies als belangrijke voorwaarde op te nemen dat de reiziger erop vooruitgaat en daarbij de mogelijke effecten op de directe intercityverbindingen met de Randstad in kaart te brengen, waaronder de effecten op de frequentie.	Staatssecretaris	Er wordt een quick scan uitgevoerd, waarvoor gesprekken met provincies worden gevoerd. Verwachting is dat quick scan in het najaar aan de Kamer kan worden gestuurd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Spoorordering 06-03-2018	<a href="#">29 984-759</a> verzoekt de regering om, de ACM te vragen om die update dit jaar uit te voeren en waar nodig uit te breiden met alle facetten die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen, zoals de reizigersopbrengsten of voordelen uit exploitatie van het HRN en materieel die doorwerken in de regio.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 768</a>
VAO Milieuraad 06-03-2018	<a href="#">21 501-08-708</a> verzoekt de regering om, in de onderhandelingen over de Europese plasticstrategie ook in te zetten op heldere productieafspraken, zoals het reduceren van het aantal soorten plastic, waardoor recycling van plastic vereenvoudigt.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Milieuraad 06-03-2018	<a href="#">21 501-08-709</a> verzoekt de regering, te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van een oplopend Europees verplicht percentage gerecycled plastic in verpakkingen.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Milieuraad 06-03-2018	<a href="#">21 501-08-710</a> verzoekt de regering, in Europees verband haar steun te betuigen voor een totaalverbod op oxo-degradeerbare plastics, en de Europese Commissie op te roepen zo snel mogelijk te komen met wetgeving.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
VAO Milieuraad 06-03-2018	<a href="#">21 501-08-712</a> verzoekt de regering om, op EU-niveau in gesprek te gaan met relevante stakeholders met als doel een systeem van tariefdifferentiatie uit te werken dat zowel de volledige recyclebaarheid van producten als het gebruik van gerecyclede grondstoffen voor nieuwe producten stimuleert.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
VAO Milieuraad 06-03-2018	<a href="#">21 501-08-713</a> verzoekt de regering, een Europees verbod op bewust toegevoegde microplastics te bespoedigen en indien noodzakelijk een gelijkgestemde kopgroep binnen de EU te vormen om gezamenlijk in te zetten op een verbod op de bewust toegevoegde microplastics in Nederland en gelijkgestemde landen voor 2019.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
Plenair debat lozen van GenX in het oppervlaktewater 14-03-2018	<a href="#">28 089-71</a> verzoekt de regering, te onderzoeken welke (wettelijke) belemmeringen er momenteel zijn voor de ILT om bij ernstige milieuvuiling afzet- en transportenlijsten snel op te vragen, en hierover de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">28 089 nr. 91</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenair debat lozen van GenX in het oppervlaktewater 14-03-2018	<a href="#">28 089-72</a> verzoekt de regering, in overleg met de provincie Zuid-Holland te onderzoeken welke aanvullende voorwaarden voor vergunningverlening kunnen worden gesteld, en of op basis van best beschikbare technieken een verbod op uitstoot en lozing van GenX kan worden gesteld.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 22-03-2018	<a href="#">29 398-589</a> verzoekt de regering om, het conceptwetsvoorstel over de kilometerheffing voor vrachtverkeer voor de zomer van 2019 voor te leggen voor internetconsultatie; verzoekt de regering tevens, er in de planning naar te streven dat in 2020 bij de parlementaire behandeling onomkeerbare stappen kunnen worden gezet; verzoekt de regering voorts, om de Kamer bij het beleidskader te informeren over de planning waarin de onomkeerbare stappen zijn opgenomen.	Minister	De impact van de motie wordt in de komende periode bepaald. De gestelde termijnen sluiten vooralsnog aan op de huidige programmaplanning. De haalbaarheid van deze planning is, zoals ook gesteld in het standpunt, afhankelijk van diverse factoren. Na de behandeling van het beleidskader in de Tweede Kamer kan worden aangegeven of aan de motie kan worden voldaan.
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 22-03-2018	<a href="#">29 398-592</a> verzoekt de regering het Charter for Walking tijdens bestuurlijke en andere overleggen onder de aandacht te brengen van provincies en gemeenten zodat deze in navolging van Eindhoven en Tilburghet Charter for Walking ook gaan ondertekenen en zich hard gaan maken voor de belangen van voetgangers wandelaars waaronder ouderen en mindervaliden.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 22-03-2018	<a href="#">29 398-594</a> verzoekt de Minister in overleg te treden met de betrokken departementen en organisaties teneinde in de Nationale Omgevingsvisie het voetgangersbeleid prominent terug te laten komen.	Minister	Na het zomerreces stuurt het kabinet een Hoofdlijnenbrief m.b.t. de NOVI naar de Kamer. Deze komt in nauwe samenwerking tussen betrokken departementen en organisaties tot stand. Hierin zal ook uiteengezet worden hoe het voetgangersbeleid in de NOVI wordt opgenomen.
VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid 22-03-2018	<a href="#">29 398-598</a> verzoekt de regering te onderzoeken of ook de resterende delen van de N36 veiliger gemaakt kunnen worden door het profiel te verbreden.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
VAO Milieuraad 03-04-2018	<a href="#">21 501-08-721</a> verzoekt de regering, de Europese Commissie en lidstaten hierbij aan te sporen om hun inspanningen te vergroten ter vermindering van het aantal proefdieren.	Staatssecretaris	Het aansporen van EU Commissie en lidstaten om hun inspanningen ten aanzien van dierproefvrije testen verder te versterken, zal plaatsvinden tijdens de betreffende overleggen. De uitkomst zal worden meegenomen met de bespreking van de Milieuraad (planning oktober 2018).

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Milieuraad 03-04-2018	<a href="#">21 501-08-724</a> verzoekt de regering om, zich in Europa in te zetten voor één emissie-eis voor alle personenauto's op de technisch laagst mogelijke emissies.	Staatssecretaris	Op initiatief van de Europese Commissie is op 6 maart 2018 tijdens de «Motor Vehicle Emissions Group» (MVEG) gesproken over Euro 7 normen. Zowel lidstaten als marktpartijen en ngo's konden hun visie geven. • Dat gaf vooralsnog een vrij eenduidig beeld dat een Euro 7 studie gewenst is. Daarbij leefden wensen omtrent aanscherping van duurzaamheidsvereisten, verbetering van markttoezicht en controle op updates. • Ook werd het wenselijk geacht om limietwaarden aan te passen aan mondiale «best practices», waarbij deze waarden technologie-neutraal worden ingevuld. • Vanuit Nederland wordt het uitvoeren van een studie door de Europese Commissie van harte ondersteund. Uiteraard zal Nederland in deze studie haar inbreng leveren.
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-83</a> verzoekt de regering, concrete afspraken te maken met het bedrijfsleven zodat het gebruik van recyclelaar in hoogwaardige toepassingen wordt verhoogd.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-84</a> verzoekt de regering, in gesprek te gaan met grote koffieketens om te komen tot ambitieuze afspraken inzake het terugdringen van het aantal gebruikte koffiebekers.	Staatssecretaris	Er zijn gesprekken met Starbucks en met NS/Pro-Rail t.a.v. het gebruik van wegwerpkoffiebekers op stations. Andere koffieketens zijn nodig voor het opschalen van de initiatieven die zijn gestart. Daarnaast komt ook de Europese Commissie met een voorstel om het gebruik van o.a. wegwerpbekers te reduceren. De inzet en ambitieuze doelen voor het reduceren van het gebruik van koffiebekers in Nederland willen we hier op afstemmen.
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-85</a> verzoekt de regering, alle reacties op de monitoringssystematiek en de antwoorden van Rijkswaterstaat daarop openbaar te maken.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 872 nr. 220</a>
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-86</a> verzoekt de regering, de producentenverantwoordelijkheid naar andere productgroepen zo snel als mogelijk uit te breiden en daarbij als eerste te kijken naar wegwerpproducten, meubels en textiel.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a> .
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-89</a> verzoekt de regering om, samen met de supermarktbranche en diens toeleveranciers de mogelijkheden te verkennen om concrete doelstellingen te formuleren waarmee het aantal soorten en combinaties van verpakkingen worden vermindert.	Staatssecretaris	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-90</a> verzoekt de regering, met het bedrijfsleven en de gemeenten afspraken te maken over een actieplan en reductiepercentage voor blik in 2020, met als doel het aantal blikjes in het zwerfafval te verminderen.	Staatssecretaris	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 872 nr.220</a>
VAO Circulaire Economie 03-04-2018	<a href="#">33 043-95</a> Verzoekt de regering om in haar reactie op de transitie agenda's te beschrijven welke concrete stappen er gezet kunnen worden om zo snel mogelijk tot uitvoering over te gaan van de icoon projecten zoals beschreven in de transitie agenda's en welke rol de overheid daarbij kan spelen.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr.59</a> .
Plenair debat snelle stijging van de zeespiegel 17-04-2018	<a href="#">32 813-168</a> verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de consequenties van actuele klimaatmodellen voor de zeespiegelstijging, en daarmee voor onze kustbescherming, en de uitkomsten daarvan mee te nemen in de nieuwe Investeringsagenda Water en het Deltaprogramma, zodat helder is wat dit mogelijk betekent voor het ingezette beleid.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Plenair debat snelle stijging van de zeespiegel 17-04-2018	<a href="#">32 813-182</a> verzoekt de regering bij de eerstvolgende actualisatie het Deltaprogramma en de Investeringsagenda Water de beleidshorizon te verbreden naar analogie van het klimaatakkoord van Parijs, zodat niet alleen ons mitigatiebeleid maar tevens ons adaptatiebeleid gericht is op het Parijsproof maken van Nederland.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Plenair debat snelle stijging van de zeespiegel 17-04-2018	<a href="#">32 813-183</a> verzoekt de regering, de impact van een zeespiegelstijging van 1,8 meter op de brede welvaart in Nederland in kaart te brengen en mee te nemen in het Deltaprogramma als het KNMI en het IPCC ze als relevant beschouwen.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Plenair debat klimaatakkoord voor de luchtvaart 19-04-2018	<a href="#">31 936-467</a> verzoekt de regering om, de Kamer regelmatig, gedetailleerd en tijdig op de hoogte te houden van alle relevante vorderingen in het proces, de inhoud van de afspraken, de Nederlandse en Europese inzet en de uitkomsten en besluiten.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat klimaatakkoord voor de luchtvaart 19-04-2018	<a href="#">31 936-476</a> verzoekt de regering om, bij de EU-implementatie van CORSIA vast te blijven houden aan de Europese duurzaamheidseisen voor biobrand-stoffen (RED) en zich ervoor in te zetten dat dit wereldwijd de minimum-standaard wordt.	Minister	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenair debat klimaatakkoord voor de luchtvaart 19-04-2018	<a href="#">31 936-469</a> verzoekt de regering om, bij Europese gesprekken over belastingen op luchtvaart internationaal én nationaal de inzet van biokerosine voor de luchtvaart te stimuleren, met nadrukkelijke aandacht voor de kansen voor het opschalen van het gebruik van biokerosine, en de mogelijkheden daartoe in kaart te brengen met betrokkenheid van de Nederlandse luchtvaartsector, en hierover de Kamer dit jaar te rapporteren.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat klimaatakkoord voor de luchtvaart 19-04-2018	<a href="#">31 936-471</a> verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat ook de overige ministeries gaan participeren in het Corporate Biofuel Programme, om zo het gebruik van en onderzoek naar duurzame biobrandstof als transitie-brandstof voor de luchtvaart verder te stimuleren.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat klimaatakkoord voor de luchtvaart 19-04-2018	<a href="#">31 936-472</a> verzoekt de regering om, zich na inwerkingtreding van CORSIA, in het geval dat een andere ICAO-lidstaat aantoonbaar (delen van) de afspraken niet nakomt, zich niet terughoudend op te stellen in het aankaarten daarvan in de council, de raad, van ICAO, opdat de raad adequaat kan optreden.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-293</a> verzoekt de regering, een plan van aanpak op te stellen om de multi-modale hub Schiphol verder te ontwikkelen, toekomstbestendig en concurrentieresistent te houden.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-305</a> verzoekt de regering om, in de Luchtvaartnota 2040 alle klimaateffecten van de luchtvaart op te nemen, waaronder de totale CO <sub>2</sub> -uitstoot, ook buiten de luchthaven.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-308</a> verzoekt de regering, in te zetten op het voorkomen van veiligheidsrisico's en de Kamer hierover te informeren.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-311</a> verzoekt de regering in de Luchtvaartnota expliciet aandacht te besteden aan de overkoepelende en slimme en integrale regie tussen de luchthavens van nationaal belang en vooruitlopend daarop met deze vliegvelden het gesprek aan te gaan.	Minister	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-312</a> verzoekt de regering, in het participatieplan ten behoeve van de toekomst van de luchtvaart in Nederland aandacht te besteden aan een duidelijk coördinerende rol en verantwoordelijkheid voor de provincies en uiteraard aan mogelijkheden om het publiek goed te betrekken.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-314</a> verzoekt de regering, een brede maatschappelijke consultatie onderdeel telaten uitmaken van het adviestraject; verzoekt de regering tevens, heldere politieke keuzerichtingen, mét het inzicht in het draagvlak daarvoor, aan de Kamer voor te leggen, en gaat.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-315</a> verzoekt de regering, in de Luchtvaartnota 2020–2040 de economische rol van Schiphol als mainport voor Nederland te koesteren en dit prominent tot uiting te laten komen in de Luchtvaartnota.	Minister	De motie is in uitvoering.
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-317</a> verzoekt de regering, ten behoeve van de Luchtvaartnota 2020–2040 een analyse te laten maken van de stand der techniek ten opzichte van eerder onderzoek naar het creëren van een mainport in de Noordzee; verzoekt de regering voorts, een quickscan te laten maken van de potentiële maatschappelijke kosten en baten alsmede de consequenties voor de vliegveiligheid van een verplaatsing van Schiphol naar zee; verzoekt de regering tevens, voor het zomerreces planning en kernvragen voor dit onderzoek aan de Tweede Kamer te doen toekomen.	Minister	De motie is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">31 936 nr. 491</a>
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-320</a> verzoekt de regering, in overleg met Schiphol, te komen tot differentiatie in luchthavengelden op basis van klimaatimpact; verzoekt de regering hierover de Kamer in het vierde kwartaal van 2018 te rapporteren.	Minister	De motie is in uitvoering.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Externe Veiligheid 22-05-2018	<a href="#">28 089-78</a> verzoekt de regering, een analyse te maken bij welke beperkte groep van gevallen (situaties of omstandigheden) dit risico het grootste is, en inzichtelijk te maken met welke instrumenten voorkomen kan worden dat de belastingbetaler voor eventuele saneringskosten opdraait, bijvoorbeeld via een financiële zekerheidsstelling; verzoekt de regering tevens, daarbij mogelijke gevolgen van deze instrumenten in beeld te brengen voor de bedrijven, de veiligheid en het toezicht en de handhaving.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Externe Veiligheid 22-05-2018	<a href="#">28 089-79</a> verzoekt de regering, te onderzoeken of en, zo ja, hoe de kosten van deze onderzoeken op de vervuilende bedrijven verhaald kunnen worden.	Staatssecretaris	De Kamer wordt in het derde kwartaal 2018 geïnformeerd.
AO Externe Veiligheid 22-05-2018	<a href="#">28 089-86</a> verzoekt de regering, daarbij tevens in beeld te brengen welke internationale voorbeelden er zijn van verzekering tegen milieuschade door bedrijven, al dan niet via fondsvorming.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Maritiem 31-05-2018	<a href="#">31 409-187</a> verzoekt de regering om, kleine binnenvaartschepen (dat wil zeggen: korter dan 86 meter en/of met een maximaal laadvermogen van minder dan 1.500 ton), naar voorbeeld van Duitsland, te vrijwaren van de toepassing van de CCR-regels die een bedreiging vormen voor een financieel gezonde bedrijfsvoering.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Maritiem 31-05-2018	<a href="#">31 409-188</a> verzoekt de regering, in gesprek te gaan met vertegenwoordigende organisaties van de binnenvaartschippers en zich in te spannen om hen aan te laten sluiten bij de Declaration of Nijmegen.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Maritiem 31-05-2018	<a href="#">31 409-190</a> verzoekt de regering om, in samenwerking met een kennisinstituut als MARIN onderzoek te doen naar rendabele, onderscheidende en duurzame concepten voor bestaande en nieuwe schepen in de binnenvaart.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenair debat Schiphol en Lelystad Airport 15-05-2018	<a href="#">29 665-328</a> verzoekt de regering om, Schiphol als multimodale hub (trein- en luchtstation) te benoemen in de Luchtvaartnota; verzoekt de regering voorts, in de Luchtvaartnota de ambitie op te nemen om in Europees verband en in samenhang met de internationale spooragenda de overstap van vliegtuig naar trein aantrekkelijker te maken; verzoekt de regering om, kansen voor snelle spoorverbindingen vanaf Amsterdam/Schiphol naar bestemmingen die een aantrekkelijk alternatief zijn voor vliegverkeer te onderzoeken, zoals de binnensteden en de grootste luchthavens van Brussel, Parijs, Frankfurt en Londen.	Minister + Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenair debat frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven 31-05-2018	<a href="#">29 862-45</a> verzoekt de regering, te onderzoeken hoe prikkels kunnen worden verlegd om tot een systeem te komen waarin betaald wordt om afval c.q. grondstoffen te mogen ontvangen; verzoekt de regering, de Kamer hier nog dit jaar over te informeren.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenair debat frauduleus handelen van afvalinzamelbedrijven 31-05-2018	<a href="#">29 862-47</a> verzoekt de regering, te inventariseren hoe informatie en expertise zo efficiënt mogelijk gedeeld kan worden tussen bevoegde gezagen en hoe eventuele kennislacunes aangevuld kunnen worden.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Spoor 14-06-2018	<a href="#">29 984-779</a> verzoekt de regering, in overleg te treden met de NS en ProRail opdat de landelijk uitgedunde dienstregeling zodanig wordt vormgegeven dat de belangrijke knooppunten ook buiten de Randstad bereikbaar blijven.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Spoor 14-06-2018	<a href="#">29 984-781</a> verzoekt de regering op, basis van deze onderzoeken samen met ProRail een afwegingskader op te stellen om te beoordelen of een locatie geschikt is voor gedifferentieerd rijden, en om het komende jaar een praktijkproef te doen op in ieder geval één locatie om de effecten in beeld te brengen; verzoekt de regering tevens, bij uitwerking van stimuleren goederenvervoer ook parallel te werken aan een robuust basisnet en onderzoek naar maatregelen om extra hinder te verminderen.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-426</a> verzoekt de regering, bij de evaluatie en actualisatie te onderzoeken hoe hergebruik van zo schoon mogelijke grond bij het verondiepen, indien beschikbaar uit de eigen omgeving, gestimuleerd kan worden en aantrekkelijker gemaakt kan worden dan het importeren van vervuilde grond en slib uit het buitenland.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-427</a> Verzoekt de regering om samen met lagere overheden beleid en regelgeving te ontwikkelen die ervoor zorgt dat bij de afgifte voor een vergunning voor ontginning van zand en grind ook een plan wordt ontwikkeld voor de invulling na de ontginning, waarin de beste maatschappelijke en ecologische invulling wordt gekozen, inclusief de verantwoordelijkheid voor het dragen van de kosten.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-428</a> verzoekt de regering om, in de beleidsevaluatie tot nieuwe richtlijnen te komen, waarbij naast de toxicologische kwaliteit van te storten grond ook andere factoren die van invloed zijn op de ecologie en de kwaliteit van bodem en water worden meegewogen.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-429</a> verzoekt de regering, te onderzoeken hoe plastic in slib kan worden voorkomen door regelgeving en/of handhaving, en de Kamer hier nader over te informeren.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-430</a> verzoekt de regering om, in deze evaluatie in kaart te brengen op welke locaties sinds de handreiking slib is gestort of op korte termijn gestort gaat worden en hoe dit proces verlopen is, en hierbij in ieder geval de Redichemse Waard mee te nemen; verzoekt daarnaast om, in de evaluatie aandacht te besteden aan de invulling van de rol van gemeenten rondom bestemmingen van specifieke plassen.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat importeren en dumpen van vervuilde grond uit het buitenland 14-06-2018	<a href="#">27 625-431</a> verzoekt de regering om, in de evaluatie te kijken in welke mate deze handreiking wordt gebruikt en naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie deze handreiking te herijken.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenaire debat nieuwe acties en stakingen binnen Air France/KLM 14-06-2018	<a href="#">31 936-485</a> verzoekt de regering, zich kabinet breed maximaal in te zetten voor de Nederlandse publieke belangen die met KLM zijn gemoeid.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Plenair debat nieuwe acties en stakingen binnen Air France/KLM 14-06-2018	<a href="#">31 936-486</a> verzoekt de regering, de verkeers- en vervoersontwikkeling op de luchtvaartmarkt tussen Amsterdam en Dubai scherp te monitoren en zo nodig in te grijpen als blijkt dat de afspraken uit het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Arabische Emiraten worden geschonden.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet
AO Milieuraad 20-06-2018	2501-08-735 verzoekt de regering, in Europa speciale aandacht te vragen voor polymeren binnen de evaluatie van REACH.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Jaarverslagen Infra-structuur en Waterstaat 20-06-2018	<a href="#">34 950-XII-21</a> verzoekt de regering, deze doelstelling niet los te laten en het initiatief te nemen en te houden om, in overleg met partners, dit najaar te komen met een realistisch verkeersveiligheidsplan om genoemde doelstellingen wel te behalen.	Minister	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over de motie.
Plenair debat groeiende filedruk 20-06-2018	<a href="#">31 305-253</a> verzoekt de regering om, middels overleg tussen het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, Kennisinstituut Mobiliteit en de ANWB te komen tot een set van uniforme, eenduidige filecijfers, en om de Kamer uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting voor 2019 hierover te informeren.	Minister	De Kamer wordt uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting 2019 hierover geïnformeerd.
Plenair debat groeiende filedruk 20-06-2018	<a href="#">31 305-259</a> verzoekt de regering om de voordelen van uitvoering van dergelijke diensten buiten de spitsuren in VNG verband bij lokale overheden onder de aandacht te brengen.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenair debat groeiende filedruk 20-06-2018	<a href="#">31 305-255</a> verzoekt de regering om, voor de begrotingsbehandeling de Kamer te informeren over de uitvoering van deze afspraak in het regeerakkoord.	Minister	De Kamer wordt uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting 2019 hierover geïnformeerd.
Plenair debat groeiende filedruk 20-06-2018	<a href="#">31 305-256</a> verzoekt de Minister, bilateraal in te zetten op een structurele oplossing voor grensfiles door het Duitse rijverbod voor vrachtwagens op zondag en feestdagen.	Minister	De uitvoering van de motie is in gang gezet
Plenair debat rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de risico's rondom de jaarwisseling 20-06-2018	<a href="#">28 684-534</a> verzoekt de regering het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over een verbod op de productie van zwaar professioneel knalvuurwerk in EU-verband aan de orde te stellen.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Duurzaam vervoer 21-05-2018	<a href="#">31 305-261</a> verzoekt de regering om versneld pictogrammen op verkeersborden te plaatsen voor alternatieve brandstoffen door werk met werk te maken als er onderhoudswerkzaamheden aan de weg plaatsvinden, verzoekt de regering tevens, met de leveranciers van navigatiesystemen in gesprek te gaan over hoe tankstations voor alternatieve brandstoffen en (snel)laadpunten op dezelfde wijze als reguliere tankstations kunnen worden aangegeven in hun producten.	Staatssecretaris	De uitvoering van de motie is in gang gezet

#### Toezeggingen bewindspersonen Infrastructuur en Waterstaat

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Loodsenwet 21-04-2010	De Minister zal het uitvoeren van de eindevaluatie naar Bedienen op afstand breder betrekken, en ook ondermeer Schuttevaer benaderen.	Minister	Conform de toezegging aan de Tweede Kamer om een evaluatie uit te voeren van twee pilotprojecten: Zeeland (project MOBZ) en Limburg (project Regiocentrale zuid) waarbinnen bediening op afstand wordt gerealiseerd. Huidige planning: Limburg in 2016 en Zeeland in 2018/2019. De evaluatie kan pas worden opgesteld zodra deze pilotprojecten zijn afgerond. Naar verwachting oktober 2019.
AO Waterkwantiteit (2e termijn) 20-06-2011	De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.	Minister	De Kamer wordt in 2023 hierover geïnformeerd
AO Waddenveren 23-04-2014	De Staatssecretaris bericht de Kamer over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheid om de concessieverlening voor de Waddenveren te decentraliseren naar de provincie.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is 3 oktober 2017 gemeld dat lenW samen met de Provincie Friesland in 2018 een onafhankelijk onderzoek uit laat voeren naar de consequenties van de overdracht van het concessiebeheer en -verlening ter voorbereiding van politieke besluitvorming. Zie kamerbrief <a href="#">23 645, nr 649</a> .
AO Vervoer en Beheer Hoofdrailnet (conceptontwerpconcessies) – 2e termijn 15-10-2014	De staatssecretaris informeert de Kamer er schriftelijk over als ze een besluit neemt over een voorstel van NS om tariefdifferentiatie toe te passen.	Staatssecretaris	De Staatssecretaris informeert de Kamer er schriftelijk over als ze een besluit neemt over een voorstel van NS om tariefdifferentiatie toe te passen. NS heeft tot op heden geen voorstel voor tariefdifferentiatie ingediend. In concessie is afgesproken dat NS een voorstel mag indienen.
AO Vervoer en Beheer Hoofdrailnet (conceptontwerpconcessies) – 2e termijn 15-10-2014	De Staatssecretaris informeert de Kamer binnen twee maanden schriftelijk over hoe de aandacht voor het goederenvervoer geborgd wordt in de samenstelling van de directie van ProRail.	Staatssecretaris	Aan deze toezegging kan pas voldaan worden als de opheffing van KeyRail afgerond is.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Luchtvaart 30-09-2015	De Staatssecretaris zal het ORS-advies aan de Kamer doen toekomen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 30-09-2015	De Staatssecretaris zal de Kamer na 8 oktober verder informeren over het verloop van de infractie-procedure door de Europese Commissie inzake FABEC.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 30-09-2015	De Staatssecretaris zegt toe dat de inventarisatie van de risico's van windturbines, in relatie tot de risicokaarten, betrokken zal worden bij de regelgeving ten aanzien van de Omgevingswet.	Staatssecretaris	Windturbines zullen worden meegenomen in het DSO (Digitale Stelsel Omgevingswet). De wijze waarop windturbines in het kader van externe veiligheid in de Omgevingswet worden opgenomen wordt nu uitgewerkt.
AO Transportraad 01-10-2015	De Staatssecretaris zal de Kamer op enig moment na vaststelling in Europees verband van de «Real Driving Emissions»-test informeren over openstaande risico's op verstoring van de marktwerking in dit nieuwe systeem en mogelijkheden voor handhaving bij misstanden onder dit systeem. Daarbij zal de Kamer inzage worden geboden in de manier waarop de onafhankelijkheid van de verschillende toezichtsinstanties voor emissies afkomstig van auto's in de Europese lidstaten is gewaarborgd.	Staatssecretaris	Het conceptvoorstel is door de EC gepubliceerd voor publieksconsultatie. Besluitvorming volg waarschijnlijk in september 2018 in Technische Commissie Motoer-Voertuigen (TCMV). Enige tijd daarna kan de Kamer hierover worden geïnformeerd. Dat zal naar verwachting in de tweede helft van het najaar van 2018 worden.
AO Transportraad 25-05-2016	De Kamer zal worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen ten aanzien van de ITS-richtlijn.	Staatssecretaris	Er loopt momenteel een evaluatie. Aan de hand daarvan stelt de EU DG Move eind 2019 een rapportage op, waarna de Kamer zal worden geïnformeerd.
AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid 26-05-2016	De Minister van Infrastructuur en Milieu zal een onderzoek instellen naar een eventueel verbod op het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
AO Actieagenda Schiphol 07-07-2016	De Staatssecretaris zal verifiëren of de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol op dit moment al meer geluidsbeperking (reductie van 20% in plaats van 5%) realiseren dan overeengekomen in het «Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn» en zal de Kamer hierover schriftelijk informeren zodra de MER van Schiphol er is.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 20-12-2016	Voor de zomer van 2017 informeert de Staatssecretaris de Kamer over het effect van de herpositionering van ProRail op een eventuele btw-afdracht.	Staatssecretaris	Gezamenlijk met ProRail wordt gewerkt aan het inzichtelijk maken van de omvang van deze effecten en aan de mogelijkheden om ze te mitigeren. Op dit moment worden twee varianten onderzocht. Ik verwacht in het najaar van 2018 meer duidelijkheid te kunnen bieden over de mogelijkheden van beide varianten.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Duurzaam en Milieu 18-01-2017	De Staatssecretaris zal vóór de zomer van 2017 een brief aan de Kamer sturen over de evaluatie van TPAC waarin zij ook ingaat op de inrichting van een brede expertcommissie over duurzame biomassa gericht op meerdere stromen.	Staatssecretaris	De toetsing van duurzaam hout (nu TPAC) zal meelopen in de adviesaanvraag aan de SER over een uniform duurzaamheidskader biomassa. De uitkomst van het SER traject wordt afgewacht.
AO Circulaire Economie/ Leefomgeving 16-02-2017	De Staatssecretaris zal vóór het volgende algemeen overleg Circulaire economie in samenspraak met de Minister van Economische Zaken een brief aan de Kamer sturen over de financiële stromen ten behoeve van circulaire economie.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
AO Luchtvaart 23-02-2017	Indien er een bespreking plaats zal vinden tussen de Staatssecretaris en lokale bestuurders rond Schiphol over concrete voorstellen inzake de zorgen van omwonenden over de verkoopbaarheid van hun woningen, zal zij de Kamer hierover na afloop informeren.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 22-06-2017	In de jaarlijkse brief «Voortgang Betuweroute» zal worden ingegaan op de gevolgen van de vertragingen aan het derde spoor in Duitsland voor het spoorvervoer van goederen in Nederland.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met een voortgangsbrief over goederenvervoer Kamerstuk <a href="#">22 589 nr. 324</a>
AO Jaarverslagen Infrastructuur en Milieu 29-06-2017	De Staatssecretaris komt terug op de vraag van het lid Kröger (GroenLinks) ten aanzien van het stimuleren van circulaire economie via aanbestedingen.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
AO Spoorveiligheid en ERTMS 05-07-2017	De Staatssecretaris zal de Kamer in het najaar op de hoogte stellen van de uitkomst van bestuurlijk overleg over het informeren van omwonenden over hun handelingsperspectief bij calamiteiten op het spoor.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 373 nr. 68</a>
AO Transportraad 22-11-2017	De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor op elkaar afgestemde ticketsystemen (de aansluiting van treinverkeer op vluchten), nadat de Minister hierover heeft gesproken met haar EU-collega's.	Minister + Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
AO Transportraad 22-11-2017	De Kamer zal worden geïnformeerd over de toedeling van slots ten opzichte van de toedeling hiervan in andere lidstaten.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 665 nr. 330</a>
AO Water 27-11-2017	De Kamer zal worden geïnformeerd over het besluit van de Minister over Varik-Heesselt.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Water 27-11-2017	De Kamer zal worden geïnformeerd over de kosten van het pompen bij de bak van de A4 in Midden-Delfland versus het waterdicht maken van de bodem van de bak.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
AO Water 27-11-2017	De Kamer zal in 2018 worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar overstromingsrisico's in het grensgebied met Noordrijn-Westfalen.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
AO Water 27-11-2017	De Kamer zal worden geïnformeerd over het onderzoek naar de mogelijkheden voor informatieverstrekking aan de bevoegd gezagen en drinkwaterbedrijven over lozingen vanuit de industrie.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
AO Water 27-11-2017	De Kamer wordt geïnformeerd over de verschillen tussen de dijk bij Uitdam en de rest van het traject Markermeerdijken.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
Plenair debat Implementatie ILUC-richtlijn inzake brandstofkwaliteit 04-12-2017	De Staatssecretaris zal in november 2018 een brief aan de Kamer sturen over de implementatie/ invoering van E10, waarbij zij in zal gaan op de kleine pomphouders, waarbij zij o.a. de sector en gebruikers zal betrekken.	Staatssecretaris	In het najaar 2018 wordt de wijziging van Besluit Luchtverontreiniging naar Tweede Kamer gezonden.
AO Scheepvaart 07-12-2017	De Minister zal in het externe onderzoek naar het boetebeleid voor de binnenvaart ook een vergelijking met andere sectoren laten betrekken, evenals de wijze waarop de boetes worden opgelegd. Dit onderzoek komt voor het zomerreces van 2018 beschikbaar.	Minister	In het najaar 2018 wordt de wijziging van Besluit Luchtverontreiniging naar de Kamer gezonden.
AO Scheepvaart 07-12-2017	In de eerste helft van 2018 ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport naar aanleiding van de vermoedens van misstanden in de zeevaart.	Minister	De onderzoeken bevinden zich in de afrondende fase en zullen daarna voorzien van een beleidsreactie door de Staatssecretaris naar de Kamer worden gestuurd.
AO Scheepvaart 07-12-2017	Eind 2018 ontvangt de Kamer het wetsvoorstel Markttoezicht loodswezen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Leefomgeving 14-12-2017	In 2019 zal de Staatssecretaris het herijkte beleidskader infrastructuur voor alternatieve brandstoffen aan de Kamer sturen. Indien mogelijk zal zij dit eerder doen.	Staatssecretaris	De Kamer zal over de nieuwe ambities mbt mobiliteit in het kader van het klimaatakkoord rond de zomer 2018 worden geïnformeerd. Na de zomer van 2019 zal de Kamer geïnformeerd worden over de herijking van het nationale beleidskader infrastructuur alternatieve brandstoffen. Dit is in lijn met de rapportageverplichting over de uitvoering van de EU Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen aan de Europese Commissie.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	Nadat het onderzoek van Rijkswaterstaat naar geluids-overlast bij de Coenbrug begin 2018 gereed is, zal de Minister de uitkomsten aan de Kamer sturen. Zij zal er tevens voor zorgen dat Rijkswaterstaat met de actiegroep A8-Coenbrug in gesprek zal gaan.	Minister	Rijkswaterstaat en de bewonersgroep hebben in april 2018 met elkaar gesproken. Afgesproken is om voor de zomervakantie opnieuw bij elkaar te komen. Hierbij worden dan de uitkomsten van het onderzoek naar mogelijkheden om het geluidsprobleem betrokken. Deze uitkomsten zullen voor de zomer tevens met de gemeente Zaanstad besproken worden. De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	In het kader van het overwegen-programma wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden bij publieke en private onbewaakte spoorwegovergangen.	Staatssecretaris	Voor het AO MIRT is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	Voor de zomer van 2018, zo mogelijk al begin 2018, ontvangt de Kamer een brief over de mogelijkheden inzake de verbetering van internationale treinverbindingen.	Staatssecretaris	Voor het AO MIRT is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
AO Wegverkeer en verkeersveiligheid 14-12-2017	In het najaar van 2018 ontvangt de Kamer informatie over de verbetering van de ongevalregistratie, waarbij ook de suggesties in overweging worden genomen ten aanzien van koppeling van informatie van verschillende partijen (Sienot), afstelling van verkeerslichten (Van Aalst) en de positie van de voetganger als verkeersdeelnemer (Van Tongeren).	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
AO Wegverkeer en verkeersveiligheid 14-12-2017	In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de suggestie in de regelgeving voor voertuigen te werken met zogenoemde «voertuigfamilies» op basis van de criteria snelheid, massa en afmeting.	Minister	Eind 2018 wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.
AO Wegverkeer en verkeersveiligheid 14-12-2017	De Kamer ontvangt volgend jaar een aangepast wetsvoorstel dat strekt tot invoering van een APK- en kentekenplicht voor tractoren.	Minister	Zoals in december 2017 toegezegd door de Minister wordt momenteel, samen met betrokken partijen, gewerkt aan een hernieuwd voorstel. Het hernieuwde voorstel wordt naar de Tweede Kamer gezonden.
AO Externe Veiligheid 18-01-2018	De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de precieze onderzoeksopdracht van het RIVM-onderzoek naar de fabriek in Son en Breugel.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">27 625 nr. 434</a>
AO Externe Veiligheid 18-01-2018	Als meer bekend is over innovatieve verwerkingsmethodes van asbest, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	Voor de zomer van 2018 ontvangt de Kamer een concretisering van plannen voor openbaar vervoer in stedelijke gebieden.	Staatssecretaris	Voor het AO MIRT is de Kamer geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Staatssecretaris denkt graag met mevrouw Van Brenk (50PLUS) mee over ideeën op het terrein van subjectieve veiligheid en gewenst gedrag in het openbaar vervoer.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	Voor het zomerreces van 2018 ontvangt de Kamer nieuwe informatie over eventuele wensen en mogelijkheden ten aanzien van het gebruik van een landelijke database in het kader van sociale veiligheid in het openbaar vervoer.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Staatssecretaris heeft de intentie het systeem van single check in/check out landelijk in te voeren en de Kamer in de tweede helft van 2018 te informeren over de resultaten van de diverse onderzoeken in dit kader.	Staatssecretaris	Door het NOVB is een werkgroep ingesteld die besluitvorming door het NOVB over enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor voorbereidt. De onderzoeken die de basis vormen voor deze besluitvorming bevinden zich in de afrondende fase. Na de zomer vindt besluitvorming plaats. Zodra het NOVB een besluit heeft genomen, naar verwachting in september, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. De Kamer ontvangt dan tevens de onderbouwing en de achterliggende stukken. Dit heeft de Staatssecretaris ook zo gemeld in haar kamerbrief van 28 maart 2018.
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Staatssecretaris zal het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) vragen de prijselasticiteit van openbaar vervoer te onderzoeken in het kader van de btw-verhoging uit het regeerakkoord.	Staatssecretaris	Het KiM is bezig met onderzoek naar de (vervoerskundige) effecten van de verhoging van de BTW. Naar verwachting zal een 1e versie van dat onderzoek in juni gereed zijn. In het najaar 2018 zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten.
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Staatssecretaris zal onderzoek laten doen naar de automatisering in de taxibranche en de effecten daarvan op de handhaving.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Kamer ontvangt voor het algemeen overleg MIRT van 2018 een terugkoppeling van de gesprekken met decentrale overheden over langjarige beheer- en onderhoudskosten van ov-infrastructuur, mede in relatie tot de aanleg van nieuwe ov-infrastructuur.	Staatssecretaris	Op ambtelijk niveau vinden momenteel gesprekken plaats met decentrale overheden over de impact van hun toenemende BOV-kosten op de financiële ruimte voor nieuwe plannen. In die gesprekken komt ook aan de orde welke stappen de decentrale overheden gaan ondernemen om hun BOV-problematiek te beheersen. Bedoeling is dat uiteindelijk de uitkomsten van deze gesprekken gedeeld worden op de landelijke OV en Spoortafel die in het najaar plaatsvindt.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 17-01-2018	De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vraag van mevrouw Van Brenk (50PLUS) over de planning van de uitfasering van contact geld uit de bus.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Wadden 24-01-2018	In een verzamelbrief voorafgaand aan het komende AO Wadden zal de Kamer worden geïnformeerd over de vraag of en op welke wijze de Waddenzee een status als rechtspersoon kan krijgen, en of dit wenselijk is.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 25-01-2018	Zodra er meer duidelijkheid is over de verkeersverdelingsregel, zal de Kamer worden geïnformeerd. De Minister zal hierbij ingaan op het proces en het tijdpad.	Minister	De toezegging is in uitvoering. In de Kamerbrief van 21 februari 2018 over de aansluitroutes en mer-actualisatie Lelystad Airport is de Tweede Kamer geïnformeerd over het proces en het tijdpad van de verkeersverdelingsregel.
AO Luchtvaart 25-01-2018	De Kamer zal tweemaal per jaar worden geïnformeerd over de herindeling van het luchtruim.	Minister	Continu proces: tweemaal per jaar
AO Luchtvaart 25-01-2018	De Luchtvaartnota 2020–2040 komt in 2019 naar de Kamer.	Minister	De Kamer is geïnformeerd over de planning van de Luchtvaartnota voor het AO van 26 juni met Kamerstuk 196 nr. 491.
AO Luchtvaart 25-01-2018	Naar verwachting komt de MER Schiphol voor de zomer naar de Kamer.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 25-01-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de stappen in het proces rond de luchthavens Eindhoven en Rotterdam. De Minister komt nog terug op de vraag wanneer het onderzoek naar flankerende maatregelen hinderbeperkende maatregelen Eindhoven airport beschikbaar wordt.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 25-01-2018	De Kamer zal in de loop van 2018 worden geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming van de luchtvaartsector.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 25-01-2018	De Minister zal haar collega van JenV vragen naar de toegevoegde waarde van het Convenant vliegen over conflictgebieden en de Kamer hierover informeren.	Minister	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">29 665 nr. 334</a>
AO Spoorordering 31-01-2018	De Kamer ontvangt voor het zomerreces van 2018 een separate brief over de invulling van het toezicht op de spoormarkt.	Minister	In de Kamerbrief over de aanpak van de ordening en sturing op het spoor is aangekondigd dat deze brief (over toezicht) pas gestuurd wordt nadat ACM de quick scan over de spoormarkt begin 2019 oplevert. Verwacht wordt voorjaar 2019.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Spoorordening 31-01-2018	De Staatssecretaris zal met decentrale overheden eventuele mogelijkheden bespreken ten aanzien van het doortrekken van de Valleilijn en de Kamer daarvan een terugkoppeling geven.	Staatssecretaris	In de Kamerbrief over de ordening is gemeld dat de Kamer rond de zomer wordt geïnformeerd over het onderzoek naar doortrekking Valleilijn.
AO Spoorordening 31-01-2018	Voor de zomer informeer ik uw Kamer over hoever ik sta en of we met de decentrale overheden een decentralisatieconvenant kunnen sluiten.	Staatssecretaris	Om te kunnen onderbouwen in welke mate decentralisatie van één of meer spoorlijnen bijdraagt aan een regionaal geïntegreerd aanbod wordt een quick scan uitgevoerd. In het najaar van 2018 worden de resultaten verwacht.
AO Spoorordening 31-01-2018	Medio 2018 wordt de Kamer geïnformeerd over de verbetering van het vervoer over de hogesnelheidslijn.	Staatssecretaris	De langetermijnvisie van NS en ProRail wordt besproken in het bestuurlijk tripartite van begin juli. De Kamer wordt in het najaar van 2018 geïnformeerd.
AO Spoorordening 31-01-2018	De Staatssecretaris zal de Kamer per brief informeren over de maatregelen in het kader van sociale veiligheid.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Spoorordening 31-01-2018	De Staatssecretaris zal met ProRail bezien of het mogelijk is korting toe te kennen voor het gebruik van het spoor door nachttreinen.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
AO Spoorordening 31-01-2018	Voor de zomer ontvangt de Kamer een maatregelenpakket in het kader van het stimuleren van goederenvervoer over het spoor.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">22 589 nr. 24</a>
AO Spoorordening 31-01-2018	De Staatssecretaris gaat met de Minister van J&V in overleg om na te gaan of een sms-service in het kader van sociale veiligheid in de trein mogelijk is.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Spoorordening 31-01-2018	Over de spoorverbinding Hamont-Weert ontvangt de Kamer een brief vóór de zomer.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 984 nr. 783</a> .
AO Milieuraad d.d. 5 maart 2018 20-02-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Kröger c.s. (Kamerstuk <a href="#">34 717, nr. 18</a> ) over vanaf 2021 niet meer gebruiken van palmolie en soja voor biobrandstoffen.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 196 nr. 605</a>
AO Milieuraad d.d. 5 maart 2018 20-02-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de maatregelen, gericht op het voorkomen van microplastics uit schurende reinigingsmiddelen, verf en autobanden in water.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">28 089 nr. 67</a>
AO Milieuraad d.d. 5 maart 2018 20-02-2018	De Staatssecretaris zal alsnog een reactie naar de Kamer zenden op de brief van de Gezondheidsraad die december 2016 naar de Kamer werd gestuurd, waarin deze waarschuwt voor de gezondheidseffecten van microplastics.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">30 872 nr. 219</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
Mondelinge vragen van het lid Wassenberg (PvdD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Provincie Zuid-Holland: Beweringen Chemours zijn niet waar» 06-03-2018	Voorzitter. Eén niet onbelangrijk detail nog om verwarring te voorkomen over zeer zorgwekkende stoffen en de minimalisatieplicht. Er is één lijst van zeer zorgwekkende stoffen. Alleen als je het aan de voorkant regelt, valt het daaronder, maar gaat het over een bijproduct dat er uitkomt, dan valt het onder de minimalisatieplicht. Maar uiteindelijk staan ze dus allemaal op die ene lijst van zeer zorgwekkende stoffen. Het leek me belangrijk om dat nog even te verhelderen. De voorzitter: Wanneer komt de brief richting de Kamer. Voor de zomer, voorzitter. Ik probeer daarin een aantal zaken opnieuw neer te zetten, zodat we meer naar de voorkant gaan in plaats van naar de achterkant. Dat zijn we aan het uitwerken. Daarom kom ik met die brief. De Kamer weet dat dit absoluut mijn volle aandacht heeft en dat ik echt aan het bekijken ben hoe we het systeem kunnen aanscherpen om mensen te laten weten dat de overheid zo veel mogelijk wil zorgen voor een veilige leefomgeving.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">28 089 nr. 88</a>
AO Spoor 20-02-2018	Ik zou ook voor de zomer een brief kunnen sturen. Dan kan mevrouw Van der Graaf beoordelen of er na die brief nog specifieke wensen overblijven. Zullen we het zo doen? Dan zeg ik een brief toe op dit punt en komen we voor de zomer nog naar de Kamer met het antwoord op deze vraag.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">28 642 nr. 103</a>
AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid 13-03-2018	De Kamer zal voor de zomer van 2018 per brief worden geïnformeerd over de voortgang van safety deals.	Minister	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid 13-03-2018	Voor de zomer van 2018 ontvangt de Kamer, in het kader van de MIRT, nadere informatie over het voorkomen van verstoringen bij Kornwerderzand en de verbetering van fietsveiligheid in het algemeen.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid 13-03-2018	Rond de zomer van 2018 ontvangt de Kamer de uitkomsten van het proefproject «Doortrappen» waarbij ouderen worden geholpen om veilig te blijven fietsen.	Minister	De Kamer is geïnformeerd met Kamerstuk <a href="#">29 398 nr. 606</a>
AO Circulaire Economie 15-03-2018	De Kamer zal vanaf april 2018 elk half jaar de tussentijdse resultaten van de monitoring inzake de reductie van zwerfval toegezonden krijgen samen met een verslag van het bestuurlijk overleg, inclusief het tijdpad voor het wetstraject en het plan van aanpak van het bedrijfsleven.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Circulaire Economie 15-03-2018	In de kabinetsappreciatie van de transitieagenda's zal ook worden ingegaan op LAP3 en de situatie met kwik.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
AO Circulaire Economie 15-03-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de CO <sub>2</sub> -bijdrage van de circulaire economiedoelstellingen.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
AO Circulaire Economie 15-03-2018	In de kabinetsreactie op de transitieagenda's zal de Staatssecretaris ingaan op de gesprekken met de branche over producentenverantwoordelijkheid.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer is geïnformeerd met de brief «Kabinetsreactie op de Transitieagenda's Kamerstuk <a href="#">32 852 nr. 59</a>
AO Circulaire Economie 15-03-2018	De Kamer zal in de loop van het jaar worden geïnformeerd over de recyclingdoelstellingen voor verpakkingen.	Staatssecretaris	De Tweede Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	In het voorjaar van 2018 ontvangt de Kamer: de prioritering ten aanzien van de bereikbaarheid van Schiphol, binnen de bredere afwegingen in de metropoolregio Amsterdam.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 61</a>
Notaoverleg MIRT 11-12-2017	In het voorjaar van 2018 ontvangt de Kamer: nadere informatie over de bereikbaarheid van Science Park Utrecht.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 72</a>
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt op de hoogte gesteld over de handhaving inzake Bo-Rent-fraude met roetfilters.	Staatssecretaris	De Kamer wordt in het najaar 2018 geïnformeerd.
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer krijgt de uitwerking van de plannen voor de harmonisatie van de milieuzones voor de zomer toegestuurd.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd op <a href="#">29-06-2018 inzake Contouren harmonisatie milieuzones</a>
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt op de hoogte gesteld van de berekening CO <sub>2</sub> -reductie fossiele versus duurzame auto's.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt rond de zomer geïnformeerd over de uitfasering van bromfietsen.	Staatssecretaris	De Kamer wordt in het najaar 2018 geïnformeerd over de versnelling van de transitie naar elektrische bromfietsen
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de stand van zaken inzake de handhaving van de milieuzone op de Maasvlakte voor buitenlandse vrachtwagens.	Staatssecretaris	De Kamer is geïnformeerd op <a href="#">29-06-2018 inzake Contouren harmonisatie milieuzones</a>
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de vraag of de aanleg van laadpalen kan worden meegenomen op de lijst met vve-onderwerpen waarvoor geen meerderheidsbesluit nodig is.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de resultaten van de Mobiliteitstafel.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Duurzaam vervoer 19-04-2018	De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de besteding van de 100 miljoen voor de fiets, incl. reactie op fietsplan D66.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">34 775-A nr. 70</a>

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer ontvangt voor de zomer de bevindingen van de ILT rondom de verontreinigingssituatie bij Chemours en de Zwitserlandroute.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">31 305 nr. 261</a>
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer ontvangt, nadat de resultaten van het onderzoek van de provincie naar de lozingen van PFOA bekend zijn, deze resultaten. Hierbij wordt ook ingegaan op het hoe en waarom.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 16-05-2018	Na het bestuurlijk omgevingsberaad en gesprekken met verschillende partners zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang en vormgeving van het integraal toezicht bij BRZO-bedrijven.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer wordt geïnformeerd over de datum van de herziening van de vergunning van Chemours.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer zal jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van de sanering van het Thermp-hosterrein.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer ontvangt voor het AO Leefomgeving op 7 juni 2018 een kaderbrief met een brede schets van de agenda met uitwerking van het safe by design concept en een schets van de intensivering van de aanpak en het betrekken van de maatschappij.	Staatssecretaris	De toezegging is afgedaan met Kamerstuk <a href="#">28 089 nr. 88</a>
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer wordt in de voortgangsbrieff geïnformeerd over de ervaringen van de gemeenten met de lijst van potentieel zeer zorgwekkende stoffen.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De brief van de provincie met de advieswaarde van GenX en de aangescherpte norm van GenX in het oppervlaktewater zal worden doorgestuurd aan de Kamer.	Minister	De toezegging is afgedaan met <a href="#">27 624 nr. 434</a>
AO Externe veiligheid 16-05-2018	De Kamer ontvangt in het najaar een brief met nadere uitwerking van de mogelijkheden en verboden van de vergunningverlening en handhaving bij BRZO-bedrijven en een uitwerking van de betrokken handhavende instanties.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Nucleaire veiligheid 17-05-2018	De Kamer krijgt een overzicht van de oefeningen in het kader van nucleaire veiligheid die zijn geweest.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Nucleaire veiligheid 17-05-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd vergunningverleningsprocedure en de wetgeving aan beide zijden van de grens.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Nucleaire veiligheid 17-05-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de gesprekken met de burgemeesters in het kader van het veiligheidsoverleg over al dan niet ontbrekende rampenplannen.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Nucleaire veiligheid 17-05-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de kwartiermaker en de klankbordgroep inzake de eindberging.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Minister zal zich inzetten voor een integrale visie op de toekomst van het mainportbeleid van de havens en de Kamer hierover informeren.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Minister zal in gesprek gaan met de ASV over de verschillen met Duitsland en de Kamer hierover informeren.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal zodra er meer duidelijk is over de oplossing van het probleem van de congestie in de haven van Rotterdam worden geïnformeerd.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal een brief ontvangen over de voortgang van de Maritieme Servicehaven Flevoland.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	In de verzamelbrief zal de Minister de Kamer informeren over de voortgang van het bunkerlicentie-systeem Rotterdam.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerbrief op 5 juli 2018 inzake Diverse toezeggingen naar aanleiding van het AO Maritiem en het 30-ledendebat in mei 2018.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal in de verzamelbrief worden geïnformeerd over de Waddenconferentie en zal op de hoogte worden gehouden over het illegaal vissen in de Voordelta.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	Voor de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de review ten aanzien van de sluis bij IJmuiden.	Minister	De toezegging is afgedaan met Kamerbrief 03-07-2018 Project Zeetoeegang IJmond
AO Maritiem 17-05-2018	In de verzamelbrief zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de afspraken van de Maasvlakte 2 met betrekking tot de specifieke punten van mevrouw Van Tongeren (GroenLinks).	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de haalbaarheid van het «meten aan de pijp».	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de onderzoeksresultaten inzake de problematiek rondom cruiseschepen en het Europees level playing field.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Maritiem 17-05-2018	De Kamer zal in het najaar worden geïnformeerd over het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de mogelijke zelfbediening van sluizen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging in het najaar worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Transportraad 30-05-2018	Een plan van aanpak ten behoeve van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen.	Minister	
AO Transportraad 30-05-2018	In de ILT-rapportage die eind 2018 naar de Kamer komt, zal ook worden ingegaan op de vraag of Nederlandse boetes daadwerkelijk worden betaald.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Transportraad 30-05-2018	De Kamer krijgt een impactstudie naar de gevolgen voor het Nederlandse busvervoer van de Europese openstelling van het busvervoer.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Transportraad 30-05-2018	De vergunningsgrens van 0 kg. voor pakketdiensten.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	In het voorjaar van 2019 komt de Staatssecretaris terug op de vraag van het lid Ziengs (VVD) ten aanzien van kruissubsidies (op stations) op basis van de quick scan van de ACM.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	Rond de zomer ontvangt de Kamer de analyse van de btw-verhoging door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM).	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	De Staatssecretaris zal schriftelijk reageren op het actieplan «Denderende banen op het spoor» van D66, aangeboden door het lid Sienot (D66). De Staatssecretaris zal het stuk interdepartementaal bespreken.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	Voor de zomer informeert de Staatssecretaris de Kamer over sociale veiligheid in het OV in een brief. Hierin zal ook aandacht worden besteed aan opgelegde stationsverboden en de alert-app.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	De Staatssecretaris komt na de zomer terug op de vragen van het lid Amhaouch (CDA) op het onderwerp winterweer en het voorkomen van verstoringen.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	De Staatssecretaris komt op korte termijn terug op de vraag van het lid Laçin (SP) over de twee taxatierapporten in het kader van Rosmalen.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	De Staatssecretaris informeert de Kamer na de zomer over haar voornemen tot internationaal overleg over grensoverschrijdende verbindingen («spoortop»).	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Spoor 06-06-2018	Voor het algemeen overleg Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi van 20 september 2018 informeert de Staatssecretaris de Kamer over de uitkomst van de proef van de single check-in-check-out op de Valleilijn.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.



Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Spoor 06-06-2018	Eind 2018 komt de evaluatie van de trillinghinder en -schade van meer vervoer per spoor rondom Meteren op basis van nieuwe data van ProRail.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Milieuraad 19-06-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over het initiatief vanuit het Ministerie van SZW inzake kennisdeling m.b.t. REACH.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Milieuraad 19-06-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de wijze waarop in Europese context wordt omgegaan met schadelijke stoffen die nu in omloop zijn, zoals PFOA en GenX.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Milieuraad 19-06-2018	In het verslag van de Milieuraad van 25 juni 2018 zal worden weergegeven hoe de Staatssecretaris ten overstaan van haar Europese collega's haar steun heeft uitgesproken voor het Duitse initiatief inzake persistente en toxische stoffen en hoe zij hierop hebben gereageerd.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 20-06-2018	De Minister en Staatssecretaris zullen met de Inspectie Leefomgeving en Transport overleg voeren over de vraag of capaciteit en taken in balans zijn en de Kamer de uitkomst daarvan terugkoppelen in het kader van de begrotingsbehandeling in het najaar van 2018.	Minister + Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 20-06-2018	Ten aanzien van de wens van de heer Wassenberg (PvdD) om didecyldimethylammoniumchloride in groene-aanslagreinigers voor particulier gebruik te verbieden evalueert de Staatssecretaris het advies van het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) om via etikettering als professionele maatregel te werken. De uitkomst van die evaluatie ontvangt de Kamer.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO ERTMS/Spoorveiligheid 28-06-2018	De Staatssecretaris zal in het najaar van 2018 aan de Kamer rapporteren over wat zij zal doen met de aanbevelingen van de Boston Consulting Group (BCG), zoals genoteerd in de achtste voortgangsrapportage ERTMS.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO ERTMS/Spoorveiligheid 28-06-2018	De quick scan naar het vervoer van gevaarlijke stoffen, waaronder chloor, wordt in het voorjaar van 2019 naar de Kamer gestuurd.	Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer wordt geïnformeerd over de capaciteit en handhaving van truckparkings waarover zij al voor het zomerreces van 2018 een eerste inventarisatie ontvangt (afkomstig van Rijkswaterstaat).	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Water 28-06-2018	De Kamer ontvangt een brief waarin wordt ingegaan op wat de volgende stap wordt bij de Europese ketenaanpak medicijnresten.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Minister zal in de tweede helft van 2018 de Kamer informeren over het voorstel van de Unie van Waterschappen over het nieuwe belastingstelsel en zal daarbij, naast de vervuiler betaald, ook de begrippen eenvoudig en transparant laten meewegen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Minister zal samen met de Staatssecretaris de Kamer in een brief informeren over het verzorgingsprincipe en uiteenzetten hoe het drinkwatercriterium wel in REACH kan worden opgenomen. De brief komt over twee weken.	Minister + Staatssecretaris	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Kamer zal na de zomer worden geïnformeerd over de resultaten van de oliemonsters naar aanleiding van het ongeluk met Odfjell in de Rotterdamse haven.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Minister zal de Kamer informeren over de resultaten van de metingen die wekelijks door de provincie Zuid-Holland worden uitgevoerd naar lozingen met PFOA.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Kamer ontvangt in de tweede helft van 2018 een brief waarin de acties en de voortgang van het tegengaan van de veeninklinking staan.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Water 28-06-2018	De Kamer ontvangt een brief over de acties en voortgang van het tegengaan van de lozingen van de pleziervaart.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2018 geïnformeerd over: -de mogelijkheden voor het opwaarderen van spitsstroken tot volwaardige rijstroken, waarbij specifiek wordt ingegaan op de A50 en de A58.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2018 geïnformeerd over: de besluitvorming over het knooppunt A1-A35 Azelo/Buren en over een verbetering van de verbinding van de A4 via de N11 met de A12.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2018 geïnformeerd over: de wijze waarop wordt omgegaan met de aanbevelingen van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli).	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2018 geïnformeerd over: de verdeling van de extra regeerakkoordmiddelen over de verschillende projecten door middel van een inzichtelijke infographic.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO MIRT 27-06-2018	De Kamer ontvangt voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2018 een schriftelijke reactie op de door het lid Von Martels (CDA) aangereikte cijfers ten aanzien van regionale cofinanciering en het hanteren van criteria.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
Parlementair agenda punt AO Luchtvaart 26-06-2018	De Kamer zal in het najaar worden geïnformeerd over de stand van zaken inzake duurzame luchtvaart.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	Op korte termijn zal de Kamer het CE Delft-rapport over de klimaatdefecten van een vliegtaks incl. de reactie van de Minister hierop ontvangen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	De Kamer zal (in de brief over verduurzaming van de luchtvaart) worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor het ministerie om elektrisch vliegen in te zetten voor functionele doeleinden.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitfasering van de meest vervuilende vliegtuigen (hoofdstuk 3).	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	Zodra er meer bekend is over de situatie bij Wezep, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	Zodra er meer bekend is n.a.v. de gesprekken in Brussel over de aanpassing van de slotverordening, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	De Kamer ontvangt een update, als er weer een stap is gezet is inzake de mogelijkheid van een luchthaven in zee.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Luchtvaart 26-06-2018	De Kamer zal in de zomer het rapport van de regiegroep van de belevingsvlucht incl. de reactie van de Minister ontvangen.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

Vindplaats	Omschrijving	Bewindspersoon	Stand van zaken
AO Vliegveiligheid 03-07-2018	De Kamer ontvangt ieder half jaar een voortgangsrapportage over de veiligheid in de luchtvaartsector. De eerste voortgangsrapportage komt voor het kerstreces naar de Kamer.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Vliegveiligheid 03-07-2018	De Roadmap safety improvement Schiphol komt uiterlijk oktober 2018 naar de Kamer.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.
AO Vliegveiligheid 03-07-2018	De Kamer ontvangt een evaluatie van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV, het NLR en To70, voordat tot groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol kan worden overgegaan.	Minister	De Kamer zal conform de toezegging worden geïnformeerd.

## Bijlage 4 Subsidieoverzicht

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaartal)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaartal)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaartal)	
<b>Artikel 11 Integraal Waterbeleid</b>												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieprogramma wereldwijd werken met water: Partners voor Water (HGIS)	- 125	0	0	0	0	0	0	2015	n.v.t.	2015	
	Subsidieregeling waterveiligheid en waterzekerheid stedelijke delta's: Partners voor Water (HGIS)	5.172	4.000	4.000	1.500	500	0	0	n.v.t.	2018	2021	
	Tijdelijke subsidiere- geling IGRAC 2016-2021	400	400	400	400	400	0	0	2016	2021	2021	
	Tijdelijke subsidiere- geling Delta Alliance 2016-2020	0	250	200	0	0	0	0	n.v.t.	2019	2020	
<i>Overig</i>												
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland – Programma Partners voor Water 3 (HGIS)	- 445	0	0	0	0	0	0	-	-	-	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland – Programma Partners voor Water 4 (HGIS)	4.649	9.072	7.402	10.102	11.102	8.802	8.802	-	-	-	
<i>Begroting</i>												
	Instituut Fysieke Veiligheid – Project Water en Evacuatie	50	0	0	0	0	0	0	**	**	-	
	Provincie Friesland – Regiecollege Wadden- gebied	0	60	60	60	60	60	60	2014	**	-	
<i>Incidenteel</i>												

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)
	<b>Incidentele subsidies</b>										
	11.01 Algemeen Waterbeleid	244	150	100	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Stichting Deltares – Bouw GeoCentrifuge</b>	0	1.030	1.030	1.040	0	0	0	*	*	-
	<b>Incidentele subsidies</b>										
	11.04 Waterkwaliteit	36	36	0	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>9.981</b>	<b>14.998</b>	<b>13.192</b>	<b>13.102</b>	<b>12.062</b>	<b>8.862</b>	<b>8.862</b>			
	<b>Artikel 13 Bodem en Onder- grond</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Tijdelijke subsidiere- geling drinkwater Saba en St. Eustatius 2017	285	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	2022	2017 6
	Tijdelijke subsidiere- geling drinkwater en afvalwater Bonaire 2017	3.829	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	2022	2017 6
	Tijdelijke subsidiere- geling drinkwater BES en rioolwaterzuive- ringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2022	-	6.435	4.823	2.211	2.211	2.211	2.497	n.v.t.	2022	2022
	<i>Besluit</i>										
	Besluit financiële bepalingen bodemsa- nering – Bedrijvenre- geling	735	1.376	8.157	8.438	11.272	17.796	15.708	2015	2020	2024
	Besluit financiële bepalingen bodemsa- nering – Collectieve saneringen	650	800	500	500	500	500	500	2015	2020	2024
	<i>Begroting</i>										
	Provincie Friesland – Regiecollege Wadden- gebied	48	0	0	0	0	0	0	2014	**	- 10
	Openbaar Lichaam Saba – Drinkwatervoor- ziening Saba	0	0	0	0	0	0	0	**	**	

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)
	Water- en Energiebe- drijf Bonaire N.V. – Exploitatiekosten RWZI Bonaire	0	0	0	0	0	0	0	**	**	
<i>Incidenteel</i>											
	St. Bureau Commissie voor de Milieu- Effectrapportage – Programma Commissie MER	2.000	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 13.01 Ruimtelijk Instrumentarium	161	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 13.02 Geo-informatie	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 13.03 Gebiedsontwik- kelen	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 13.04 Ruimtegebruik Bodem	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 13.05 Eenvoudig Beter	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>7.708</b>	<b>8.611</b>	<b>13.480</b>	<b>11.149</b>	<b>13.983</b>	<b>20.507</b>	<b>18.705</b>			
<b>Artikel 14 Wegen en Verkeers- veiligheid</b>											
<i>Regeling</i>											
	Subsidieregeling Fietsersbond	582	600	600	600	600	600	600	2016	2021	2021
	Subsidieregeling Veilig Verkeer Nederland	3.523	3.893	3.736	3.736	3.736	3.736	3.736	2017	2022	2018
	Subsidieregeling SWOV	3.878	3.870	3.869	3.869	3.869	3.869	3.869	2017	2022	2018
	Subsidieregeling Team Alert	750	760	765	765	764	764	764	2017	2022	2018
<i>Incidenteel</i>											
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	495	50	50	0	0	0	0	*	*	–

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)al)
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	30	60	0	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>9.258</b>	<b>9.233</b>	<b>9.020</b>	<b>8.970</b>	<b>8.969</b>	<b>8.969</b>	<b>8.969</b>			
<b>Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor</b>											
<i>Wet</i>											
	NS – Intercityver- binding Dordrecht- Breda	1.380	2.000	0	0	0	0	0			8
<i>Regeling</i>											
	Subsidieregeling beheersing GSM-R interferentie	3.573	0	0	0	0	0	0	2017	n.v.t.	2016 3
	Tijdelijke subsidiere- geling spoogoederen- vervoer voor bijzondere omleidings- kosten	676	2.200	2.900	3.000	2.938	3.000	1.000	n.v.t.	2019	2022
	Tijdelijke subsidiere- geling Stichting Rocov Fryslân inzake consumenteninspraak Friese Waddenveren 2017–2021	12	12	12	12	12	12	12	n.v.t.	2021	2021
	Tijdelijke subsidiere- geling SLKT 2017–2018	48	50	0	0	0	0	0	n.v.t.	2018	2018
	Tijdelijke subsidiere- geling Stichting CROW inzake OV-Klantenbarometer 2018–2022	100	200	200	200	200	200	200	n.v.t.	2022	2022
<i>Begroting</i>											
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) – OV-loket 2016–2018	318	326	322	320	320	320	320	**	**	-
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) – Beleidson- dersteuning 2016–2018	238	237	240	238	238	238	238	**	**	-



Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)al)
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr – exploitatie Regional Express 13	500	250	250	250	250	250	250	**	**	–
<i>Incidenteel</i>											
	NS Reizigers BV – Sociale Veiligheid	4.100	3.600	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	110	191	89	59	59	59	59	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>11.054</b>	<b>9.066</b>	<b>4.013</b>	<b>4.079</b>	<b>4.017</b>	<b>4.079</b>	<b>2.079</b>			
<b>Artikel 17 Luchtvaart</b>											
<i>Regeling</i>											
	Subsidieregeling KDC (Knowledge Development Centre)	34	38	38	38	38	38	38	2017	2022	2022
	Regeling Bijdrage onderwerpen graan- resten	1.773	1.800	1.800	1.786	1.803	1.803	0	2016	2022	2022
<i>Begroting</i>											
	Bijdrage Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) / Omgevingsraad Schiphol (ORS)	353	369	369	369	369	369	369	**	**	–
	Bijdrage commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	140	140	140	140	140	140	140	**	**	–
	St. Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio – Leefomgeving Schiphol	2.900	0	1.000	400	400	0	0	**	**	–
	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. – Corporate Biofuel Programme	200	200	0	0	0	0	0	**	**	–

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)
	Stichting Klachtente- lefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg – klachtenbehandeling AWACS-Geilenkirchen, Weeze-Niederrhein en Luik-Bierset	75	75	75	75	75	75	75	**	**	–
	Stichting Avi-Assist – Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	40	50	50	0	0	0	0	**	**	–
<i>Incidenteel</i>											
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	203	942	20	0	0	0	0	*	*	–
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider N.V. – Luchtverkeersdienst- verlening Bonaire	647	650	650	477				*	*	
	<b>Totaal artikel</b>	<b>6.366</b>	<b>4.264</b>	<b>4.142</b>	<b>3.285</b>	<b>2.825</b>	<b>2.425</b>	<b>622</b>			
<b>Artikel 18 Scheepvaart en Havens</b>											
<i>Regeling</i>											
	Tijdelijke subsidiere- geling EICB 2012	15	0	0	0	0	0	0	2012	n.v.t.	2013
	Tijdelijke subsidiere- geling kennismakings- stages scheepvaart	131	0	0	0	0	0	0	2014	n.v.t.	2017
	Subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	448	0	0	0	0	0	0	2018	n.v.t.	2017 3
	Tijdelijke subsidiere- geling innovaties duurzame binnenvaart 2018	–	1.304	0	0	0	0	0	2018	2020	2019 3
	Tijdelijke subsidiere- geling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017–2021	3.500	6.489	4.104	1.764	0	0	0	n.v.t.	2021	2021 4
<i>Incidenteel</i>											

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)
	NWO – Subsidie Topsector Logistiek	4.275	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Zero Emissie Transport (Low Carbon Freight)	0	85	0	0	0	0	0	*	*	–
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en havens	89	165	68	0	0	0	0	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>8.458</b>	<b>8.043</b>	<b>4.172</b>	<b>1.764</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Artikel 19 Uitvoering Milieu- beleid en Internationaal</b>											
<i>Regeling</i>											
	Rijkscofinancieringsre- geling Interreg V	0	839	967	0	0	0	0	n.v.t.	2020	2020
	Projectstimuleringsre- geling Interreg V	650	0	0	0	0	0	0	n.v.t.	2020	2020
	<b>Totaal artikel</b>	<b>650</b>	<b>839</b>	<b>967</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Artikel 20 Lucht en Geluid</b>											
<i>Incidenteel</i>											
	Incidentele subsidies 20.01 Lucht en Geluid	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Artikel 21 Duurzaamheid</b>											
<i>Regeling</i>											
	Tijdelijke subsidiere- geling Milieu Centraal 2018–2021	928	629	629	629	629	629	629	2015	2020	2021
	Subsidieregeling SMK 2018	390	100	20	0	0	0	0	2014	2020	2018
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport	7.166	1.620	1.620	1.620	0	0	0	n.v.t.	2022	2021
	Subsidieregeling Caribisch Nederland	–	4.291	3.559	1.374	1.374	1.375	0	n.v.t.	2022	2022
	<i>Incidenteel</i>										4

Begro- tings- artikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)al)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)al)
	Programma CIRCO en Nederland Circulair	990	990	0	0	0	0	0	*	*	-
	Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens	232	3.884	8	28	0	0	0	*	*	-
	Incidentele subsidies 21.06 Natuurlijk Kapitaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-
	Incidentele subsidies 21.07 Duurzame mobiliteit	-	21.951	5.546	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>9.707</b>	<b>33.465</b>	<b>11.382</b>	<b>3.651</b>	<b>2.003</b>	<b>2.004</b>	<b>629</b>			
	<b>Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Subsidieregeling verwijderen asbest- daken	26.196	23.091	7.583	2.894	13.094	19.594	19.594	n.v.t.	2019	2019
	Subsidieregeling versterking omgevings- veiligheid BRZO-sector	509	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	n.v.t.	2021	2021
	Subsidieregeling VeiligheidNL	98	180	180	180	180	180	180	n.v.t.	2022	2022
	<i>Europese regeling</i>										
	EU-project NANoReg	51	2.182	0	0	0	0	0			
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 22.01 Veiligheid Chemische Stoffen	486	535	235	265	175	175	175	*	*	-
	Belangenvereniging Pyrotechniek Nederland – Safety Deal Vuurwerk	113	0	0	0	0	0	0	*	*	-
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	380	1.801	1.906	2.475	675	675	675	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>27.834</b>	<b>29.789</b>	<b>11.904</b>	<b>7.814</b>	<b>16.124</b>	<b>22.624</b>	<b>22.624</b>			
	<b>Artikel 97 Algemeen Depar- tement</b>										

Begro- tingsar- tikel	Naam subsidie (regeling) (met hyperlink naar vindplaats)	2017 <sup>1</sup>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Laatste evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Volgende evaluatie <sup>1</sup> (jaar)	Einddatum subsidie <sup>2</sup> (regeling) (jaar)	
<i>Wet</i>												
	Nederlands Normali- satie Instituut – Normalisatiewerkzaam- heden radio- activiteitsmetingen 2013–2017	51	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
<i>Besluit</i>												
	COVRA N.V. – Onderzoeksprogramma Eindberging Nucleair Afval (OPERA)	0	281	0	0	0	0	0	n.v.t.	2019	2009	
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling Urban Futures Studio	250	250	250	250	250	0	0	n.v.t.	2023	2021	
<i>Begroting</i>												
	NWO – Programma Duurzame Logistiek	250	250	0	0	0	0	0	**	**	–	
	NWO – Programma Smart Urban Regions of the Future (SURF)	750	750	750	750	0	0	0	**	**	–	11
	Van Citters Beheer BV – Sanering Thermphos	–	16.000	5.000	6.700	0	0	0	**	**	–	
<i>Incidenteel</i>												
	Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	40	78	255	356	502	502	502	*	*	–	
	<b>Totaal artikel</b>	<b>1.341</b>	<b>17.609</b>	<b>6.255</b>	<b>8.056</b>	<b>752</b>	<b>502</b>	<b>502</b>				
<b>Totaal Hoofdstuk XII</b>		<b>92.356</b>	<b>135.917</b>	<b>78.527</b>	<b>61.870</b>	<b>60.735</b>	<b>69.972</b>	<b>62.992</b>				

<sup>1</sup> Ten behoeve van de inzichtelijkheid zijn subsidies en subsidieregelingen die met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Binnenlandse Zaken dan wel het Ministerie van Economische Zaken niet opgenomen. Dit leidt in de 2017 tot verschillen ten opzichte van het Jaarverslag 2017.

### **Toelichting**

1. Een \* in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een \*\* een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
2. Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.
3. De evaluatie is uitgevoerd, publicatie is voorzien medio 2018.
4. Nieuwe regeling, publicatie is voorzien in de loop van 2018.
5. De programmamiddelen voor de programma's Partners voor Water worden op het subsidie-artikel verantwoord.
6. Artikel 13. De subsidieregelingen Tijdelijke subsidieregeling drinkwater Saba en St. Eustatius 2017 en de Tijdelijke subsidieregeling drinkwater en afvalwater Bonaire 2017 hadden een looptijd van 1 jaar, en zijn opgevolgd door de subsidieregeling Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2022. De evaluatie van de eerste twee regelingen zal worden opgenomen in de evaluatie van de huidige lopende regeling die voorzien is voor 2022.
7. De huidige subsidieregeling vervalt per 1-1-2019, een vervolgregeling wordt in de tweede helft van 2018 gepubliceerd.
8. Deze subsidie heeft, hoewel rechtstreeks gebaseerd op de Wet personenvervoer 2000, een incidenteel karakter. Evaluatiemomenten zijn daarom niet opgenomen.
9. Deze subsidie is verstrekt op grond van de Kaderwet EZ-subsidies. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.
10. Deze subsidie is overgeheveld van artikel 13 naar artikel 11.
11. De voortgangsrapportage voor de Subsidie(regeling) Urban Futures Studio is te vinden op: <https://www.uu.nl/en/files/online-voortgangsverslag-urban-futures-studio-20172018-002klpdf>.

## Bijlage 5 Evaluatie- en overig onderzoek

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	<b>Waterkwantiteit</b>	11			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Waterkwantiteit	11	2014	2014	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-442254">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-442254</a>
	Waterkwantiteit en kwaliteit	11	2020 <sup>1</sup>	2021	
	Waterkwaliteit	11	2015	2015	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/11/23/beleidsdoorlichting-beleidsartikel-12-waterkwaliteit">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/11/23/beleidsdoorlichting-beleidsartikel-12-waterkwaliteit</a>
<b>Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>					
	Leefomgevingsbalans (1x per 2 jaar)	11		2017	<a href="http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeuomgeving/2014">http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeuomgeving/2014</a> <a href="http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeuomgeving/jaargang-2017">http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeuomgeving/jaargang-2017</a>
	Eind- en deelevaluaties programma's Ruimte voor de Rivier en Zandmaas/ Grensmaas	11	2012	2018	<a href="http://publicaties.minienm.nl/documenten/eind-en-deelevaluaties-programma-s-ruimte-voor-de-rivier-en-zandmaas-grensmaas">http://publicaties.minienm.nl/documenten/eind-en-deelevaluaties-programma-s-ruimte-voor-de-rivier-en-zandmaas-grensmaas</a>
	Evaluatie Deltawet (experimenteerartikel in 2021/2)	11	2016	2016	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-34513-1.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-34513-1.html</a>
	(tussentijdse) evaluatie Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee	11	2017	2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/07/06/beleidsverkenning-waddengebied-tussenevaluatie-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-en-herziene-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-2016-2018">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/07/06/beleidsverkenning-waddengebied-tussenevaluatie-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-en-herziene-samenwerkingsagenda-beheer-waddenzee-2016-2018</a>
	Pilot ex-post doelmatigheids-onderzoek waterveiligheidsprojecten	11	2017	2018	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-846672">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-846672</a>
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
MKBA's					
	CPB: overstromingsrisico's		2017	2017	CPB (2017), <i>Cost-benefit analysis for flood risk management and water governance in the Netherlands: an overview of one century</i>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats	
Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	MIRT-onderzoeken				<a href="https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2017/09/19/mirt-2018">https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2017/09/19/mirt-2018</a>	
	Deltaprogramma Ontwerp Nationaal Waterplan 2016–2021	11			<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710–35.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31710–35.html</a>	
	Advies van Bureau ICT-toetsing (BIT) over het programma Landelijk Meetnet Water 2				<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625–447.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27625–447.html</a>	
	Onderzoeken m.b.t. totstandkoming Omgevingswet	11			<a href="http://www.omgevingswetportaal.nl/publicaties/publicaties-eenvoudig-beter">http://www.omgevingswetportaal.nl/publicaties/publicaties-eenvoudig-beter</a>	
	PBL: Leefomgevingsbalans (1x per 2 jaar)	11		2016	<a href="http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeufofomgeving/2014">http://themasites.pbl.nl/balansvandeleeufofomgeving/2014</a>	
	Actualisatie initiële beoordeling KRM: beoordeling het bereiken van de goede milieutoestand en daarbij behorende doelen in 2020 n.a.v. het treffen van maatregelen in het kader van bestaand en voorgenomen beleid	11		2018		
	Voortgangsrapportage uitvoering Programma van Maatregelen KRM, cf. art. 8	11	2017	2018		
	Evaluatie doelmatigheid drinkwatervoorziening (evaluatie van hoofdstuk 5 v.d. drinkwaterwet o.g.v. art 60 v.d. Drinkwaterwet)	11	2016	2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/11/21/eindrapportage-evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/11/21/eindrapportage-evaluatie-doelmatigheid-drinkwaterwet</a>	
	<b>Overig onderzoek</b>					
		voortgangsrapportage de staat van ons water	11		Jaarlijks	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/16/de-staat-van-ons-water">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/05/16/de-staat-van-ons-water</a>
	Onderzoek naar indicatieve waterkwaliteitsnormen voor stoffen in de GenX-technologie	11		2017	<a href="https://www.rivm.nl/dsresource?objectid=570781c7-e34b-4b79-b68a-831fb7c91d11&amp;type=pdf&amp;disposition=inline">https://www.rivm.nl/dsresource?objectid=570781c7-e34b-4b79-b68a-831fb7c91d11&amp;type=pdf&amp;disposition=inline</a>	
	Risicoanalyse en risicomangement van drinkwaterproductie in Nederland	11		2017	<a href="https://www.rivm.nl/dsresource?objectid=624b9eeb-08d3-4d6a-9146-63fee0e7881c&amp;type=pdf&amp;disposition=inline">https://www.rivm.nl/dsresource?objectid=624b9eeb-08d3-4d6a-9146-63fee0e7881c&amp;type=pdf&amp;disposition=inline</a>	
	Toetsing van de Basiskustlijn (kustlijnkaartenboek)	11		Jaarlijks	<a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/open-data">https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/open-data</a>	
	Midterm review beleidsnota drinkwater	11	2017	2017		
	Evaluatie nieuwe regelgeving voor badinrichtingen	11	2016	2019	<a href="http://www.internetconsultatie.nl/zwembaden">http://www.internetconsultatie.nl/zwembaden</a>	



Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	ILT: Jaarevaluatie drinkwater-tarieven (jaarlijks)	11		2017	<a href="https://www.aef.nl/toezicht-op-drinkwatersector-blijkt-effectief">https://www.aef.nl/toezicht-op-drinkwatersector-blijkt-effectief</a>
	PBL: Monitor SVIR	11	2015	2016	<a href="http://www.clo.nl/onderwerpen/monitor-infrastructuur-en-ruimte">http://www.clo.nl/onderwerpen/monitor-infrastructuur-en-ruimte</a> <a href="http://www.pbl.nl/publicaties/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2016">http://www.pbl.nl/publicaties/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2016</a>
<b>Bodem en Ondergrond</b>		13			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Ruimtelijke ontwikkeling	13	2013	2014	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442256">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442256</a>
	Bodem en Ondergrond	13	2019	2020	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Eindevaluatie sleutelprojecten	13		2020	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-8.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-8.html</a>
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
MKBA's					
	Maatschappelijke kosten-batenanalyse maatregelen bodemlood			2017	<a href="https://www.ce.nl/publicaties/2029/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-maatregelen-bodemlood">https://www.ce.nl/publicaties/2029/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-maatregelen-bodemlood</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	Inspire monitor EU	13	2011	2017	<a href="http://inspire.jrc.ec.europa.eu/index.cfm/pageid/182">http://inspire.jrc.ec.europa.eu/index.cfm/pageid/182</a>
	Ex-durante Evaluatie AMvB Ruimte 1° tranche	13		2017	
	Uitvoeringsmonitor SVIR	13		jaarlijks	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting">http://www.pbl.nl/publicaties/2012/monitor-infrastructuur-en-ruimte-2012-nulmeting</a> <a href="http://www.clo.nl/onderwerpen/monitor-infrastructuur-en-ruimte">http://www.clo.nl/onderwerpen/monitor-infrastructuur-en-ruimte</a>
<b>Wegen en Verkeersveiligheid</b>		14			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Wegen en Verkeersveiligheid	14	2016	2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/22/eindrapport-beleidsdoorlichting-wegen-en-verkeersveiligheid">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/22/eindrapport-beleidsdoorlichting-wegen-en-verkeersveiligheid</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Rijgeschiktheid langdurig gebruik Cat. III medicijnen	14	2015	2017	<a href="https://www.gezondheidsraad.nl/nl/nieuws/rijgeschiktheid-bij-langdurig-gebruik-van-icadts-categorie-iii-geneesmiddelen">https://www.gezondheidsraad.nl/nl/nieuws/rijgeschiktheid-bij-langdurig-gebruik-van-icadts-categorie-iii-geneesmiddelen</a>
	Monitoring en evaluatie «beter benutten»	14, 15 en 16	2012	jaarlijks	<a href="https://www.beterbenutten.nl/monitoring-evaluatie-1">https://www.beterbenutten.nl/monitoring-evaluatie-1</a>
	Eindevaluatie van het Vervolgprogramma Beter Benutten in het kader van het MIRT proces informeren.	16		2018	
	Evaluatie aantal doden en gewonden in het verkeer	14		jaarlijks	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-463.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-463.html</a>
	Congestie	14		2017	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2017/11/23/ex-post-evaluatie-van-benuttingmaatregelen-om-congestie-te-verminderen">https://www.kimnet.nl/publicaties/papers/2017/11/23/ex-post-evaluatie-van-benuttingmaatregelen-om-congestie-te-verminderen</a>
	NMCA	14 16	2015	Tweejaarlijks	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-264683">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-264683</a>
	NMCA wegen	14		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806234">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806234</a>
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>					
MKBA					
	MIRT Projectenboek			Jaarlijks bij begroting	
	Beweegbare bruggen				EIB (2017), <a href="#">Bouwstenen voor beweegbare bruggen. Verkenning maatschappelijke kosten en baten</a>
	Verkeer en omgevingsinvloeden A8-A9				RIGO (2017), <a href="#">Maatschappelijke kosten-batenanalyse A8-A9. analyse van verkeer en omgevingsinvloeden</a>
	Toekomstverkenning welvaart en leefomgeving cahier mobiliteit	14 16 17 18		2016	<a href="http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf">http://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/bijlagen/cpb-pbl-boek-19-wlo-2015-mobiliteit.pdf</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	Mobiliteitsbeeld	14 16 18	2013	jaarlijks	<a href="https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld">https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld</a>
	Ruimte voor de fiets	14 16		driejaarlijkse monitoring	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-317.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-317.html</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Smartphonegebruik op de fiets	14		2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/07/bijlage-4-onderzoek-arcadis-evaluatie-van-interventies-voor-verantwoord-smartphonegebruik-op-de-fiets">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/07/bijlage-4-onderzoek-arcadis-evaluatie-van-interventies-voor-verantwoord-smartphonegebruik-op-de-fiets</a>
	Fietsen en gezondheid	14		2017	<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven">http://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven</a>
	Mobiliteit en elektriciteit in het digitale tijdperk	14			<a href="http://www.pbl.nl/publicaties/mobiliteit-en-energie-in-het-digitale-tijdperk">http://www.pbl.nl/publicaties/mobiliteit-en-energie-in-het-digitale-tijdperk</a>
	Fietsfeiten	14		2018	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten">https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten</a>
	Trendprognose wegverkeer	14		2018	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2018/04/24/trendprognose-wegverkeer-2018-2023-voor-rws">https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2018/04/24/trendprognose-wegverkeer-2018-2023-voor-rws</a>
	Stedelijke bereikbaarheid	14 16			<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/05/07/stedelijke-bereikbaarheid">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/05/07/stedelijke-bereikbaarheid</a>
	Congestie	14		2018	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/07/verdieping-en-verklaring-voor-recente-snelle-ontwikkeling-congestie-2014-2016">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/07/verdieping-en-verklaring-voor-recente-snelle-ontwikkeling-congestie-2014-2016</a>
	Opties voor meer verkeersveiligheid	14		2018	<a href="https://www.swov.nl/publicatie/opties-voor-meer-verkeersveiligheid-2018-2030">https://www.swov.nl/publicatie/opties-voor-meer-verkeersveiligheid-2018-2030</a>
	Snelheidshandhaving op 60 en 80km uur	14		2017	<a href="https://www.swov.nl/publicatie/snelheidshandhaving-op-60-en-80kmuur-wegen">https://www.swov.nl/publicatie/snelheidshandhaving-op-60-en-80kmuur-wegen</a>
	Publieksrapportage rijkswegennet	14	2014	jaarlijks	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/12/3e-publieksrapportage-rijkswegennet-2017">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/12/3e-publieksrapportage-rijkswegennet-2017</a>
	Strategisch plan verkeersveiligheid	14		2018	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-606.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29398-606.html</a>
	<b>Openbaar vervoer en Spoor</b>	16			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Spoor	16	2017	2018	
	Kamerbrief over onderzoekszet doorlichting Spoor	16		2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/09/13/onderzoekszet-beleidsdoorlichting-hoofdstuk-xii-artikel-16-openbaar-vervoer-en-spoor">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/09/13/onderzoekszet-beleidsdoorlichting-hoofdstuk-xii-artikel-16-openbaar-vervoer-en-spoor</a>
	Openbaar vervoer	16	2014	2014	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-442259</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Voortgangsrapportages HSL-Zuid groot project	16			Kamerstukken II, 22 026 <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-820760.pdf">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-820760.pdf</a>
	Evaluatie sociale veiligheid OV	16	2014	jaarlijks	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28642-60.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28642-60.html</a> <a href="https://www.crow.nl/publicaties/ov-klantenbarometer-2017-sociale-veiligheid">https://www.crow.nl/publicaties/ov-klantenbarometer-2017-sociale-veiligheid</a>
	Evaluatie taxibeleid	16		2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/05/15/evaluaties-taxibeleid">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/05/15/evaluaties-taxibeleid</a>
	Evaluatie boordcomputer taxi	16	2015	2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-807841.pdf">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-807841.pdf</a>
	OV-klantenbarometer	16	2013	2013	<a href="http://www.ovklantenbarometer.nl/">http://www.ovklantenbarometer.nl/</a>
	Evaluatie aanlegprojecten spoor	16	2017	2025	
	Evaluatie beheer en onderhoud spoor	16	2017	2015	
	NMCA goederenvervoer integraal 2017	16		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806239">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806239</a>
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
MKBA's					
	NMCA Spoor 2030–2040		2017		<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806235">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806235</a>
	Eindrapport – NMCA Bus Tram en Metro-2017		2017		<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806236">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-806236</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	ERTMS groot project voortgangsrapportage	16	2013	Halfjaarlijks	<a href="https://www.ertms-nl.nl/publicaties/1030905.aspx">https://www.ertms-nl.nl/publicaties/1030905.aspx</a>
	ERTMS Marktconsultatie	16		Halfjaarlijks	<a href="https://www.ertms-nl.nl/aanbesteding-+en+contracteringstrategie/marktconsultaties/marktconsultatie+5/default.aspx">https://www.ertms-nl.nl/aanbesteding-+en+contracteringstrategie/marktconsultaties/marktconsultatie+5/default.aspx</a>
	Aansturing ERTMS	16		2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/01/27/rapport-onderzoek-aansturing-ertms">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/01/27/rapport-onderzoek-aansturing-ertms</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Modal shift van weg naar spoor	16		2017	<a href="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">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</a>
	Jaarverslag van de Spoorveiligheid	16			<a href="https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2017/08/08/jaarverslag-spoorveiligheid-2016">https://www.ilent.nl/documenten/publicaties/2017/08/08/jaarverslag-spoorveiligheid-2016</a>
	Ruimte voor de fiets	15		driejaarlijkse monitoring	<a href="http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/meer-fietsenstallingen-bij-stations">http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/meer-fietsenstallingen-bij-stations</a>
	OV-klientenbarometer	16			<a href="http://www.ovklientenbarometer.nl/">http://www.ovklientenbarometer.nl/</a>
	Mobiliteitsbeeld	16			<a href="https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld">https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld</a>
	Modal shift goederenvervoer naar Spoor			2017	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/het-west-oost-goederenvervoer-in-nederland-modal-shift-naar-spoor">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/het-west-oost-goederenvervoer-in-nederland-modal-shift-naar-spoor</a>
	Betuwerroute: vervoerde tonnen, emissies en beleid			2017	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/de-betuwerroute-vervoerde-tonnen-emissies-en-beleid">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/07/07/de-betuwerroute-vervoerde-tonnen-emissies-en-beleid</a>
	Bereikbaarheidsindicator	16		2017	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/10/13/de-bereikbaarheidsindicator-uitgewerkt-voor-openbaar-vervoer-bbi-ov">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/10/13/de-bereikbaarheidsindicator-uitgewerkt-voor-openbaar-vervoer-bbi-ov</a>
	Internationale benchmark	16		2017	<a href="https://www.prorail.nl/sites/default/files/benchmark.pdf">https://www.prorail.nl/sites/default/files/benchmark.pdf</a>
	Maatschappelijke kosten verstoringen op het spoor	16		2017	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/12/21/maatschappelijke-kosten-van-verstoringen-op-het-spoor">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/12/21/maatschappelijke-kosten-van-verstoringen-op-het-spoor</a>
	Marktontwikkeling goederenvervoer	16		2018	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/15/marktontwikkelingen-spoorgoederenvervoer-2005-2016">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/03/15/marktontwikkelingen-spoorgoederenvervoer-2005-2016</a>
	<b>Luchtvaart</b>	17			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Luchtvaart	17	2017	2018	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/22/decisio-beleidsdoorlichting-artikel-17-luchtvaart">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/22/decisio-beleidsdoorlichting-artikel-17-luchtvaart</a>
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Jaarverslagen Alderstafel en evaluatie	17		jaarlijks	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/27/jaarverslag-2017-omgevingsraad-schiphol">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/03/27/jaarverslag-2017-omgevingsraad-schiphol</a>
	Evaluatie Schipholbeleid	17	2014	2018	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-287.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-287.html</a>
	Evaluatie gebruiksprognose Schiphol en safety	17	2014	2018	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/16/kamerbrief-over-schiphol-gebruiksprognose-2018">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/11/16/kamerbrief-over-schiphol-gebruiksprognose-2018</a>
	Verslag uit over de in de Wet luchtvaart en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vastgelegde veiligheids- en milieuaspecten over de periode 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016	17		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29665-237.html</a>
	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties	17		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799580">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799580</a>
	Evaluatie Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	17	2017	2018	Vanwege capacitaire problemen wordt deze evaluatie later opgeleverd/uitgevoerd.
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2017	17		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799581">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-799581</a>
	Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)	17		2019	Vanwege capacitaire problemen wordt deze evaluatie later opgeleverd/uitgevoerd.
	Evaluatie laagvliegroutes Lelystad				Toezegging van de Minister dat evaluatie van laagvliegroutes zal plaatsvinden bij 7.000 vliegbewegingen.
	Evaluatie onderwerpen graanresten			2022	
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
MKBA's					
	Toets op de planning luchtverkeersdienstverlening Lelystad			2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33997/kst-31936-382.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33997/kst-31936-382.html</a>
	'Verkennde MKBA beleidsalternatieven luchtvaart'	17		2018	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/05/03/verkennde-mkba-beleidsalternatieven-luchtvaart">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/05/03/verkennde-mkba-beleidsalternatieven-luchtvaart</a>
Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
<b>Overig onderzoek</b>					
	Luchtvaartnota en luchthavenbesluiten	17	2018		<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-491.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-491.html</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Veiligheid vliegverkeer Schiphol			2017	<a href="https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2210/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol?s=39F5CEBFBCD78BB32D3A727AE9C18584FF795C63">https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2210/veiligheid-vliegverkeer-luchthaven-schiphol?s=39F5CEBFBCD78BB32D3A727AE9C18584FF795C63</a>
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen			Jaarlijks	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/16/benchmark-luchthavengelden-en-overheidsheffingen">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/02/16/benchmark-luchthavengelden-en-overheidsheffingen</a>
	Luchthavencapaciteit en vliegtarieven			2017	SEO Economisch Onderzoek en Cranfield University (2017). The impact of airport capacity constraints on air fares. SEO rapportnummer: 2017-04.
	Evaluatie subsidie Knowledge & Development Center (KDC)	17	2017	2017	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/15/evaluatie-knowledge-development-centre-mainport-schiphol-2018-2022">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2017/12/15/evaluatie-knowledge-development-centre-mainport-schiphol-2018-2022</a>
	Externe veiligheid	18	2013	2018	<a href="https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type%5B%5D=144">https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications?publication_type%5B%5D=144</a>
	Programmaplan luchtruimherziening			2018	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-511.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-511.html</a>
	Gatewayreview Lelystad	17		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-388.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-388.html</a>
	Gatewayreview Luchtruimherziening	17		2019	
<b>Scheepvaart en Havens</b>					
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Scheepvaart en Havens	18	2015	2016	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/05/beleidsdoorlichting-scheepvaart-en-havens">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/12/05/beleidsdoorlichting-scheepvaart-en-havens</a>
	Scheepvaart en Havens	18	2020	2021	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Evaluatie subsidieregeling Zeehaveninnovatieproject IF artikel 15	18		2017	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-800901">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-800901</a>
	Evaluatie Quick wins binnenhavens IF artikel 15	18	2016	2017	<a href="https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/quick-wins-binnenhavens">https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/quick-wins-binnenhavens</a>
	Evaluatie subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	18		2018	

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
<b>Ex-ante onderzoeken naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
MKBA's					
	KBA brughogtes	18		2017	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-31409-154.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-31409-154.html</a>
	Vervolg KBA brughogtes	18		2018	
Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Rijksbrede maritieme strategie 2015–2025	18	2014	2015	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-31409-70.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-31409-70.html</a>
	Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)	18		2018	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-806237">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-806237</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	Gevolgen Brexit voor maritieme sector			2018	<a href="https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/02/08/gaan-we-het-schip-in-mogelijke-gevolgen-van-de-brexit-voor-de-nederlandse-maritieme-sector">https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/02/08/gaan-we-het-schip-in-mogelijke-gevolgen-van-de-brexit-voor-de-nederlandse-maritieme-sector</a>
	<b>Internationaal</b>	19			
	<b>Geluid</b>	20			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Geluid		2014	2015	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-32861-17.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-32861-17.html</a>
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					
	Allocatie budgetten Swung I	20	2012	2018	
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>					
	Swung 1 en Meerjarenprogrammering geluidsanering 2018				<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-32252-56.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-32252-56.html</a>
	<b>Lucht</b>	20			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit	20	2018 <sup>2</sup>	2019	Opgeschoven i.v.m. verlenging NSL
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid					



Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
<b>Overig onderzoek</b>					
	Jaarlijks monitoringrapport NSL	20		jaarlijks	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-30175-E.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/kst-30175-E.html</a>
	Onderzoeken naar mogelijke knelpunten NSL	20		jaarlijks	<a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit/documenten.aspx">http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/natuur-en-milieu/luchtkwaliteit/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit/documenten.aspx</a>
	Stikstofdioxide in lucht			2018	<a href="http://www.clo.nl/indicatoren/nl0231-stikstofdioxide?ond=20912">http://www.clo.nl/indicatoren/nl0231-stikstofdioxide?ond=20912</a>
	<b>Duurzaamheid</b>	21			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
<b>Beleidsdoorlichtingen</b>					
	Duurzaamheid	21	2014	2014	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-442260">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-442260</a>
	Duurzaamheid	21	2019	2020	
<b>Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
	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	Uit 1 <sup>ste</sup> voortgangsbrief aan de TK
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
<b>Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>					
	Ex-ante evaluatie Circulaire economie (inclusief consumentenbeleid en Van Afval naar Grondstof (VANG))	21	2013	2013	<a href="https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-234688.html">https://zoek.officiële bekendmakingen.nl/blg-234688.html</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	Monitor Duurzaam Nederland 2017	21	2014	Jaarlijks	<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2017/20/monitor-duurzaam-nederland-2017-update-indicatoren">https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2017/20/monitor-duurzaam-nederland-2017-update-indicatoren</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Circulaire economie: we willen weten wat we kunnen meten	21		2017	RIVM rapportnummer 2017-0203
	<b>Omgevingsveiligheid en Milieurisico's</b>	22			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	22	2018	2018	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	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	
	–				
<b>Overig onderzoek</b>					
	Maatschappelijke kosten/baten-onderzoek naar modal-shift vervoersstromen Chemelot	22	2018	2019	
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	Rijksoverheid.nl (vanaf mei 2018)
	<b>Meteorologie, seismologie en aardobservatie</b>	23			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	23	2018	2019	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
<b>Overig onderzoek</b>					
	Evaluatie wet taken meteorologie en seismologie	23		2018	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33802-3.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33802-3.html</a>

Soort onderzoek	Onderwerp	Artikel	Start	Afronding	Vindplaats
	Diverse data				<a href="https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/">https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/</a>
	<b>Handhaving en Toezicht</b>	24			
<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
Beleidsdoorlichtingen					
	Handhaving en toezicht (keuzes die in het handhavings- en toezicht-beleid door de ILT kunnen worden gemaakt).	24	2018	2019	
Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid					
	Evaluatie agentschap ILT	24	2014	2016	
<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>					
	Meerjarenplan 2015–2019 ILT		2013	jaarlijks	<a href="https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2017/09/19/ilt-publiceert-meerjarenplan-2018–2022">https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2017/09/19/ilt-publiceert-meerjarenplan-2018–2022</a>
<b>Overig onderzoek</b>					
	ILT-brede risicoanalyse 2017				Kamerstukken II 2016–2017, 34 550 XII, nr. 80 d.d. 6 juli 2017

<sup>1</sup> De eindevaluatie van Bestuursakkoord Water vindt in 2020 plaats. De beleidsdoorlichting vindt aansluitend plaats.

<sup>2</sup> De beleidsdoorlichting Luchtkwaliteit (artikel 20) vindt plaats na afronding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is verlengd tot de beoogde datum van invoering van de omgevingswet (2018).

### Toelichting

Bij MIRT-projecten en de te nemen voorkeursbeslissingen ligt er altijd een MKBA aan 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.

Zie [Mirtoverzicht](#).

KIM publiceert zijn [werkprogramma en rapporten](#). PBL publiceert zijn [werkprogramma en onderzoeken](#).

ILT publiceert haar [rapporten](#).

RIVM, onderdeel van het Ministerie van VWS, publiceert zijn [rapporten](#).

## Bijlage 6 Overzichtsconstructie Milieu

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn operationele doelen uit beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen.

De overzichtsconstructie heeft een informerende functie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleidsterrein zichtbaar gemaakt in één begroting, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en onderdelen bij lenW en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen zijn niet in de overzichtsconstructie opgenomen; in de begrotingen van de ministeries kan de precieze invulling van het operationele doel worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van lenW:

1. Klimaatverandering en luchtkwaliteit
2. Duurzaam produceren
3. Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's
4. Versterken van het internationale milieubeleid
5. Leefomgevingskwaliteit

Aangezien een artikelonderdeel kan bijdragen aan meerdere taken, komen sommige onderdelen in de overzichtsconstructie op meerdere plaatsen voor. De overzichtsconstructie bevat geen andere informatie dan in de individuele begrotingen is terug te vinden.

Niet alle ministeries hebben specifieke beleidsdoelstellingen op milieugebied of de milieubijdrage is niet expliciet ondergebracht in een artikelonderdeel:

- III Algemene Zaken (AZ)  
Algemene Zaken heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen milieu-uitgaven.
- VII Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)  
De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor het beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ICT, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.  
Gemeenten en provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke uitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene uitkering, integratie- of decentralisatie-uitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder

van beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder.

- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW)  
OCW heeft geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. OCW oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.
- IX Financiën (Fin)  
Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven.  
Voor de volledigheid is voor de fiscale ontvangsten uit de diverse vergroeningsmaatregelen wel een verwijzing in de overzichtsconstructie opgenomen naar het desbetreffende belastingontvangstenoverzicht in bijlage 2 van de Miljoenennota. Er mag overigens geen relatie gelegd worden tussen fiscale ontvangsten en milieu-uitgaven; milieugerelateerde fiscale ontvangsten zijn uit hun aard niet geoormerkt voor milieu-uitgaven.  
Fiscale regelingen ter bevordering van milieudoelstellingen zijn opgenomen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota en worden ook extracomptabel vermeld in de departementale begrotingen bij het betreffende beleidsartikel.
- X Defensie (Def)  
Defensie heeft in de begroting voor 2018 geoormerkte uitgaven voor energiebesparende maatregelen voor de bestaande infrastructuur (artikel 6). Daarnaast heeft Defensie niet zichtbare milieu-uitgaven in investerings- en exploitatiebudgetten. Deze niet zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer)kosten voor inkoop van groene stroom, meerkosten voor duurzaam bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en energiebesparende maatregelen op militaire kampementen. Verder zijn er niet zichtbare overige uitgaven onder algemeen (artikel 9) die betrekking hebben op de uitvoering van energie en milieu wetgeving.

#### Taak 1: Klimaatverandering en luchtkwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	4	4.1	Energie en bouwkwiteit
X	Def	6		Investerings krijgsmacht
XII	IenW	14	14.01	Netwerk
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	IenW	23	23.01	Meteorologie en seismologie
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	11		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota

**Taak 2: Duurzaam produceren**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XII	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	21	21.04	Duurzaamheidsinstrumentarium
XII	IenW	21	21.05	Duurzame Productketens
XII	IenW	21	21.06	Natuurlijk kapitaal
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	11		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XIV	LNV	12		Natuur en biodiversiteit
XVII	BHOS	2	2.2	Water
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota

**Taak 3: Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VI	JenV	36	36.2	Nationale Veiligheid en terrorismebestrijding
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	22	22.01	Veiligheid chemische stoffen
XII	IenW	22	22.02	Veiligheid biotechnologie
XII	IenW	22	22.03	Veiligheid bedrijven en transport
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	11		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XV	SZW	1		Subsidies, opdrachten en bijdrage agentschappen
XV	SZW	6		Inkomensoverdrachten
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota

#### Taak 4: Versterken van het internationale milieubeleid

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
V	BZ	1	1.1	Goed functionerende internationale instellingen met een breed draagvlak
V	BZ	2	2.4	Bevordering van veiligheid, stabiliteit en rechtsorde in internationaal verband
V	BZ	3	3.1	Afdrachten aan de Europese Unie
V	BZ	3	3.2	Europees Ontwikkelingsfonds
V	BZ	3	3.3	Een hechtere Europese waardengemeenschap
VII	BZK	4	4.1	Energie en bouwkwaliteit
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	19	19.02	Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	2		Bedrijvenbeleid: innovatief & duurzaam ondernemen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	11		Concurrerende, duurzame, veilige agro-, visserij- en voedselketens
XIV	LNV	12		Natuur
XVI	VWS	1	1.1	Gezondheidsbescherming
XVI	VWS	6	6.4	Sport verenigt Nederland
XVI	VWS	10		Gezondheidsraad
XVII	BHOS	2	2.1	Voedselzekerheid
XVII	BHOS	1	1.3	Versterkte private sector en arbeidsmarkt in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	2.2	Water
XVII	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota

## Taak 5: Leefomgevingskwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	1	1.1	Bestuur en Regio
VII	BZK	1	1.2	Democratie
VII	BZK	3	3.1	Woningmarkt
VII	BZK	5	5.1	Ruimtelijke ordening
XII	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	13	13.04	Ruimtegebruik bodem
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	12		Natuur
XVII	BHOS	2	2.2	Water
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 6 en 11 van de Miljoenennota



## Bijlage 7 Afkortingenlijst

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	Airborne Warning And Control System
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 <sub>2</sub>	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 <sub>2</sub> 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

lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
lenW	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
L <sub>den</sub>	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
L <sub>night</sub>	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-batenanalyse
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 <sub>3</sub>	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 <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NO <sub>x</sub>	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
SO <sub>2</sub>	Zwavel dioxide
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

---