



# **Resultaten verantwoordings- onderzoek 2013 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)**

## **21 mei 2014**

Dit document bevat alle resultaten van ons Verantwoordingsonderzoek 2013 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) zoals gepubliceerd op [www.rekenkamer.nl/verantwoordingsonderzoek](http://www.rekenkamer.nl/verantwoordingsonderzoek). De tekst op de website en in dit document is vastgesteld op 12 mei 2014. Dit document is op 21 mei 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer.



# Inhoud

<b>1 Verbetering bedrijfsvoering bij IenM hapert</b>	<b>1</b>
<b>2 Kengetallen en ontwikkelingen van het Ministerie van IenM</b>	<b>3</b>
2.1 Ministerie van IenM in cijfers	3
2.2 Ontwikkelingen	3
<b>3 Beleidsinformatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu</b>	<b>5</b>
3.1 Hoge belastinguitgaven voor tegenvallende milieuwinst zuinige auto's	5
3.1.1 Belastingderving zuinige auto's sinds 2007 mogelijk 5 miljard euro	10
3.1.2 CO <sub>2</sub> -uitstoot nieuwe auto's in Nederland sterk gedaald	13
3.1.3 Stimuleren zuinige auto's is een dure maatregel voor verminderen CO <sub>2</sub>	16
3.1.4 Testmethode nieuwe auto's leidt tot papieren werkelijkheid	18
3.1.5 Praktijkverbruik nieuwe auto's onbekend	22
3.1.6 Verantwoording: informatie aan de Tweede Kamer voldoende	25
3.2 Onvoldoende inzicht in resultaten Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Omvang budget niet onderbouwd	27
3.2.1 Euro is moeilijk te volgen en omvang BDU niet onderbouwd	33
3.2.2 Democratische controle op het BDU-geld is beperkt	39
3.2.3 Minder verkeersdoden, meer verkeersgewonden	40
3.2.4 Burgers voelen zich niet veiliger in het openbaar vervoer	42
3.2.5 Geen zicht op de bereikbaarheid	43
3.2.6 Regionaal OV: kwaliteit neemt toe, maar is het ook doelmatig?	44
3.2.7 Tweede Kamer matig geïnformeerd	46
3.3 Oordeel beleidsinformatie: onderzochte beleidsinformatie deugdelijk tot stand gekomen en voldoet aan verslaggevingsvoorschriften	49
3.4 Verantwoording onderzoek beleidsthema	50
3.4.1 Onderzoek naar 5 beleidsthema's	50
3.4.2 Methodologische verantwoording onderzoek zuinige auto's	50
<b>4 Bedrijfsvoering Ministerie van Infrastructuur en Milieu</b>	<b>52</b>
4.1 Oordeel bedrijfsvoering: 4 onvolkomenheden	52
4.1.1 Onvolkomenheid: Inkoopbeheer kerndepartement verdient nog steeds aandacht	52
4.1.2 Onvolkomenheid: Informatiebeveiliging kerndepartement IenM nog altijd probleem	54



4.1.3 Onvolkomenheid: Beveiliging tegen hackers gaat RWS nog veel tijd en geld kosten	55
4.1.4 Onvolkomenheid: Lopend verbetertraject bij de ILT heeft nog niet het gewenste effect	57
4.1.5 Aandachtspunt: Systeemgerichte contractbeheersing	59
4.1.6 Aandachtspunt: Risico op fouten door hoog drempelbedrag voor eenvoudige inkopen	60
4.1.7 Aandachtspunt: Elektronisch bestellen en factureren (EBF)	61
4.1.8 Aandachtspunt: Regels voor verstrekken eerste klasabonnementen te royaal toegepast	62
4.2 Oordeel informatie over de bedrijfsvoering: deugdelijk tot stand gekomen en voldoet geheel aan verslaggevingsvoorschriften	63
4.3 Historisch verloop onvolkomenheden IenM	63
4.4 Onvolkomenheden in relatie tot beheerdomeinen IenM	63
<b>5 Financiële informatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu</b>	<b>66</b>
5.1 Oordeel rechtmatigheid financiële informatie: geen fouten en/of onzekerheden	66
5.1.1 Aandachtspunt: Wet normering topinkomens	66
5.2 Oordeel deugdelijke weergave financiële informatie: geen fouten en onzekerheden	66
5.3 Rechtmatigheid en deugdelijke weergave op artikelniveau: 1 fout in de verplichtingen	67
5.3.1 Fouten in verplichtingen Openbaar vervoer	67
5.4 Onvolkomenheden in relatie tot artikelen IenM	67
<b>6 Alle financiële gegevens</b>	<b>69</b>
6.1 Alle begrotingsartikelen	69
6.2 Baten-lastendiensten	95
6.3 Saldibalans	98
6.4 Afgerekende voorschotten	104



# 1 Verbetering bedrijfsvoering bij IenM hapert

1

Het ministerie pakt bij problemen in de bedrijfsvoering onvoldoende door. Daardoor is er een kans dat het ministerie onrechtmatige contracten sluit en is de informatiebeveiliging nog steeds niet op orde. [Onvoldoende informatiebeveiliging](#) kan ertoe leiden dat vitale systemen, bijvoorbeeld voor sluizen of waterkeringen, niet goed werken. Daarnaast zien we problemen in de [beleidsinformatie over twee beleidsterreinen](#):

- Onvoldoende inzicht in resultaten Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer; omvang niet onderbouwd
- Hoge belastinguitgaven voor tegenvallende milieuwinst zuinige auto's

## **Inkoopbeheer kerndepartement verdient nog aandacht**

Ondanks de verbeteringen in 2013 is van een structurele waarborging van het inkoopbeheer nog geen sprake. In 2013 is 11,3 miljoen euro aan fouten en 8,3 miljoen euro aan onzekerheden geconstateerd. Verder zijn 4 beheersmaatregelen nog niet op orde. Zie [onvolkomenheid Inkoopbeheer](#).

## **Kerndepartement IenM moet meer doen aan informatiebeveiliging**

Zonder een goede informatiebeveiliging kunnen gegevens op straat komen te liggen, die niet bij iedereen bekend mogen zijn. Om precies te weten welke informatie je moet beveiligen, is het zaak de risico's te kennen. Expliciete risicoafwegingen en betrouwbaarheidseisen zijn verouderd of ontbreken zelfs. Wij constateren dat de minister niet is geslaagd in haar streven om eind 2013 de informatiebeveiliging op orde te hebben. Zie [onvolkomenheid informatiebeveiliging kerndepartement](#).

## **Beveiliging tegen hackers gaat RWS nog veel tijd en geld kosten**

RWS werkt hard aan de beveiliging van de infrastructuur tegen computerhackers, maar weet nog niet precies hoeveel dit gaat kosten. Door onvoldoende informatiebeveiliging ontstaat een risico voor de waterveiligheid en transport, zoals voor de sluizen van de Afsluitdijk of IJmuiden, of de verkeersregulering bij de rijkswegen. RWS is begonnen met de beveiliging van vitale infrastructuren als het hoofdwatersysteem.



In 2015 en 2016 volgen de wegen en vaarwegen. Zie [onvolkomenheid informatiebeveiliging RWS](#).

2

### **Lopend verbetertraject bij ILT is nog niet afgerond**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worstelt nog met problemen die zijn ontstaan door de fusie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie. Zo zijn binnen de ILT de ICT-systemen slecht geïntegreerd, worden vergelijkbare processen op verschillende manieren uitgevoerd en hebben de domeinen van de ILT elk een eigen inrichting van de interne controle. Wij constateren wel dat door maatregelen van de ILT voor de korte termijn de jaarafsluiting 2013 beter is verlopen dan de twee voorgaande jaren. Maatregelen voor de lange termijn waren er in 2013 nog niet: (1) er was geen probleemanalyse, (2) er waren geen daarop gebaseerde afgeronde verbeterplannen en (3) er was onvoldoende dossiervorming om het verbetertraject ILT-breed te kunnen volgen. Zie [onvolkomenheid financieel beheer ILT](#).

### **Reactie van de minister**

De minister van IemM heeft op 1 mei 2014 mede namens de staatssecretaris op ons rapport gereageerd.

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(#\)](#)

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

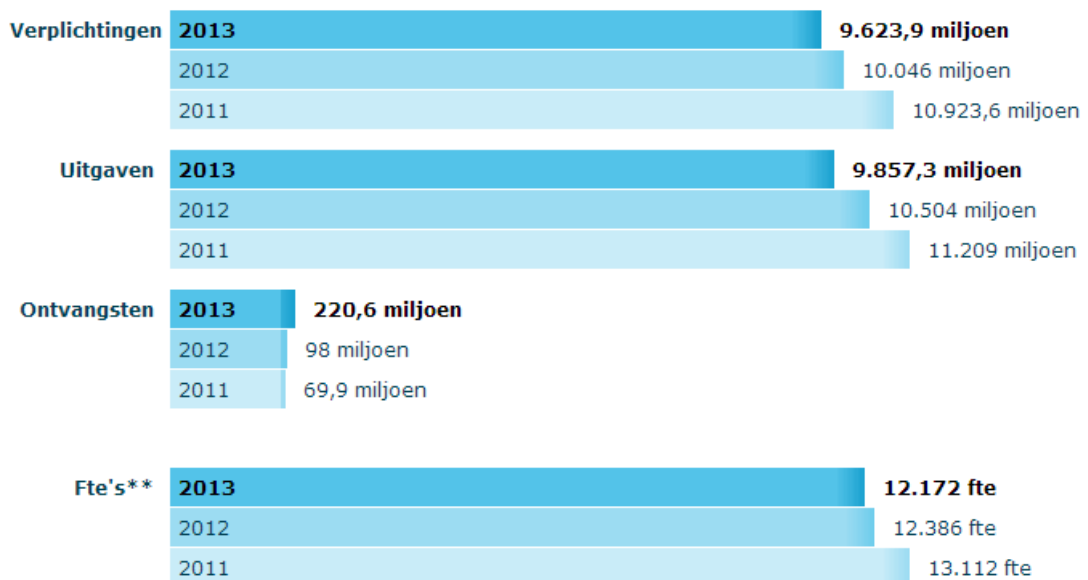
Wij hebben haar reactie opgenomen bij de betreffende onderdelen in ons rapport en bij enkele reacties een nawoord opgenomen.



## 2 Kengetallen en ontwikkelingen van het Ministerie van IenM

3

### 2.1 Ministerie van IenM in cijfers



Bedragen in miljoen euro.

\*\* Bron: P-Direkt

### 2.2 Ontwikkelingen

#### In 2013 nieuwe begrotingsindeling, aansluitend bij nieuwe organisatiestructuur van IenM

Het Ministerie van IenM is in 2010 ontstaan uit de samenvoeging van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een deel van het Ministerie van VROM.

Vanaf de Voorjaarsnota 2012 ([Kamerstukken II, 2011-2012, 33000 XII, nr. 111](#)) sluit de begrotingsstructuur aan op de nieuwe organisatiestructuur van IenM. Met ingang van 2013 bestaat het Deltafonds. Een deel van de begroting van het [Infrastructuurfonds](#) en van het ministerie is overgeheveld naar het [Deltafonds](#). Via het Infrastructuurfonds worden de uitgaven voor aanleg en onderhoud van



rijkswegen en spoor gedaan en via het Deltafonds de uitgaven voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

Per 1 april 2013 heeft Rijkswaterstaat (RWS) de bewegwijzeringactiviteiten van de ANWB overgenomen. Daarmee is de Nationale Bewegwijzeringdienst (NBD) in oprichting van start gegaan: een samenwerkingsverband van de gemeenschappelijke wegbeheerders in Nederland (rijk, provincie, gemeenten en waterschappen).

### Wijzigingen in de begrotingsindeling

De vaste commissie voor IenM heeft aangegeven welke wensen zij graag verwerkt zou zien in de begroting 2013 (Kamerstukken II, 33000-XII-111/2012D25435). IenM heeft aangegeven hoe het invulling kan geven aan die wensen, onder andere door middel van een aangepaste begrotingsstructuur (Kamerstukken II, 2011/2012, 31 865). Deze begroting is op basis van die begrotingsstructuur opgebouwd. De ontwerpbegroting 2013 is conform de voorschriften van 'Verantwoord begroten' opgebouwd. In de [conversietabel](#) ziet u waaruit de wijzigingen van 2013 ten opzichte 2012 zijn op te maken.

### Conversietabel begroting en jaarverslag 2012-2013 Infrastructuur en Milieu

Begroting en jaarverslag I&M 2012		Begroting en jaarverslag I&M 2013		Toelichting op de conversie	
<b>Beleidsartikelen</b>					
1	Water	11	Waterkwantiteit	Oude artikel Water opgesplitst in de artikelen Waterkwantiteit en Waterkwaliteit	
		12	Waterkwaliteit		
2	Ruimtelijke ontwikkeling	=	13	Ruimtelijke ontwikkeling	Ongewijzigd
3	Wegen en verkeersveiligheid	=	14	Wegen en verkeersveiligheid	Ongewijzigd
4	Openbaar vervoer en spoor		15	Openbaar vervoer	Oude artikel openbaar vervoer en spoor opgesplitst in de artikelen Spoor en Luchtvaart
			16	Spoor	
5	Mainport en Logistiek		17	Luchtvaart	Oude artikel Mainport en Logistiek opgesplitst in de artikelen Luchtvaart en Scheepvaart en havens
			18	Scheepvaart en havens	
6	Klimaat, lucht en geluid		19	Klimaat	Oude artikel Klimaat, lucht en geluid opgesplitst in de artikelen Klimaat en Lucht en geluid
			20	Lucht en geluid	
7	Duurzaamheid	=	21	Duurzaamheid	Ongewijzigd
8	Externe veiligheid en risico's	=	22	Externe veiligheid en risico's	Ongewijzigd
9	KNMI		23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	Naam van het artikel is gewijzigd.
10	Inspectie Leefomgeving en Transport		24	Handhaving en toezicht	Naam van het artikel is gewijzigd.
			25	Brede doeluitkering	voorheen artikel 97 Algemeen departement
97	Niet-beleidsartikelen Algemeen Departement		26	Bijdrage Investeringsfondsen	voorheen artikel 97 Algemeen departement
			97	Algemeen departement	Brede doeluitkering en bijdrage investeringsfondsen nu op artikelen 25 en 26
98	Apparaatsuitgaven van het kerndepartement	=	98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	Ongewijzigd
99	Nominaal en onvoorzien.	=	99	Nominaal en onvoorzien	Ongewijzigd



## 3 Beleidsinformatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu

5

### 3.1 Hoge belastinguitgaven voor tegenvallende milieuwinst zuinige auto's

Het stimuleren van de vraag naar zuinige auto's teneinde de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen heeft sinds 2007 mogelijk 5 miljard euro gekost. Het heeft minder CO<sub>2</sub> besparing opgeleverd dan uit de officiële cijfers blijkt en is per bespaarde ton CO<sub>2</sub> relatief duur. Het energielabel, dat consumenten moet helpen om de zuinigste auto te kiezen, is op de officiële testresultaten gebaseerd. In de praktijk ligt het brandstofverbruik echter tot 35% hoger.

Nederlands beleid om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's te verminderen sluit aan op Europees beleid. Europa normeert de CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's (maximaal 130 gr/km in 2012 en 95 gr/km in 2020). De CO<sub>2</sub>-uitstoot door de sector verkeer en vervoer nam in Nederland in de jaren 1999 tot 2006 toe, waardoor de sectorale streefwaarde voor 2010 (maximaal 38,7 megaton CO<sub>2</sub>) en het sectorale doel voor 2020 (maximaal 35,5 megaton CO<sub>2</sub>) niet gehaald dreigden te worden. Nederland wilde daarom strengere Europese normen, maar met name Frankrijk en Duitsland bedongen aanpassingsruimte voor de auto-industrie. Om toch de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot extra te stimuleren voerde Nederland fiscale maatregelen in om de aanschaf van zuinige auto's te stimuleren.

De staatssecretaris van Financiën is verantwoordelijk voor de fiscale maatregelen. De staatssecretaris van IenM is verantwoordelijk voor het klimaatbeleid en de minister van IenM voor de realisatie van de CO<sub>2</sub>-reductiedoelen van de sector verkeer en vervoer.

#### **Reactie minister en nawoord Algemene Rekenkamer**

De minister van IenM geeft in haar reactie aan onze aanbevelingen over te nemen, [zie volledige reactie](#) (op [verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)). We hebben met instemming kennis genomen van haar toezeggingen om de geschetste knelpunten aan te pakken.





## **Belastingderving zuinige auto's sinds 2007 mogelijk 5 miljard euro**

6

Met het beleid is in de periode 2007 tot en met 2013 mogelijk [5 miljard euro](#) gemoeid. Lees meer. De totale opbrengst van de autobelastingen - de aanschafbelasting (BPM), de wegenbelasting (MRB) en de brandstofaccijnzen - is in die jaren stabiel gebleven rond 13 miljard euro per jaar.

## **Meer zuinige auto's, CO2-uitstoot op papier sterk gedaald**

Op het eerste gezicht lijken de resultaten van het beleid positief: consumenten kiezen vaker voor een zuinige auto en de [CO2-uitstoot van nieuwe auto's](#), zoals gemeten op basis van testresultaten, is sterk gedaald.

## **Beleid is relatief duur, CO2-reductie in de praktijk veel lager**

In de praktijk doet zich een aantal problemen voor:

- De maatregelen zijn relatief duur: volgens berekeningen van het Ministerie van Financiën 1.000 euro per vermeden ton CO2. Met een andere besteding van dit geld had het kabinet [vermoedelijk meer CO2 kunnen besparen](#).
- De [testresultaten](#) geven een veel te rooskleurig beeld van de CO2-uitstoot van nieuwe auto's. In de praktijk kan die uitstoot tot 35% hoger zijn dan de testresultaten. De kosten per vermeden ton CO2 zijn in de praktijk dus nog hoger dan 1.000 euro.
- Het energielabel is gebaseerd op testresultaten, maar [in de praktijk](#) is het brandstofverbruik tot 35% hoger. De afwijking kan per model verschillen, maar daar is geen informatie over beschikbaar.
- De [Tweede Kamer is geïnformeerd](#) over deze problemen. We zien mogelijkheden voor verbetering.

## **Omschrijving beleid**

De Rijksoverheid stimuleert sinds 2006 met verschillende fiscale maatregelen de vraag naar en het gebruik van zuinige auto's door particuliere en zakelijke rijders, om zo de CO2-uitstoot van personenauto's te verminderen en elektrische aandrijfttechnologie te stimuleren. In onderstaande figuur is per jaar weergegeven om welke maatregelen het gaat en wat deze maatregelen inhouden.



**Figuur Fiscale maatregelen zuinige auto's in de tijd**

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
› Bonus/Malus regeling								
		› Slurptax (CO2-toeslag)						
		› Lage bijtelling						
		› Lage MRB						
			› BPM-differentiatie					
				› MIA				
				› Vamil				
				› KIA				

[→ Bonus/Malus regeling](#)

Met deze regeling kregen consumenten die een zuinige auto kochten een korting op de aanschafbelasting op nieuwe personenauto's en motorrijwielen (BPM), terwijl consumenten die een onzuinige auto kochten juist een extra hoge BPM-heffing moesten betalen. De zuinigheid van een auto was daarbij gebaseerd op de energielabels, die onder meer het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot op basis van de officiële testresultaten van een auto weergeven.

[→ Slurptax \(CO2-toeslag\)](#)

Extra heffing op de aanschafbelasting op nieuwe personenauto's en motorrijwielen (BPM) bij aanschaf van een heel onzuinige auto.

[→ Lage bijtelling](#)

Het privégebruik van een 'auto van de zaak' boven de 500 kilometer per jaar wordt belast door een percentage van de cataloguswaarde van de auto op te tellen bij het belastbaar inkomen. Het percentage geldt sinds 1 juli 2012 voor maximaal 60 maanden. Het bijtellingspercentage was 25%, maar is sinds 2008 afhankelijk van de zuinigheid van de auto. Het aantal zuinigheidscategorieën is in de loop der jaren uitgebreid van 2 in 2008 (bijtelling van 14% of 25% van de cataloguswaarde) naar 5 in 2014 (bijtelling van 4%, 7%, 14%, 20% of 25%).

[→ Lage MRB](#)

De Motorrijtuigenbelasting (MRB) staat ook wel bekend als de wegenbelasting. In 2008 en 2009 kregen bezitters van zuinige auto's korting op de MRB, sinds 2010 hoeven ze helemaal geen MRB meer te betalen. Per 1 januari 2014 is de vrijstelling voor de meeste zuinige auto's vervallen, alleen voor (semi-)elektrische auto's geldt de vrijstelling nog tot 2016.

[→ BPM-differentiatie](#)

De BPM is een aanschafbelasting op nieuwe personenauto's en motorrijwielen. Sinds 2009 hoeven kopers van nieuwe zuinige auto's geen BPM te betalen. Van 2010 tot 2013 werd de grondslag voor het vaststellen van de BPM gefaseerd omgezet van de netto-catalogusprijs van een nieuwe personenauto naar de uitstoot van CO2 van een auto. Sinds 2013 wordt de BPM alleen nog geheven op basis van de CO2 uitstoot. In 2015 is een verdere aanpassing voorzien.

[→ MIA](#)



Met de milieu-investeringsaftrek (MIA) kan een ondernemer investeringen die goed zijn voor het milieu (waaronder nieuwe zuinige auto's) gedeeltelijk in mindering brengen op de fiscale winst. Per 1 januari 2014 is de MIA versoberd en beperkt tot (semi-)elektrische auto's.

[→ Vamil](#)

Met de regeling Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) kan een ondernemer zelf bepalen op welk tijdstip hij 75% van het investeringsbedrag af wil schrijven. Per 1 januari 2014 is de Vamil voor zuinige personenauto's vervallen.

[→ KIA](#)

Met de Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek kan een ondernemer investeringen in bedrijfsmiddelen (waaronder nieuwe of gebruikte zuinige auto's) in mindering brengen op de fiscale winst. De KIA is per 1 januari 2014 vervallen voor zuinige personenauto's.

De regelingen Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) en Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek (KIA) zijn voor zuinige auto's vanaf 2014 afgeschaft. De Motorrijtuigenbelasting (MRB) en de regeling Milieu-investeringsaftrek (MIA) zijn vanaf 2014 ingeperkt tot (semi) elektrische auto's.

De fiscale maatregelen vallen onder beleidsartikel 19 Klimaat van het Ministerie van IenM en beleidsartikel 1 Belastingen van het Ministerie van Financiën.

Gedurende deze jaren was er ook niet-fiscaal beleid om de [CO2-uitstoot](#) van auto's te verlagen, zoals de normen voor de CO2-uitstoot van nieuwe auto's die de Europese Commissie aan autofabrikanten heeft opgelegd.

### **Doelen**

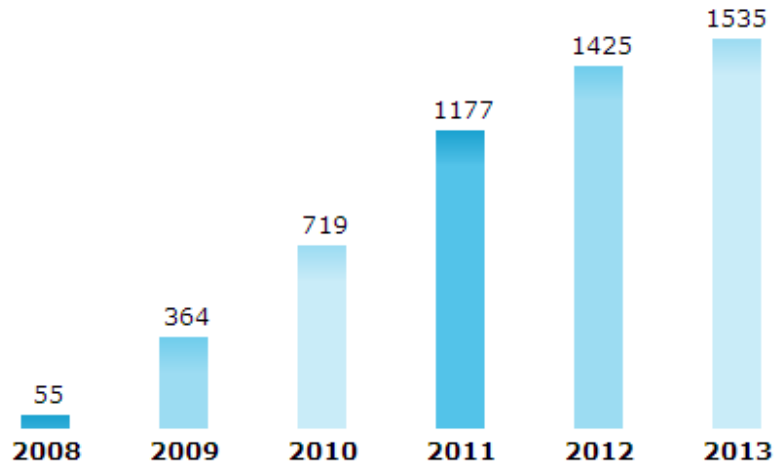
Naast het algemene hoofddoel voor het heffen van belastingen (de overheidsuitgaven financieren), beogen de fiscale maatregelen de aanschaf en het gebruik van zuinige auto's te bevorderen en van onzuinige auto's te ontmoedigen. Met deze vergroening stuurt het kabinet de vermindering van CO2-uitstoot. Dit maakt onderdeel uit van het klimaatbeleid van het Ministerie van IenM, dat doelstellingen bevat voor een verlaging van de CO2-uitstoot door de sector verkeer en vervoer: in 2020 mag deze sector maximaal 35,5 megaton CO2 uitstoten (IenM, 2012) en in 2030 maximaal 25 megaton (Energieakkoord, 2013). In 2050 moet de uitstoot met 60% verlaagd zijn ten opzichte van 1990.

### **Kosten**

De kosten van het beleid bestaan uit lagere belastinginkomsten. Enkele maatregelen leveren extra inkomsten op. Per saldo gaat het in de jaren 2007-2013 naar schatting in totaal om [mogelijk 5 miljard euro](#) ten laste van de schatkist. In onderstaande figuur hebben we dit grafisch weergegeven.



**Figuur Belastingderving fiscale maatregelen zuinige auto's per jaar op basis van schattingen Ministerie van Financiën en RvO (in miljoen euro).**



Bronnen: Miljoenennota's 2010 tot en met 2014, Financiën (2011), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO).

De cijfers zijn gebaseerd op schattingen van ministeries, vooral het Ministerie van Financiën. De gederfde brandstofaccijns vanwege het relatief lage brandstofverbruik van zuinige auto's laten we buiten beschouwing. Overigens was de totale opbrengst van de 'autobelastingen' in de jaren 2007-2013 stabiel. Zie [Verantwoording onderzoek beleidsthema](#).

### **Verantwoordelijkheden**

Vier bewindspersonen zijn betrokken:

- De staatssecretaris van Financiën is verantwoordelijk voor de fiscale maatregelen.
- De staatssecretaris van IenM is verantwoordelijk voor het klimaatbeleid. Ook coördineert zij de Nederlandse inbreng in Europa bij de vaststelling van Europese normen voor nieuwe personenauto's en bij de ontwikkeling van de Europese meetmethode voor brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot van personenauto's. Tot slot is zij beleidsverantwoordelijk voor de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil).
- De minister van IenM is verantwoordelijk voor de realisatie van de CO<sub>2</sub>-reductiedoelen van de sector verkeer en vervoer.
- De minister van EZ is samen met de staatssecretaris van IenM verantwoordelijk voor het energielabel en het brandstofverbruiksboekje. Verder is de minister van EZ



beleidsverantwoordelijk voor de Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek (KIA).

10

### **Over dit onderzoek**

In het verantwoordingsonderzoek over 2013 hebben we de beleidsinformatie van 5 beleidsthema's onderzocht, zie [verantwoording onderzoek beleidsthema's](#).

### **Literatuur**

- Energieakkoord (2013). Energieakkoord voor duurzame groei. Bijlage bij de aanbiedingsbrief van de minister van EZ. Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 30196, nr. 202.
- Financiën (2009, 2010, 2011, 2012, 2013). Miljoenennota's 2010 tot en met 2014.
- Financiën (2011). Maatregelen op het gebied van autobelastingen (Autobrief). Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32800, nr. 1.
- IenM (2012). Vaststelling begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013; Memorie van Toelichting. Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 33400 XII, nr. 2.

#### **3.1.1 Belastingderving zuinige auto's sinds 2007 mogelijk 5 miljard euro**

De kosten van het fiscale stimuleringsbeleid voor zuinige auto's bestaan uit lagere opbrengsten van verschillende belastingen. Het gaat vooral om de aanschafbelasting van een nieuwe auto (BPM), de wegenbelasting (MRB) en de Inkomstenbelasting (door de lage bijtelling). Enkele maatregelen leveren extra belastingopbrengsten op. De geschatte belastingderving in de jaren 2007-2013 bedraagt per saldo mogelijk 5 miljard euro. Voor een beschrijving van de verschillende maatregelen, zie ['Hoge belastinguitgaven voor tegenvallende milieuwinst zuinige auto's'](#).

#### **Belastingderving op schattingen gebaseerd**

De belastingderving is moeilijk exact te berekenen:

- De realisatie van de belastinginkomsten (BPM, MRB) is bekend, maar het is niet bekend hoe hoog deze belastinginkomsten zouden zijn geweest als de maatregelen er niet waren.
- Het beleid is in deze periode veranderd. Zo is de MRB verhoogd en de BPM verlaagd vanwege de voorgenomen (maar niet doorgezette) invoering van de kilometerprijs. Ook is de BPM steeds meer gebaseerd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot (in plaats van de cataloguswaarde). Daarnaast gaat het Ministerie van Financiën in overeenstemming met



de Tweede Kamer vanaf 2011 uit van structureel lagere BPM-inkomsten (2,1 miljard euro).

- Autoverkoop worden niet alleen beïnvloed door het beleid, maar bijvoorbeeld ook door de economische crisis en door andere innovaties in de automarkt zelf.
- Het Ministerie van Financiën heeft niet altijd de hiervoor benodigde gegevens (het aantal mensen dat gebruik maakt van de lage bijtelling).

Daarom moet het ministerie de cijfers voor de belastingderving op schattingen baseren. Ook de belastingderving die het gevolg is van de regelingen van het Ministerie van IenM (Milieu-investeringsaftrek, MIA, en Willekeurige afschrijving milieu-investeringen, Vamil) is gebaseerd op schattingen.

### **Belastingderving zuinige auto's sinds 2007 mogelijk 5 miljard euro**

In tabel 1 staan de schattingen van de belastingderving voor zuinige auto's zoals die door het Ministerie van Financiën is gemaakt. De schattingen van de belastingderving door de MIA- en Vamil-regeling zijn op ons verzoek opgesteld door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO). RvO voert deze regelingen uit in opdracht van het Ministerie van IenM.

Tabel 1. Schattingen Ministerie van Financiën en RvO gederfde belastinginkomsten sinds 2007 per maatregel (x 1 miljoen euro)									
Maatregel	Doelgroep	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Bonus/ malus regeling	Auto-koper	40	-140	-125					-225
Slurptax (CO2-toeslag)	Auto-koper		100	90					190
Differen-tiatie BPM	Auto-koper			-240	-530*	-860*	-870*	-730*	-3230
Lage MRB	Auto-bezitter		-5	-16	-53	-108	-190	-250	-622
Lage bijtelling	Auto-gebruiker (zakelijk)		-10	-73	-129	-196	-323	-407	-1138
MIA	Ondernemer/ onderneming				-1	-2	-19	-99	-121
Vamil	Ondernemer/ onderneming				-1	-1	-7	-29	-38
KIA	Ondernemer/ onderneming				-5	-10	-16	-20	-51
<b>Totaal</b>		<b>40</b>	<b>-55</b>	<b>-364</b>	<b>-719</b>	<b>-1177</b>	<b>-1425</b>	<b>-1535</b>	<b>-5235</b>



\* Dit is een maximaal bedrag. Het betreft de gedeerde BPM-inkomsten als gevolg van het nieuwe BPM-beleid. Het is niet bekend welk deel van deze derving door de vrijstelling voor zuinige auto's komt. 12

De tabel laat zien dat het Ministerie van Financiën (en RvO, voor de MIA/Vamil) per saldo uitgaat van een totale belastingderving van ruim 5,2 miljard euro in de periode 2007-2013 waarin de maatregelen van kracht zijn. Extra belastingopbrengsten waren er in 2007 (bonus/malusregeling) en in 2008 en 2009 (slurptax).

Overigens zijn in deze periode al wel verplichtingen aangegaan voor toekomstige jaren. De lage bijtelling geldt immers voor (maximaal) 60 maanden. Mensen die hier in 2013 gebruik van zijn gaan maken kunnen dit tot in 2018 doen. In de geschatte belastingderving van 5,2 miljard euro zijn deze verplichtingen niet meegenomen. Ook de fiscale gevolgen van de beleidsveranderingen voor de MRB en de BPM, zoals besloten in het Herfstakkoord 2013, vallen buiten dit onderzoek.

Tegen de achtergrond van de opbrengst van de autobelastingen in totaliteit merken wij op dat deze in de jaren 2007-2013 stabiel was. Zie [Verantwoording onderzoek beleidsthema](#).

### **Schatting lage bijtelling kent onzekerheden**

Het Ministerie van Financiën maakt bij de schattingen voor de belastingderving door de lage bijtelling onder meer aannames over het aantal mensen dat in aanmerking komt voor een lage bijtelling en over de gemiddelde cataloguswaarde van de auto. Het ministerie baseert deze aannames vooral op gegevens van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA). De leden van de VNA vertegenwoordigden in 2012 gezamenlijk 88% van de leasemarkt voor personenauto's (VNA, 2013).

Het ministerie extrapoleert het aantal leaseauto's met een lage bijtelling van de VNA naar het totaal aantal auto's-van-de-zaak met een lage bijtelling in Nederland. Daarbij merken wij op dat het aantal auto's-van-de-zaak niet precies overeenstemt met de mensen die van de lage bijtelling gebruik maken:

- Zo zijn er mensen met een leaseauto die geen bijtelling hoeven te betalen omdat ze de auto niet privé gebruiken;
- Ook zijn er mensen die wel bijtelling moeten betalen terwijl ze geen leaseauto hebben. Het gaat bijvoorbeeld om een privéauto waarvan de kosten volledig door de werkgever vergoed worden.

Naar verwachting gaat dit niet om grote aantallen, maar het illustreert wel dat het moeilijk is om exact aan te geven hoeveel mensen van de lage bijtelling gebruik maken.



Daarnaast gaat het Ministerie van Financiën in de schattingen uit van een gemiddelde cataloguswaarde. Deze waarde kan per auto sterk verschillen. Aangezien niet precies bekend is voor welke auto's de lage bijtelling wordt toegepast, is het ook niet met zekerheid te zeggen wat de gemiddelde cataloguswaarde is. Als gevolg van deze onzekerheden is de geschatte belastingderving door de lage bijtelling ook onzeker. Kleine verschillen in deze aannames kunnen per jaar leiden tot een verschil van miljoenen euro's in de geschatte derving. 13

#### **Literatuur**

- Financiën (2009, 2010, 2011, 2012, 2013). Miljoenennota's 2010 tot en met 2014.
- Financiën (2011). Maatregelen op het gebied van autobelastingen (Autobrief). Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, [32 800, nr. 1](#).
- Ecorys (2011). [Fiscale stimulering \(zeer\) zuinige auto's](#); onderzoek aanpassing zuinigheidsgrenzen.
- VNA (2013). [Autoleasemarkt in cijfers 2012](#).

#### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

In ons rapport bij het jaarverslag van het Ministerie van Financiën bevelen wij de staatssecretaris van Financiën aan om de schatting van de belastingderving door de lage bijtelling te verbeteren.

#### **Reactie van de minister**

De minister van IenM verwijst naar de reactie van de minister van Financiën op deze aanbeveling. De minister van Financiën heeft aangegeven deze aanbeveling over te nemen.

[Lees de hele reactie van Financiën.](#)

[Lees de volledige reactie van IenM op   
verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](#)

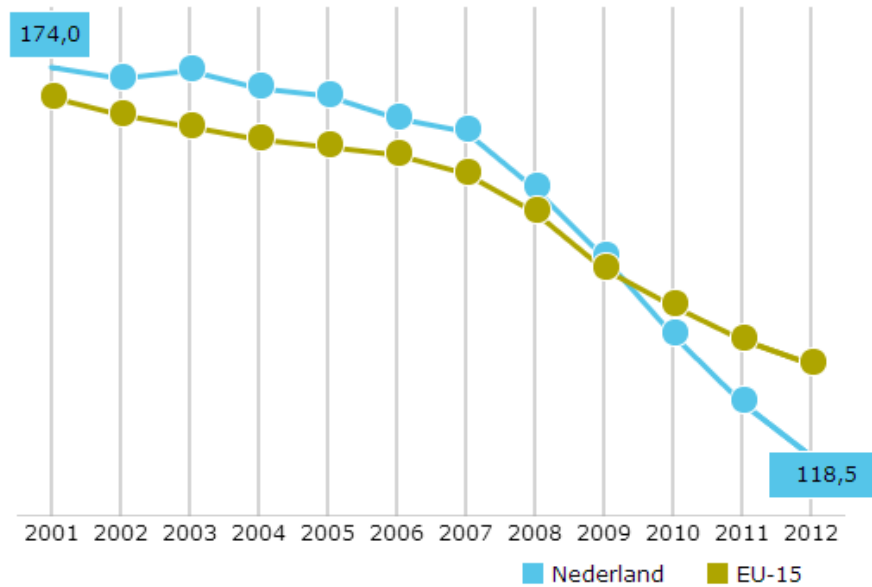
### **3.1.2 CO2-uitstoot nieuwe auto's in Nederland sterk gedaald**

Nederland steekt sinds 2009 internationaal gunstig af, omdat de gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe auto's vanaf dat jaar onder het Europese gemiddelde ligt (zie onderstaande figuur). Uit de figuur blijkt ook dat de gemiddelde CO2-uitstoot in Nederland sinds 2007 beduidend sneller daalt dan het Europese gemiddelde.





**Figuur CO2-uitstoot van nieuwe personenauto's (testresultaten) in Nederland en in de EU (EU-15) in gram CO2 per kilometer.**



	Nederland	EU-15
2001	174,0	169,7
2002	172,4	167,2
2003	173,5	165,5
2004	171,0	163,7
2005	169,9	162,6
2006	166,7	161,5
2007	164,8	158,8
2008	156,7	153,3
2009	146,9	145,2
2010	135,8	139,9
2011	126,1	135,1
2012	118,5	131,6

Bron: EEA (2013)

De CO2-uitstoot van nieuwe auto's wordt voor alle Europese lidstaten bijgehouden door het European Environment Agency (EEA, 2013). De EEA baseert zich hierbij op de officiële testresultaten: de CO2-uitstoot zoals gemeten tijdens de typegoedkeuringstest. De CO2-uitstoot van nieuwe auto's vertoont in alle EU-15 landen een dalende trend. De



versnelde daling sinds 2007 in Nederland lijkt voor een groot deel samen te hangen met Nederlands beleid.

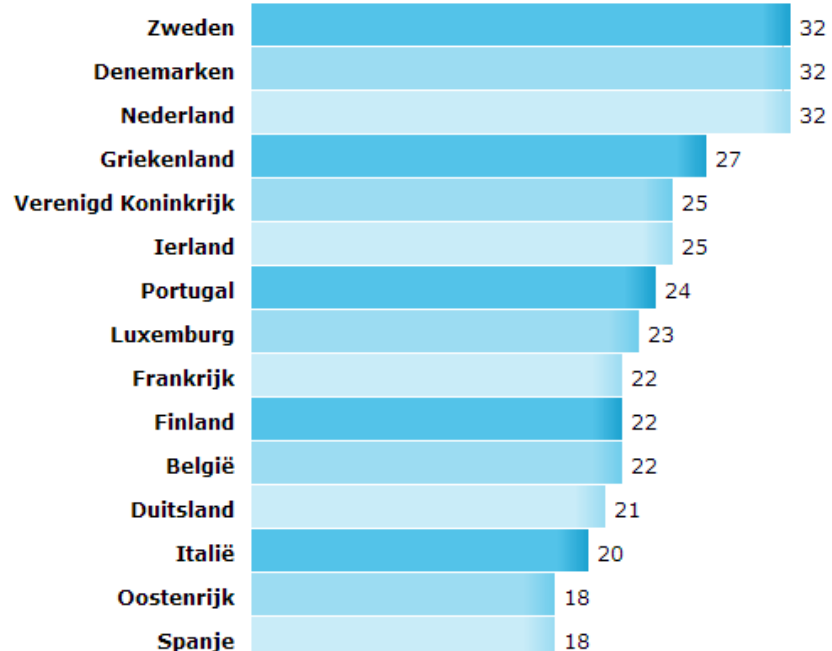
15

Een belangrijk [aandachtspunt](#) in de grafiek is dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's in de praktijk een stuk hoger ligt dan zoals die in de officiële test wordt gemeten.

### Ook grote CO<sub>2</sub>-reductie in Zweden en Denemarken

Uit onderstaande figuur blijkt dat Zweden en Denemarken in de periode 2001-2012 op papier een vergelijkbare procentuele reductie in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's realiseerden als Nederland. Zweden had echter een relatief hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot per auto in 2001. De procentuele reductie is dus vergelijkbaar met die van Nederland en Denemarken, maar de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot per auto is hoger. Denemarken heeft net als Nederland een lagere aanschafbelasting (BPM) en een lagere motorrijtuigenbelasting (MRB) voor zuinige auto's. Zweden heeft voor zuinige auto's maatregelen genomen met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting (OECD/IEA, 2011 en Ecologic Institute/Eclarion, 2013).

**Figuur Procentuele daling CO<sub>2</sub>-uitstoot nieuwe personenauto's 2001-2012 in de EU-15, op basis van de NEDC-testresultaten**



### Dalende trend in Europa gestimuleerd door Europees beleid

De dalende trend in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU-15 heeft te maken met Europees beleid. De Europese Commissie maakt sinds het einde van de jaren '90 afspraken over CO<sub>2</sub>-



emissiedoelen van nieuwe auto's met de Europese koepel van autoproducenten (ACEA), de Japanse koepel van autoproducenten (JAMA) en de Koreaanse koepel van autoproducenten (KAMA). De beoogde doelstelling was 140 g CO<sub>2</sub>/km in 2008 (ACEA) en 2009 (JAMA en KAMA). In 2007 kwam de Europese Commissie met een voorstel voor bindende eisen aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's. De uitstoot van nieuwe auto's in de EU-15 daalt vanaf dit jaar duidelijk sneller. Het lijkt erop dat er vanuit dit voorstel voor autoproducenten al een prikkel is uitgegaan om snel zuiniger auto's op de markt te brengen. In 2009 namen het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie het voorstel aan (Verordening 443/2009). In de verordening werden normen vastgesteld voor 2012 (130 g CO<sub>2</sub>/km) en 2020 (95 g CO<sub>2</sub>/km). Na een evaluatie van deze verordening in 2013 werd de norm voor 2020 een jaar uitgesteld tot 2021.

16

#### Literatuur

- Ecologic Institute/Eclarion (2013). Assessment of climate change policies in the context of the European Semester. [Country report: Sweden](#).
- European Environment Agency (2013). [Monitoring CO<sub>2</sub>-emissions from new passenger cars in the EU](#): summary of data for 2012.
- OECD/IEA (2011). Energy policies of IEA countries; [Denmark 2011 Review](#).

### 3.1.3 Stimuleren zuinige auto's is een dure maatregel voor verminderen CO<sub>2</sub>

In de Autobrief 2011 (Financiën, 2011) gaf de staatssecretaris van Financiën aan dat het fiscale stimuleringsbeleid voor zuinige auto's niet heel efficiënt was, omdat de kosten per vermeden ton CO<sub>2</sub>-uitstoot relatief hoog waren. Hierbij verwees hij naar een rapport van Ecorys, dat de derving aan overheidsinkomsten per vermeden ton CO<sub>2</sub> berekende. Ecorys kwam uit op een bedrag van 1.000 euro per vermeden ton CO<sub>2</sub>-uitstoot. Overigens ging Ecorys hierbij uit van de [testresultaten](#). De werkelijke kosten voor de overheid per ton CO<sub>2</sub> liggen dus nog hoger. De kosten per vermeden ton CO<sub>2</sub>-uitstoot liggen voor de maatschappij als geheel vermoedelijk lager, omdat de maatregelen voor zuinige auto's ook baten opleveren voor bijvoorbeeld het milieu (minder CO<sub>2</sub>-uitstoot) en voor consumenten (zuinige auto's zijn goedkoper geworden). Een recente studie van de OECD uit 2013, die naar de netto maatschappelijke kosten kijkt, vergelijkt het beleid in meerdere landen. Volgens deze studie is er in de vervoerssector een aantal gevallen waar de prijs per ton CO<sub>2</sub>-reductie erg hoog is. Het gaat dan bijvoorbeeld om beleid ter



stimulering van biobrandstoffen en elektrische auto's. Maatschappelijk gezien zijn er meer mogelijkheden voor het verminderen van CO2 dan alleen 'zuinige auto's', bijvoorbeeld door in te zetten op woningisolatie of duurzame energie (wind, zon).

17

### **Een derde van de zuinige auto's na vier jaar geëxporteerd**

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat TNO in 2013 uitvoerde in opdracht van het Ministerie van IenM (TNO, 2013), dat van de 12.000 hybride auto's die in 2008 waren aangeschaft, 3.700 auto's na vier jaar waren geëxporteerd. Dat is ongeveer 30%. Het ging vooral om leaseauto's. Deze auto's zijn aangeschaft met korting op de BPM, hadden een lage motorrijtuigenbelasting en de rijders ervan kwamen in aanmerking voor een lage bijtelling. De lage CO2-uitstoot komt na vier jaar echter aan een ander land ten goede. Overigens blijkt uit hetzelfde onderzoek dat zuinige auto's niet meer dan andere auto's worden geëxporteerd.

### **Literatuur**

- Financiën (2011). Maatregelen op het gebied van autobelastingen (Autobrief). Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, [32800, nr. 1](#).
- Ecorys (2011). [Fiscale stimulering \(zeer\) zuinige auto's](#); onderzoek aanpassing zuinigheidsgrenzen.
- TNO (2013). [Een overzicht van import en exportstromen in het Nederlandse personenwagenvoertuigenpark](#).
- OECD (2013). [Effective Carbon Prices](#).

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Voor een vermindering van de CO2-uitstoot in de sector verkeer en vervoer zijn verschillende instrumenten denkbaar, zoals normering, heffing of subsidiëring. De normering van de CO2-uitstoot voor nieuwe auto's wordt Europees geregeld, en gaat minder snel dan Nederland wil. [link Hoge belastinguitgaven voor tegenvallende milieuwinst zuinige auto's] Door zuinige auto's fiscaal te stimuleren probeert het kabinet CO2-uitstoot te verlagen, maar dit beleid is per bespaarde ton CO2 relatief duur. We bevelen de bewindspersonen aan om na te gaan of er in Nederland kosteneffectievere maatregelen mogelijk zijn. Dit kan zowel door binnen de sector verkeer en vervoer andere instrumenten in te zetten of door in andere sectoren extra CO2-reductie te realiseren.

### **Reactie van de minister**

De minister van IenM neemt – net als de minister van Financiën – onze aanbeveling over om na te gaan of er in Nederland meer kosteneffectieve maatregelen voor CO2-reductie mogelijk zijn. In de Autobrief II zal nader worden ingegaan op het vervolg van het fiscale stimuleringsregime voor



zuinige auto's in de periode 2016 – 2019. Deze brief zal medio 2014 door de staatsecretaris van Financiën aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

18

De minister van Financiën geeft aan dat zal worden gekeken naar de mogelijkheden om binnen de sector verkeer en vervoer andere instrumenten in te zetten, maar ook naar mogelijkheden om in andere sectoren extra CO2-reductie te realiseren.

Over de gevolgen van de export van hybride auto's voor de CO2-reductie in Nederland zal de staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer binnenkort informeren aan de hand van een actualisatie van het TNO-rapport terzake.

Lees de [hele reactie van Financiën](#).

[Lees de volledige reactie van IenM op  
verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](#)

#### **Nawoord Algemene Rekenkamer Nawoord Algemene Rekenkamer**

We waarderen de toezegging van de ministers van Financiën en IenM om bij het autodossier niet alleen het budgettair belang, maar ook de kosteneffectiviteit nadrukkelijk in het oog te houden. Zie ook ons [nawoord](#) op de reactie van de minister van Financiën op ons onderzoek naar zuinige auto's.

#### **3.1.4 Testmethode nieuwe auto's leidt tot papieren werkelijkheid**

De CO2-uitstoot zoals gemeten tijdens de typegoedkeuringstest (testresultaten) wijkt af van de CO2-uitstoot in de praktijk. Dit verschil wordt bovendien steeds groter. Er wordt in Europees verband gewerkt aan een nieuwe test, maar het is onzeker of dat de problemen oplost.

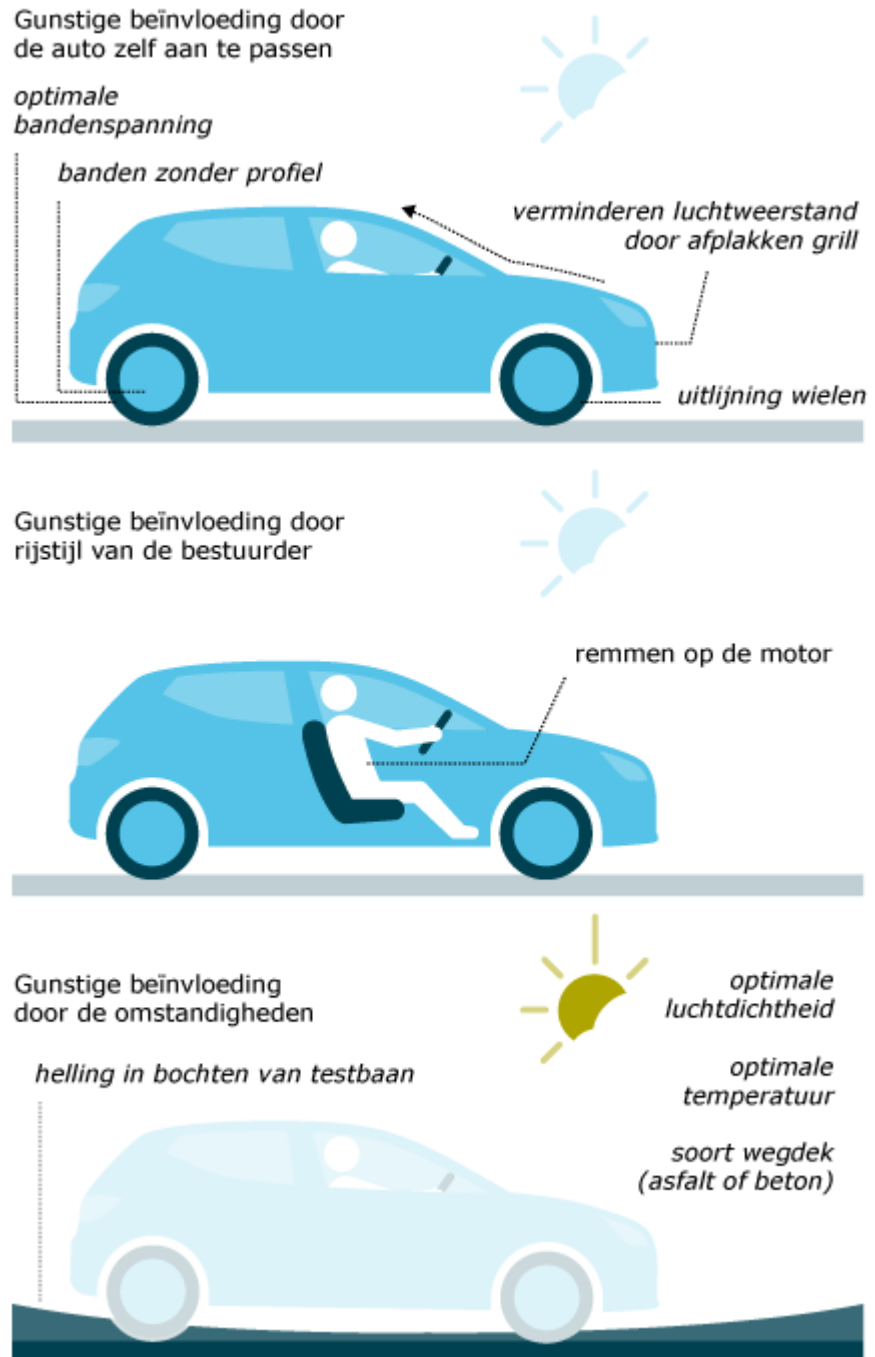
##### **Test geeft ruimte om CO2-uitstoot lager voor te stellen**

De (gemeten) CO2-uitstoot van nieuwe auto's is gebaseerd op testresultaten. De wijze waarop een auto moet worden getest is uitgebreid beschreven in internationale handleidingen. Uitgangspunt van deze New European Driving Cycle (NEDC)-test is dat verschillende auto's volgens dezelfde randvoorwaarden worden getest. Medio 2012 heeft de Europese Commissie in een Impact Assessment aandacht gevraagd voor de afwijking tussen de CO2-uitstoot zoals gemeten in de typegoedkeuringstest (testresultaten) en de werkelijke CO2-uitstoot (EC, 2012). Ook in verschillende media is hier aandacht aan besteed. Volgens de Europese Impact Assessment biedt de huidige NEDC-test echter te veel ruimte om de CO2-uitstoot van een auto lager uit de test te laten komen dan de werkelijke milieuprestatie in de praktijk.



**Figuur Mogelijkheden voor autofabrikanten om betere testresultaten te halen dan de werkelijke milieuprestatie in de praktijk**

19



**Verskil testresultaten en praktijk wordt steeds groter**

De testresultaten van de NEDC-test wijken steeds verder af van de werkelijke prestaties van auto's. Het verschil kan worden gemeten door te kijken naar het brandstofverbruik. In een ICCT-studie uit 2013 worden

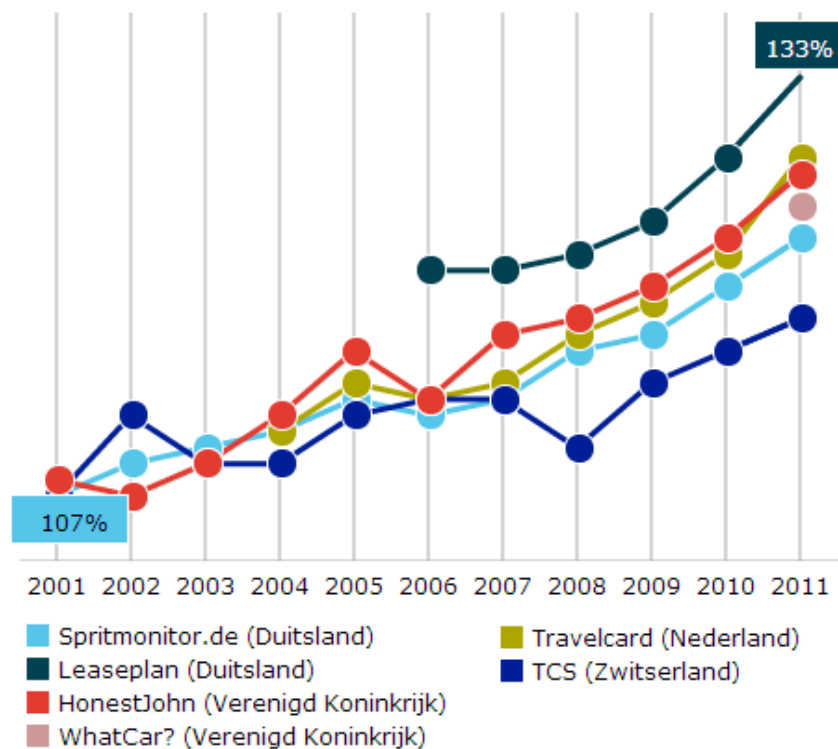


meerdere van dergelijke vergelijkende studies naast elkaar gezet. De onderstaande grafiek is hierop gebaseerd. In deze grafiek wordt een gelijke prestatie tussen praktijk en test weergegeven als 100%.

### Figuur Werkelijke CO2-uitstoot versus testresultaten

Bij een waarde van 100% is de CO2-uitstoot in de praktijk even hoog als de testresultaten. Bij een waarde hoger dan 100% is de uitstoot in de praktijk (x%) hoger dan de testresultaten.

#### Werkelijke CO2-uitstoot



(bron: ICCT 2013)

Werkelijke CO2-uitstoot						
	Spritmonitor.de (Duitsland)	Travelcard (Nederland)	Leaseplan (Duitsland)	TCS (Zwitserland)	HonestJohn (Verenigd Koninkrijk)	WhatCar? (Verenigd Koninkrijk)
2001	107%			107%	108%	
2002	109%			112%	107%	
2003	110%			109%	109%	
2004	111%	111%		109%	112%	
2005	113%	114%		112%	116%	
2006	112%	113%	121%	113%	113%	
2007	113%	114%	121%	113%	117%	



Werkelijke CO2-uitstoot						
	Spritmonitor.de (Duitsland)	Travelcard (Nederland)	Leaseplan (Duitsland)	TCS (Zwitserland)	HonestJohn (Verenigd Koninkrijk)	WhatCar? (Verenigd Koninkrijk)
2008	116%	117%	122%	110%	118%	
2009	117%	119%	124%	114%	120%	
2010	120%	122%	128%	116%	123%	
2011	123%	128%	133%	118%	127%	125%

Uit de grafiek is af te lezen dat de werkelijke CO2-uitstoot in 2001 zo'n 5% tot 10% hoger was dan de NEDC-test, en dat dit is opgelopen tot een verschil van 15% tot 35% in 2011. Uit onderzoek van TNO over 2012 blijkt dat het verschil inmiddels nog groter is geworden: het praktijkverbruik van een grote groep zakelijke rijders (Travelcard) lag in 2012 zo'n 30% tot 50% hoger dan de testresultaten (TNO, 2013).

### **Extra verbruikskosten kunnen oplopen tot bijna 300 euro per jaar**

Uitgaande van de conclusies van het ICCT-rapport kan een auto in de praktijk wel 35% meer brandstof verbruiken dan op het energielabel staat aangegeven. Een Nederlander rijdt gemiddeld 11.621 kilometer. Per 100 kilometer verbruikt een zuinige benzineauto op papier 4,2 liter en een zuinige dieselauto 3,4 liter. Dit kan leiden tot extra verbruikskosten van bijna 300 euro per jaar.

### **Tabel Extra verbruikskosten brandstof in de praktijk ten opzichte van energielabel (uitgaande van 11.621 kilometer per jaar)**

Werkelijke CO2-uitstoot			
	Verbruik per 100 km (op papier)	Prijs per liter 2013	Extra kosten per jaar bij 35% meerverbruik in de praktijk
Zuinige benzine	4,2 liter	1,736 euro	296 euro
Zuinige diesel	3,4 liter	1,421 euro	196 euro

Bronnen: RDW, brandstofverbruiksboekje 2013;

CBS Statline, gemiddelde pompprijs 2013

### **Onzeker of nieuwe test problemen oplost**

In Europees verband wordt aan de ontwikkeling van een nieuwe test gewerkt: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP). De beoogde invoeringsdatum is 1 januari 2017. Het Nederlandse kabinet zet in op een snelle invoering van deze nieuwe testmethode, en ziet zichzelf als een voortrekker. Daarbij streeft het kabinet naar een zo realistisch mogelijke testprocedure (IenM, 2013). Er is bij voorbaat al onzekerheid of deze nieuwe test wel goed aansluit op de werkelijke





prestaties. De Europese Commissie schrijft hierover in het Impact Assessment (EC, 2012) dat het niet duidelijk is in welke mate de WLTP-test kan garanderen dat de testresultaten de werkelijkheid weerspiegelen.

22

### Literatuur

- EC (2012). Commission Staff Working Document Impact Assessment. Accompanying the documents Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) [No 443/2009](#) to define the modalities for reaching the 2020 target to reduce CO2 emissions from new passenger cars and
- Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) No [510/2011](#) to define the modalities for reaching the 2020 target to reduce CO2 emissions from new light commercial vehicles.
- ICCT (2013). [From laboratory to road](#); A comparison of official and 'real-world' fuel consumption and CO2 values for cars in Europe and the United States.
- IenM (2013). Schoon en zuinig; Brief regering; [Aanbieding TNO-rapport 'Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen](#). Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 31209, nr. 159.
- TNO (2013). [Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen](#).

### 3.1.5 Praktijkverbruik nieuwe auto's onbekend

De informatie op het energielabel, dat consumenten moet helpen om de zuinigste auto te kiezen, is op testresultaten gebaseerd. In de praktijk verbruikt een gemiddelde auto tot wel 35% meer brandstof dan in de [test](#) gemeten is. Er is niet genoeg informatie beschikbaar om aan te geven wat de afwijking voor een specifiek model is.

#### Informatie energielabel gebaseerd op testresultaten

Nederland kent sinds 2001 een energielabel toe aan personenauto's. Dit is gebaseerd op een voorschrift van de Europese Commissie (richtlijn nr. 1999/94/EG) en wordt uitgewerkt in het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's. De Europese regels schrijven voor dat het officiële brandstofverbruik en de officiële CO2-uitstoot – zoals gemeten in de test -worden vermeld op het etiket. Nederland heeft aanvullende regels gesteld: op het etiket moet ook vermeld worden in welke energie-efficiëntieklasse (label) een auto valt (van A, zuinig, tot G, onzuinig). Het label dat een auto krijgt is afhankelijk van het brandstofverbruik, de CO2-uitstoot en de grootte van de auto. Het label



is bedoeld als een indicatie voor de zuinigheid ten opzichte van andere auto's van dezelfde grootte.

23

De RDW stelt in opdracht van de ministers van IenM en EZ jaarlijks het brandstofverbruiksboekje samen. Daarin heeft de RDW een paragraaf opgenomen waarin staat dat de resultaten zijn gebaseerd op [testresultaten](#) (NEDC-test) en dat de praktijk hiervan kan afwijken.

### **Praktijkverbruik per automodel onbekend**

Het energielabel en het brandstofverbruiksboekje moeten voor de consument een hulpmiddel zijn om zijn keuze voor een zuinige auto te vergemakkelijken. In de praktijk verbruikt een gemiddelde auto wel 35% meer brandstof dan in de test gemeten is. [link Testmethode nieuwe auto's leidt tot papieren werkelijkheid] Het label en het boekje zijn alleen bruikbaar, als de afwijking tussen de testresultaten en de werkelijkheid even groot is voor de modellen die de consument in een bepaalde grootteklasse vergelijkt. Uit onderzoek is bekend dat de afwijking tussen automerken groot is (ICCT, 2012). Dit roept de vraag op of er ook afwijkingen zijn tussen verschillende automodellen.

In het brandstofverbruiksboekje 2013 staat hierover: 'Geconstateerde verschillen in de praktijk doen overigens niets af aan het feit dat over het algemeen de rangschikking zuinige – minder zuinige auto's hetzelfde blijft: de zuinigste auto's blijven het zuinigst, benzineslurpers blijven het meeste brandstof verbruiken. Met andere woorden: consumenten die een zo zuinig mogelijke auto zoeken, kunnen deze informatie in dit boekje vinden'.

Deze conclusie is op basis van de beschikbare informatie wellicht te stellig. De beste beschikbare informatie over de afwijking tussen het praktijkverbruik en de testresultaten is afkomstig van TNO. TNO heeft gegevens over het praktijkverbruik van een grote groep zakelijke rijders. Omdat het praktijkverbruik afhangt van de rijstijl van de gebruiker (sportief of zuinig) en het gebruik (stad of snelweg) zit er een grote spreiding in het gemeten praktijkverbruik. Dit betekent dat je veel metingen nodig hebt om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het praktijkverbruik van een auto. TNO beschikt over voldoende praktijkmetingen om voor zakelijke rijders betrouwbare uitspraken te kunnen doen over automerken en over een aantal veel verkochte modellen van auto's, maar voor de meeste modellen kan dit niet. De afwijking tussen het brandstofverbruik zoals gemeten op de test en het verbruik in de praktijk is voor de meeste automodellen dus niet bekend.



### **Rangschikking zuinige - minder zuinige auto's onzeker**

24

Informatie over de afwijking tussen het praktijkverbruik en de testresultaten ontbreekt voor de meeste automodellen. Dit betekent dat de rangschikking van zuinige-minder zuinige auto's op basis van het praktijkverbruik anders kan zijn, dan de rangschikking op basis van de testresultaten. Het is daarmee ook onzeker in hoeverre het energielabel voor de consument een bruikbaar hulpmiddel is bij de keuze voor een auto met een relatief laag praktijkverbruik. Het is denkbaar, dat een auto waaraan op basis van de testresultaten het energielabel A is toegekend, in de praktijk meer verbruikt dan een auto waaraan op basis van de testresultaten het energielabel B is toegekend.

### **Risico verkeerde rangschikking nu waarschijnlijk minder groot**

Het Ministerie van IenM wijst erop dat verschillen tussen testresultaten en de praktijk vooral samenhangen met de snelheid waarmee verschillende autofabrikanten de afgelopen jaren de marges van de testmethode hebben gebruikt om de testresultaten zo laag mogelijk te laten uitkomen. Inmiddels zijn deze marges bij alle autofabrikanten bekend. Dit betekent ook dat het risico voor een verkeerde rangschikking tegenwoordig minder groot is dan een paar jaar geleden.

### **Bij nieuwe test kan risico verkeerde rangschikking weer opspelen**

Het risico voor een verschillende rangschikking op basis van test en praktijk doet zich in de toekomst mogelijk opnieuw voor. Ook de nieuwe typegoedkeuringstest, die volgens planning in 2017 wordt ingevoerd, kan ruimte bieden aan autofabrikanten om de [testresultaten](#) zo laag mogelijk te laten uitkomen.

### **Literatuur**

- Besluit etikettering energiegebruik personenauto's. Staatsblad, jaargang 2000, nr. 475.
- ICCT (2012). From laboratory to road; A comparison of official and 'real-world' fuel consumption and CO2 values for cars in Europe and the United States.
- Richtlijn nr. 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO2-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (PbEG 2000, L 12).



### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

25

- We bevelen de staatssecretaris van IenM aan om in Europees verband in te blijven zetten op een verbetering van de testmethode, zodat de testresultaten het praktijkverbruik beter weerspiegelen.
- De staatssecretaris van IenM zou consumenten door aanpassing van het brandstofverbruiksboekje moeten laten weten dat de rangschikking van zuinige – minder zuinige auto's in de praktijk onzeker is.

### **Reactie van de minister**

De minister beschouwt onze aanbeveling om in Europees verband in te blijven zetten op een verbetering van de testmethode als ondersteuning van haar beleid. In een brief van 17 juni 2013 aan de Tweede Kamer bij het TNO-rapport over het meerverbruik in de praktijk geeft de staatssecretaris van IenM aan dat Nederland zich sterk maakt voor het definiëren van zo realistisch mogelijke testprocedures en voor het verkleinen van de testmarges.

Daarnaast zal de staatssecretaris van IenM in het brandstofverbruiksboekje 2015 laten toelichten dat de rangschikking van auto's in de praktijk kan afwijken van de rangschikking van auto's voor het label.

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\)](http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

### **3.1.6 Verantwoording: informatie aan de Tweede Kamer voldoende**

De Tweede Kamer is geïnformeerd, maar we zien wel mogelijkheden voor verbetering.

#### **Welke informatie zouden de bewindspersonen naar de Tweede Kamer moeten sturen?**

Wij verwachten in ieder geval informatie over:

- Het aandeel zuinige auto's dat in Nederland rondrijdt.
- De hoeveelheid CO<sub>2</sub> die minder wordt uitgestoten dankzij de beleidsmaatregelen.
- De kosten van het beleid.

#### **Tweede Kamer ontvangt relevante informatie over aandeel zuinige auto's en praktijkproblemen**

- De staatssecretaris van Financiën beschikt over veel relevante informatie over het aandeel zuinige auto's in de nieuwverkopen en heeft deze informatie met de Kamer gedeeld (Financiën, 2013).



- De Tweede Kamer is ook geïnformeerd over de problemen met de [testmethode](#) voor nieuwe auto's (Financiën, 2011). 26

#### **Informatie over CO2-reductie en efficiëntie beleid grotendeels op orde**

- De staatssecretaris van IenM heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over het verschil tussen de CO2-reductie volgens de testresultaten en in de praktijk (IenM, 2013).
- De Tweede Kamer is eerder al geïnformeerd over het feit dat de kosten per vermeden ton CO2-uitstoot relatief hoog waren (Financiën, 2011).
- Een openbaar rapport, waaruit blijkt dat een deel van de [CO2-reductie](#) weglekt naar het buitenland door de export van hybride auto's, is niet naar de Tweede Kamer gestuurd.

#### **Informatie over kosten beleid kan inzichtelijker**

- De staatssecretaris van Financiën gaat in verschillende Kamerstukken in op de gerealiseerde belastingderving door zuinige auto's. Een totaaloverzicht van de budgettaire effecten van het beleid is alleen gegeven in de Autobrief uit 2011. Dit totaaloverzicht verbindt deze effecten bovendien met de resultaten van het beleid. Aangezien het om veel verschillende maatregelen gaat, bevordert zo'n overzicht de inzichtelijkheid.
- De staatssecretarissen van Financiën en IenM hebben in de informatie aan de Tweede Kamer geen inzicht gegeven in de gerealiseerde [belastingderving](#) door de zuinige auto's op grond van de MIA-, Vamil- en de KIA-regeling. Deze informatie was beschikbaar. Het gaat tot en met 2012 om een relatief klein bedrag.
- De schatting van de [belastingderving](#) door de lage bijtelling voor zuinige auto's in de Miljoenennota's kent onzekerheden. In ons rapport bij het jaarverslag van het Ministerie van Financiën bevelen wij de staatssecretaris van Financiën aan om deze schatting te verbeteren.
- Vanuit het perspectief van de verantwoording vinden wij het verder van belang dat de staatssecretaris van Financiën de onzekerheden in de schatting van de lage bijtelling in brieven aan de Kamer expliciet vermeldt. In de 'Autobrief Light' uit 2013 schreef hij: 'de kosten van deze maatregelen [lage bijtelling] zijn inmiddels opgelopen tot 323 miljoen euro in 2012 en 407 miljoen euro in 2013.' Daarmee presenteert hij exacte bedragen, terwijl het in werkelijkheid om schattingen ging die met onzekerheden zijn omgeven.



### Literatuur

- Financiën (2011). Maatregelen op het gebied van autobelastingen (Autobrief). Tweede Kamer, vergaderjaar 2010-2011, 32800, nr. 1.
- Financiën (2013). Toezegging Belastingplan 2013 over de ontwikkeling van de nieuwverkopen 2013 (Autobrief Light). Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 33752, nr. 8.
- IenM (2013). Schoon en zuinig; brief regering aanbieding TNO-rapport Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen. Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 31209, nr. 159.

### Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer

In ons rapport bij het jaarverslag van het Ministerie van Financiën bevelen wij de staatssecretaris van Financiën aan om jaarlijks een totaaloverzicht van de budgettaire effecten van het beleid voor zuinige auto's op te stellen en naar de Tweede Kamer te sturen. Voor de inzichtelijkheid vinden wij het daarnaast van belang dat hij zo'n overzicht zoveel mogelijk verbindt met de resultaten van het beleid.

### Reactie van de minister

De minister verwijst naar de reactie van de minister van Financiën op deze aanbeveling. De minister van Financiën heeft aangegeven deze aanbeveling over te nemen.

Lees de [hele reactie van Financiën](#).

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\)](http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

## 3.2 Onvoldoende inzicht in resultaten Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Omvang budget niet onderbouwd

De minister van IenM weet onvoldoende wat er gebeurt met de 2 miljard euro die zij jaarlijks uitgeeft via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Ze heeft ook geen onderbouwing voor de noodzakelijke hoogte van deze uitgaven en voor nut en noodzaak van de BDU-reservepot van 2 miljard euro bij de ontvangers (provincies en stadsregio's).

De afgelopen jaren gaf de minister van IenM circa 2 miljard euro per jaar aan de 12 provincies en 7 stadsregio's voor het uitvoeren van verkeer- en vervoerplannen. Ongeveer 70% daarvan werd besteed aan het openbaar streek- en stadsvervoer ([het regionaal OV](#)).

De 19 regio's hoeven zich over de BDU-uitgaven niet te verantwoorden aan het Rijk. Daarom weet de minister niet waar de 19 regio's de BDU-middelen precies aan besteden. De regio's hebben samen een groot



bedrag aan BDU-reserves voor uitgaven in latere jaren opgebouwd, ruim 2 miljard euro. De minister weet niet of de regio's dit bedrag echt nodig hebben.

28

### **Resultaten BDU niet voldoende in zicht**

Omdat de BDU onderdeel uitmaakt van de begroting van de minister van IenM (het is een specifieke uitkering), is de minister aanspreekbaar op de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde beleid. Wij stellen echter vast dat de minister niet weet of het beleid doelmatig en doeltreffend is.

Voor de BDU heeft de minister geen aparte doelen geformuleerd. De inzet van de BDU-middelen moeten bijdragen aan algemene verkeers- en vervoerdoelen van de minister, zoals een betere bereikbaarheid en minder verkeersslachtoffers. Er is bekend dat:

het aantal verkeersdoden daalt;

- het aantal ernstig verkeersgewonden stijgt, vooral onder oudere fietsers;
- het veiligheidsgevoel bij de reiziger niet toeneemt;
- de reiziger tevredener is over de algemene kwaliteit van het OV.

Voor de andere verkeers- en vervoersdoelen weet de minister niet of ze worden gehaald en dus ook niet of het beleid doeltreffend is. Zo weet de minister niet of de [bereikbaarheid](#) verbetert en of het [regionale OV](#) doelmatig is, terwijl beide wel als beleidsambitie geformuleerd zijn.

### **Informatie Tweede Kamer beperkt**

Door het gebrek aan informatie kan de minister de Tweede Kamer niet goed informeren. De informatie die de minister wel heeft, deelt ze niet volledig met de Tweede Kamer. Zo meldt ze niets over de omvang van de BDU-reserves. De wettelijk verplichte evaluatie van de BDU is nooit afgerond. De minister heeft meermaals een beleidsdoorlichting toegezegd, maar niet geleverd. Een [integrale beleidsverantwoording](#) ontbreekt.

### **Wat is de BDU?**

In 2005 zijn 5 specifieke uitkeringen voor verkeer en vervoer opgegaan in de BDU Verkeer en Vervoer (een specifieke uitkering op artikel 25 van de begroting IenM). Met de BDU-middelen kunnen regionale overheden maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken bieden. Elk jaar maakt de minister van IenM geld over aan de 12 provincies en 7 zogenoemde stadsregio's. Deze 19 regio's mogen dit geld besteden zoals ze willen, als het maar aan verkeer en vervoer wordt besteed. Ze mogen het geld ook reserveren, bijvoorbeeld om rekening te houden met vertragingen in de uitvoering van plannen. De regio's hebben voor het

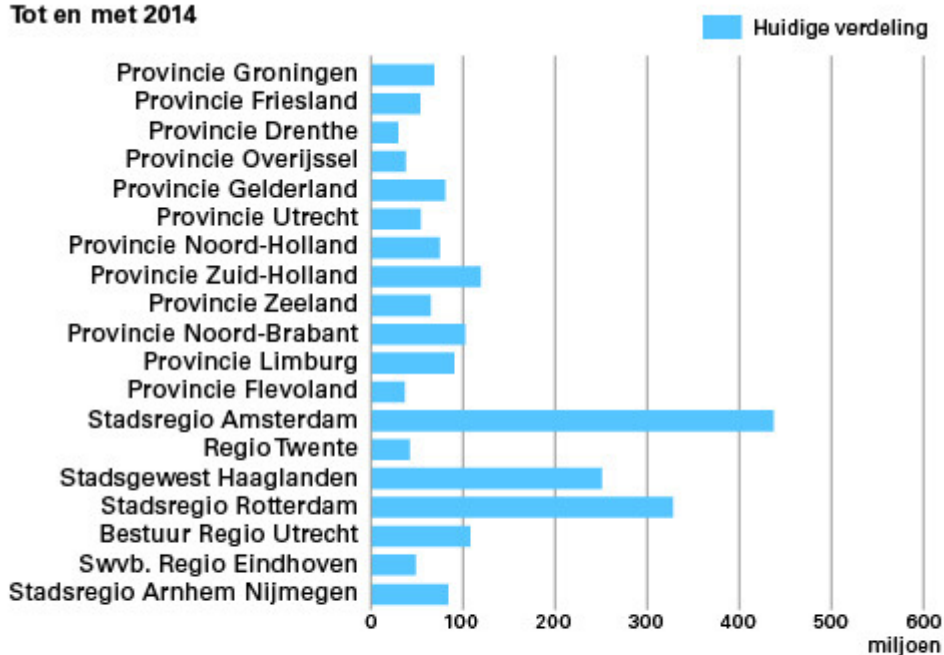


uitvoeren van hun plannen op het gebied van verkeer en vervoer ook anderen middelen, bijvoorbeeld uit het Provinciefonds, uit eigen inkomsten of uit andere budgetten van de rijksoverheid, zoals het Infrastructuurfonds.

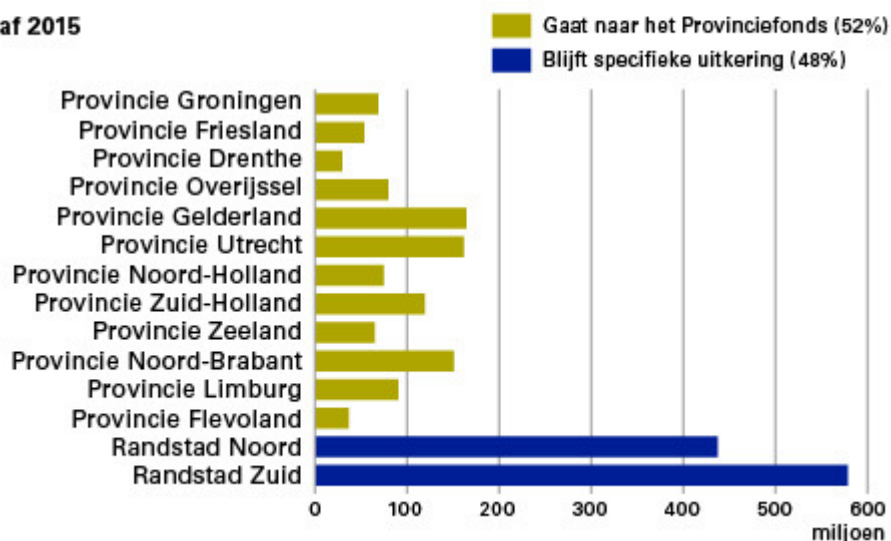
29

Het kabinet heeft besloten de BDU Verkeer en Vervoer vanaf 2015 voor ruim de helft op te laten gaan in het Provinciefonds. In onderstaande figuur is aangegeven welk deel dit betreft. Het resterende deel, wordt in de vorm van een specifieke uitkering toegedeeld aan twee nieuwe regio's, Randstad Noord en Randstad Zuid.

#### Tot en met 2014



#### Vanaf 2015



#### Doelen BDU

Er zijn geen beleidsdoelen specifiek voor de BDU-middelen. Deze middelen zijn bedoeld om samen met andere middelen door provincies en





stadsregio's te worden ingezet voor het verkeer- en vervoersbeleid in die regio's. Een één-op-één relatie tussen de BDU en de realisatie van beleidsdoelen is daarom niet te leggen. **30**

De minister geeft richting aan het verkeer- en vervoersbeleid met de Planwet (Staatsblad, 1998). Hierin is vastgelegd dat gemeenten en provincies hun lokale en regionale beleid baseren op het nationale verkeer- en vervoersbeleid. Het nationale beleid is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, IenM, 2012), de opvolger van de Nota Mobiliteit (VenW, 2004). De ambities die hierin zijn geformuleerd moeten dus doorwerken in het regionale beleid, dat mede betaald wordt uit de BDU.

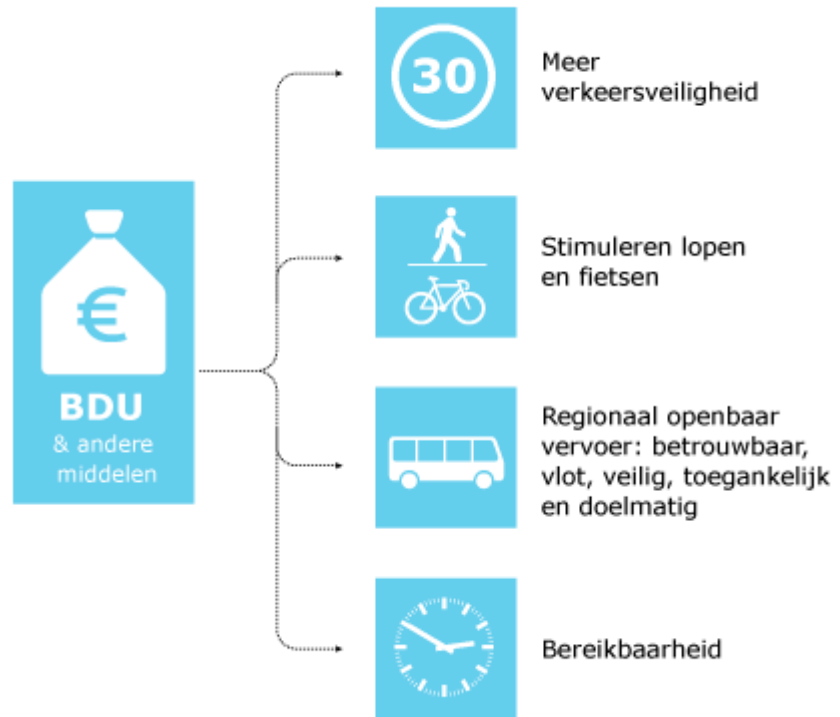
Wij hebben in overleg met het ministerie bepaald welke doelen in de SVIR het belangrijkste zijn in relatie tot de BDU:

- Verkeersveiligheid: een afname van het aantal verkeersslachtoffers op alle Nederlandse wegen: maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstige verkeersgewonden in 2020.
- Bereikbaarheid: de bereikbaarheid moet verbeteren.
- Regionaal openbaar vervoer moet betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig zijn. Het aspect sociaal veilig is in de SVIR uitgewerkt: de waardering van het veiligheidsgevoel moet omhoog en het aantal incidenten omlaag.
- Het stimuleren van lopen en het gebruik van de fiets.

In onderstaande figuur worden deze doelen samengevat.



**Figuur Centrale verkeer- en vervoerambities in relatie tot de BDU**



Deze ambities zijn door de minister aangemerkt als 'essentiële onderdelen' van het nationaal verkeer- en vervoersbeleid. Provincies en stadsregio's zijn daarom verplicht om deze ambities uit te werken in hun regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen (Planwet, artikel 5).

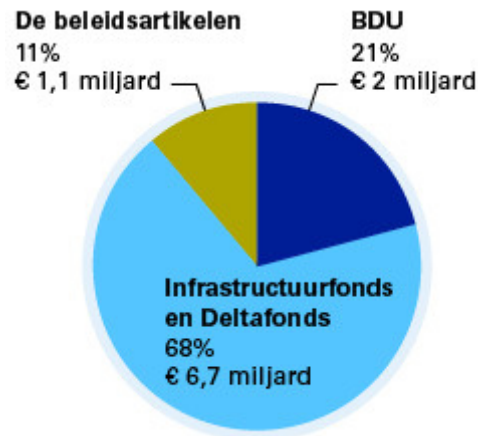
#### **De BDU belooft 2 miljard per jaar**

De uitgaven aan de BDU bedroegen in 2013 ruim 2 miljard euro, dit is 21 procent van de totale uitgaven van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

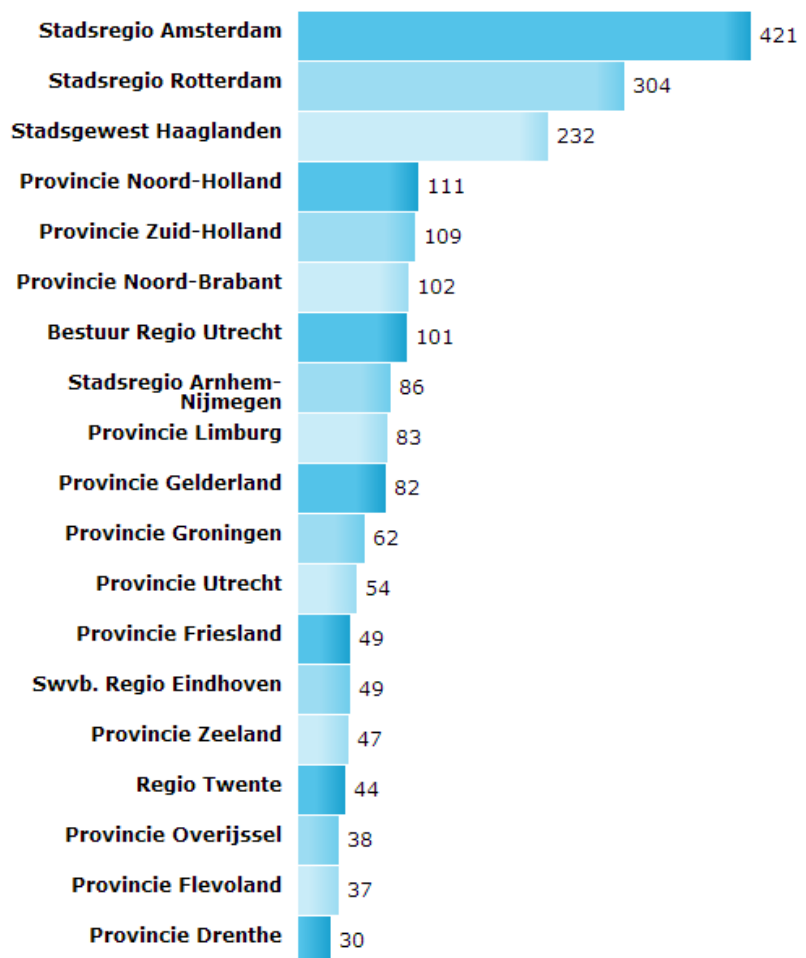


**Figuur De omvang van de BDU binnen de uitgaven van IenM en de verdeling over de 19 ontvangers** 32

(uitgaven in miljoen euro)



**2013, uitkering BDU per regio**





### **De minister van IeM is verantwoordelijk**

33

Omdat de BDU onderdeel uitmaakt van de begroting van de minister van IeM (het is een specifieke uitkering), is de minister verantwoordelijk voor de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde beleid (artikel 20 van de Comptabiliteitswet). In de Wet BDU wordt dit bevestigd. Om deze verantwoordelijkheid te kunnen dragen moet de minister weten of het beleid waarvoor zij dit geld uitgeeft werkt. Dit betekent dat zij zicht moet hebben op de landelijke beleidsresultaten op het gebied van verkeer en vervoer, ook om zich te kunnen verantwoorden aan de Tweede Kamer. Verder moet de minister zicht hebben op de ontwikkeling van de beleidsresultaten per regio. Zo kan de minister de regio's aanspreken bij achterblijvende beleidsresultaten. Ook kan een beeld per regio helpen om vast te stellen welke beleidsmaatregelen werken.

### **Waarom doen we dit onderzoek?**

In het verantwoordingsonderzoek over 2013 hebben we de beleidsinformatie van vijf beleidsthema's onderzocht, zie [verantwoording onderzoek beleidsthema](#)

### **Literatuur**

- IeM (2012). [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#). Den Haag: Ministerie van IeM.
- Staatsblad (1998). [Planwet Verkeer en Vervoer](#). Staatsblad 1998, 424
- VenW (2004). [Nota Mobiliteit](#). Den Haag: Ministerie van VenW.

### **3.2.1 Euro is moeilijk te volgen en omvang BDU niet onderbouwd**

De BDU is een specifieke uitkering. Dit betekent dat de minister verantwoordelijk is voor de doelmatigheid en de doeltreffendheid van de uitgaven. Deze verantwoordelijkheid deelt ze met de regio's. De regio's zijn verantwoordelijk voor individuele projecten en beleidskeuzes. De minister is verantwoordelijk voor het systeem van sturen en financieren van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid en voor de totale BDU-middelen die zij daarvoor inzet.

De Wet BDU vereist dat de uitgaven die de regio's doen in lijn zijn met de regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen. Deze plannen op hun beurt moeten in overeenstemming zijn met de rijksdoelen, voor zover aangemerkt als 'essentiële onderdelen' in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) (Planwet, artikel 5). Deze essentiële onderdelen van het NVVP zijn de gezamenlijke doelen, die gezamenlijk nagestreefd en gemonitord zouden moeten worden.



De minister moet toezien of dit op papier geregelde systeem van verticale doorwerking in de praktijk goed functioneert. Ze moet daarom zicht hebben op de beleidsresultaten die het systeem oplevert. Ook moet ze nagaan of de hoeveelheid geld die ze verstrekt, nodig en genoeg is om dat beleid vorm te geven. Daartoe zal ze zicht moeten hebben (op overstijgend niveau) op nut en noodzaak van projecten en beleid. Daarbij kan ze zo veel als mogelijk steunen op regionaal inzicht. Op deze wijze voldoet ze aan de verplichting die de wet BDU met zich meebrengt. Wij stellen vast dat de minister onvoldoende nagaat of het systeem werkt en of het BDU-budget nodig en genoeg is.

34

### **Wat wordt er betaald met de BDU?**

De minister heeft geen goed zicht op de relatie tussen haar uitgaven voor de BDU en de daarmee geleverde prestaties. De 12 provincies en 7 stadsregio's zijn verplicht elk jaar een bestedingsplan op te stellen, waarin ze moeten beschrijven hoe ze de BDU-middelen willen gaan gebruiken. Ze hoeven zich alleen te verantwoorden over de rechtmatigheid van die uitgaven: ze moeten aantonen dat de middelen zijn uitgegeven aan verkeer- en vervoersbeleid of daarvoor zijn gereserveerd. Over de resultaten van de uitgaven hoeven ze zich niet te verantwoorden.

Vanwege de gebrekkige uniformiteit van de verantwoordingen is niet aan te geven waar de BDU-middelen precies aan worden besteed. Wij hebben de bestedingsplannen van de 19 regio's van de afgelopen vijf jaar geanalyseerd. Hieruit blijkt dat circa 70% van de BDU wordt uitgetrokken voor de financiering van het regionaal openbaar vervoer. Circa 20% van het geld is voor lokale en regionale infrastructurele projecten. De resterende 10% wordt besteed aan (onder andere) verkeersveiligheid, verkeerseducatie, mobiliteitsbeleid en ruimtelijke projecten.

### **Bestedingen regio's niet goed vergelijkbaar**

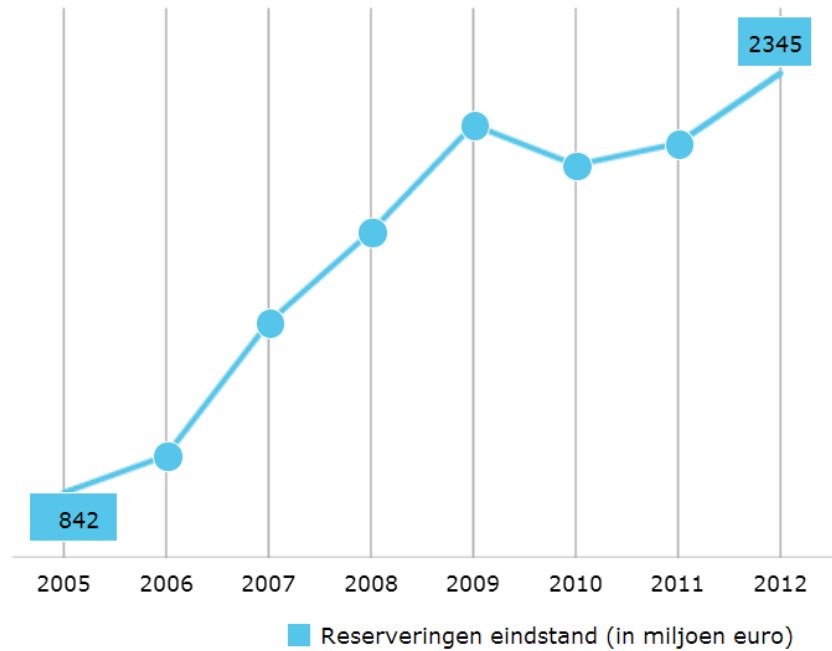
De provincies en stadsregio's die BDU-geld ontvangen zijn vrij in de wijze waarop zij hun bestedingsplannen en jaarverslagen vorm geven. Dit bemoeilijkt de onderlinge vergelijkbaarheid. Hierdoor is niet eenduidig vast te stellen hoeveel BDU-geld is besteed aan de verschillende (nationale) doelstellingen van het verkeer- en vervoersbeleid. Dit zie je bijvoorbeeld als je de bestedingsplannen van twee regio's naast elkaar legt. De Provincie Noord-Brabant en de Stadsregio Rotterdam besteden beide circa 80% van hun BDU-middelen aan het OV. De Provincie Noord-Brabant specificeert verder niet wat er met dit bedrag gebeurt. De Stadsregio Rotterdam daarentegen splitst dit wel uit in verschillende categorieën. Zo wordt zichtbaar welk deel naar exploitatie gaat en welk deel naar beheer en onderhoud van de OV-infrastructuur.



### Regio's hebben 2,3 miljard euro aan reserves in de BDU-pot

Regio's mogen geld uit de BDU-middelen reserveren voor latere jaren. De som van de BDU-reserves was eind 2012 opgelopen tot 2,3 miljard euro.

**Figuur Omvang reservering van BDU-middelen per ultimo jaar**



	Reserveringen eindstand (in miljoen euro)
2005	842
2006	975
2007	1452
2008	1777
2009	2160
2010	2016
2011	2094
2012	2345

### Gereserveerd geld heeft nog niet overal een bestemming

Voor een deel van de gereserveerde bedragen zijn harde externe juridische verplichtingen aangegaan, bijvoorbeeld in het kader van infrastructurele projecten die een looptijd van meerdere jaren hebben. Een ander deel van de reserveringen is bestuurlijk verplicht of bestemd. Het geld is dan al toegekend aan een bepaalde bestemming, maar wijziging van deze plannen is nog mogelijk. Ten slotte is een deel van de



reserveringen bij verschillende ontvangers nog vrij besteedbaar. Hiervoor is nog geen bestemming gepland. De voornoemde termen worden door verschillende ontvangers verschillend gebruikt. Hierdoor is niet te achterhalen hoeveel geld precies voor welke doel is gereserveerd. Ook de minister beschikt niet over gegevens over de mate waarin de BDU-reserves reeds verplicht of nog vrij besteedbaar zijn.

36

### **Reserveringen gebruikt om bezuinigingen op te vangen**

Hoewel het niet mogelijk is om concrete uitspraken te doen over concrete bedragen in de verschillende categorieën reserveringen, kunnen we aan de hand van de bestedingsplannen en de jaarverslagen wel enkele algemene uitspraken doen over hoe in de praktijk wordt omgegaan met het deel dat nog niet juridisch verplicht is. Sommige ontvangers hebben voor al het gereserveerde geld op lange termijn al een bestemming in gedachten. Andere ontvangers hebben nog niet voor alle gereserveerde middelen een bestemming. Meerdere ontvangers houden geld achter de hand om eventuele financiële tegenvallers op te vangen. Naast het opvangen van incidentele financiële tegenvallers, noemen sommige ontvangers expliciet dat zij de opgebouwde reserves willen gebruiken om toekomstige bezuinigingen op te vangen.

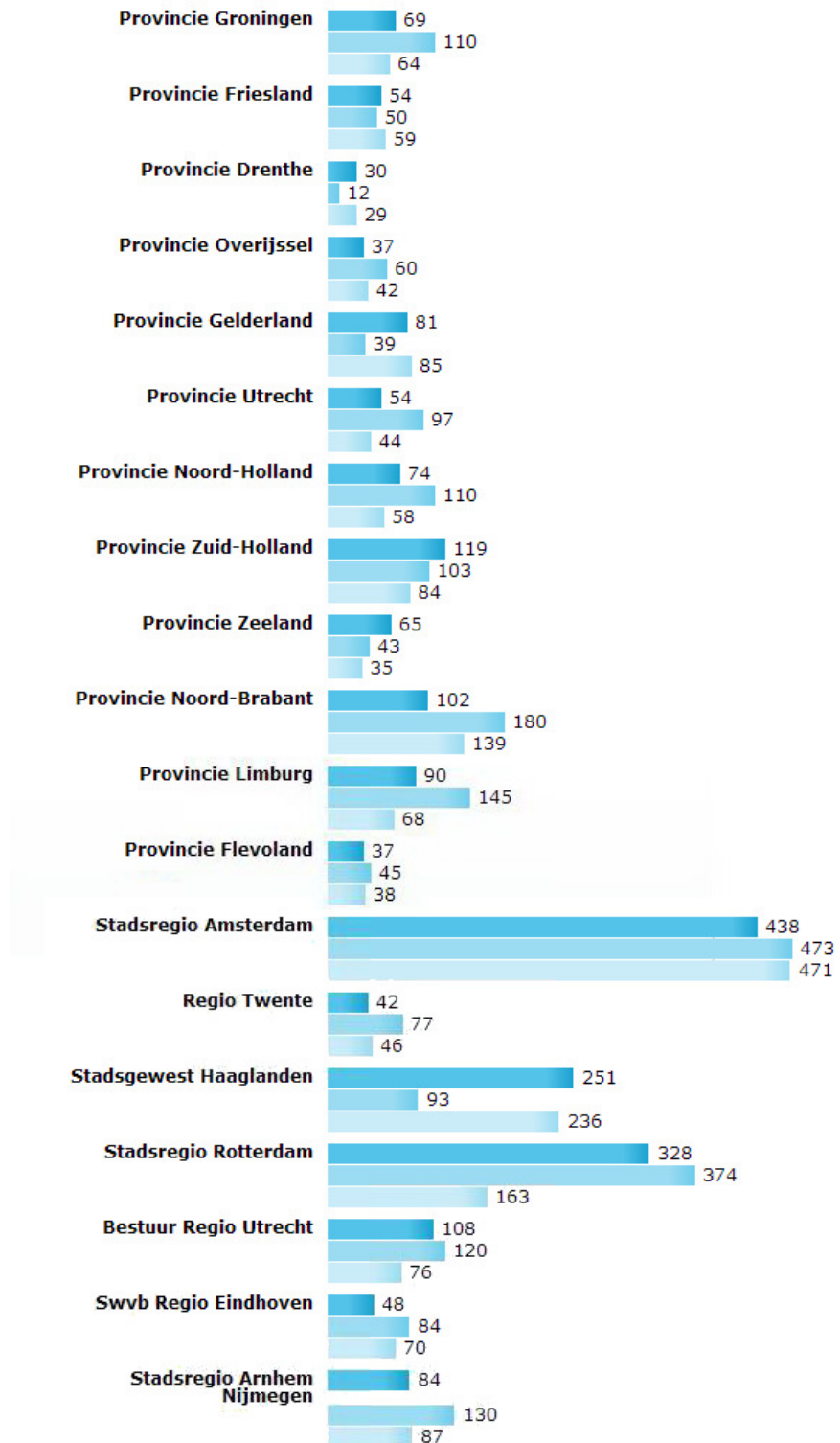
In onderstaande figuur hebben we de reserves per ultimo 2012 voor de negentien BDU-regio's afgezet tegen de BDU-bijdragen die ze in 2012 hebben ontvangen van het Ministerie van IenM.



**Figuur Omvang BDU-reserves en -bijdragen per regio, per ultimo  
2012, in miljoenen euro's**

37

Van boven naar beneden: Bijdrage 2012; Reserveringstand 2012;  
Besteding 2012







### **Omvang BDU niet onderbouwd**

Uit figuur 5 is af te leiden dat voor de meeste BDU-regio's de omvang van de opgebouwde reserves groter is dan de jaarbijdrage. Dit beeld is voor de jaren 2008-2011 niet anders. Hebben de BDU-regio's dit bedrag aan reserves, circa 2 miljard euro, nodig? Deze vraag kan alleen beantwoord worden als bekend is hoeveel geld de regio's nodig hebben om hun plannen voor verkeer en vervoer uit te voeren en hoe nuttig en noodzakelijk deze plannen zijn in relatie tot het Rijksbeleid. Het beoordelen van nut en noodzaak van individuele projecten en bestedingen is in eerste instantie een decentrale verantwoordelijkheid. Daarnaast is de minister verantwoordelijk voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van de BDU als geheel en dient zij daarom zicht te hebben op de noodzakelijke omvang van de BDU. Daartoe moet de minister antwoord kunnen geven op de vraag hoeveel BDU-geld in totaal nodig is, zodat de regio's voldoende, maar niet teveel geld krijgen. Het beoordelen van nut en noodzaak van individuele projecten en bestedingen is in eerste instantie een decentrale verantwoordelijkheid. Daarnaast is de minister verantwoordelijk voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van de BDU als geheel en dient zij daarom zicht te hebben op de noodzakelijke omvang van de BDU. Daartoe moet de minister antwoord kunnen geven op de vraag hoeveel BDU-geld in totaal nodig is, zodat de regio's voldoende, maar niet teveel geld krijgen. Wij constateren dat de minister van IenM niet beschikt over een onderbouwd antwoord op deze vraag. De minister weet niet welke omvang van de BDU nodig is, en of het met minder geld ook kan.

### **Pogingen om juiste omvang BDU vast te stellen niet gelukt**

In het verleden heeft het ministerie wel pogingen gedaan om te analyseren welke omvang van de BDU nodig is. In 2008 is een rapport hierover afgerond. Dit rapport kent een aantal tekortkomingen. Zo gaat het rapport ervan uit dat elk regionaal gewenst project uitgevoerd dient te worden. De optelling van alle regionaal gewenste projecten vormt de basis voor de berekening van het benodigde budget. Zeker in tijden waarin de rijksfinanciën onder druk staan en er op allerlei vlakken bezuinigd wordt, kan deze methode ter discussie worden gesteld. In de evaluatie die is stopgezet in 2010 heeft IenM wederom gekeken naar de onderbouwing van de omvang van de BDU. Deze analyse is niet afgerond en heeft niet tot een (afgerond) rapport geleid.

### **Literatuur**

- Ape/MuConsults, [Omvang BDU](#): beschikbare middelen en ambities. 2008.



### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

We bevelen de minister aan om een analyse te maken van de benodigde omvang en reserves van de BDU. Om deze analyse goed te kunnen maken is niet alleen zicht nodig op de mate waarin er verplichtingen staan tegenover de reserveringen, maar het is ook nodig te bepalen wat nut en noodzaak van geplande en voorgenomen investeringen is, in relatie tot de beleidsdoelen van het Rijk. Deze analyse zou idealiter uitgevoerd moeten worden vóór de beoogde gedeeltelijke overheveling van de middelen naar het Provinciefonds.

### **Reactie van de minister**

De minister wijst er in haar reactie op dat reserveren wettelijk toegestaan is. De minister zegt verder dat in het kader van de beoogde overdracht van BDU budgetten naar het Provinciefonds afspraken zullen worden gemaakt over de budgetten.

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://lees.de.volledige.reactie.op.verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\)](http://lees.de.volledige.reactie.op.verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

Wij gaan ervan uit dat de minister voorafgaand aan de afspraken over de overdracht van de BDU-budgetten eerst een analyse maakt van de benodigde omvang en reserves van de BDU en nut en noodzaak van de geplande en voorgenomen investeringen in relatie tot de beleidsdoelen van het Rijk.

## **3.2.2 Democratische controle op het BDU-geld is beperkt**

De accountants van de ontvangers controleren de financiële gegevens op basis van de Sisa-systematiek. Deze controles zijn zeer beperkt. Bij de stadsregio's is ook de democratische controle op het BDU-geld beperkt. De democratische controle vindt daar op indirecte wijze plaats en verschilt per stadsregio. Ook de mogelijkheden voor controle door lokale rekenkamers bij de stadsregio's zijn beperkt. Deze situatie blijft voortbestaan, aangezien ongeveer de helft van het BDU-geld in de toekomst via twee stadsregio's wordt besteed.

### **Accountantscontrole is beperkt**

De jaarverslagen (eindverantwoording) gaan vergezeld van een accountantsverklaring van de accountant van de ontvanger. Volgens afspraken in het kader van de Sisa-systematiek moeten de accountants één deelwaarneming doen voor de BDU-uitgaven in een bepaald jaar. Daarbij dienen zij vast te stellen dat het geld ofwel besteed is aan één van de BDU-doelen ofwel daarvoor gereserveerd is. De controles door de



accountants zijn zeer beperkt door de ruime tolerantie en door de beperkte deelwaarneming.

40

### **Democratisch tekort bij stadsregio's**

De democratische controle van het uitgegeven BDU-geld is bij de provincies beter geregeld dan bij de stadsregio's. Zo worden de uitgaven van het BDU-geld bij de provincie via het jaarverslag behandeld door de Provinciale Staten. Bij stadsregio's is dit niet het geval: het algemeen bestuur stelt het jaarverslag vast en deelt dit mee aan de gemeenteraden.

### **Weinig Rekenkameronderzoek bij de stadregio's**

Het verschil tussen de controle op de uitgaven van de BDU bij de provincies en de stadsregio's zien we ook terug bij de mogelijkheden van provinciale en gemeentelijke rekenkamers om het beleid te onderzoeken. Provinciale rekenkamers hebben de mogelijkheid om de uitgaven van de BDU te onderzoeken, en gebruiken deze ook. Volgens de Gemeentewet en de Wet gemeenschappelijke regelingen is onderzoek door rekenkamers bij stadsregio's ook mogelijk. In de praktijk is de mogelijkheid voor onderzoek door rekenkamers echter minder duidelijk geregeld.

### **Democratische controle essentieel**

Verbetering bij de stadsregio's blijft noodzakelijk, ook nadat een groot deel van het BDU-geld naar het Provinciefonds is overgeheveld. Er blijven namelijk twee stadsregio's bestaan, die een BDU-bijdrage ontvangen ter grootte van ongeveer de helft van de huidige totale BDU-omvang. Het verbeteren van zowel de democratische controle als de mogelijkheden tot controle door rekenkamers bij deze twee resterende stadsregio's kan de rechtmatige en doelmatige besteding van het BDU-geld in de toekomst ten goede komen.

## **3.2.3 Minder verkeersdoden, meer verkeersgewonden**

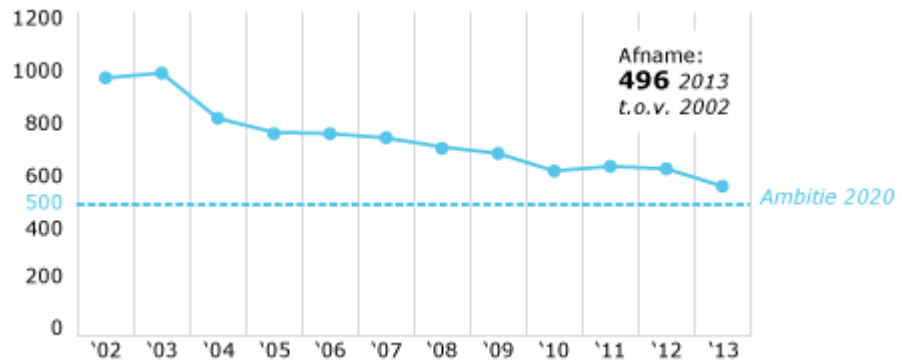
De minister van IenM heeft als ambitie voor de verkeersveiligheid maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstige verkeersgewonden in 2020. Deze ambitie lijkt voor het terugbrengen van het aantal verkeersdoden haalbaar, maar voor ernstige verkeersslachtoffers niet. Dat aantal neemt sinds 2006 namelijk toe, zie onderstaande figuur.



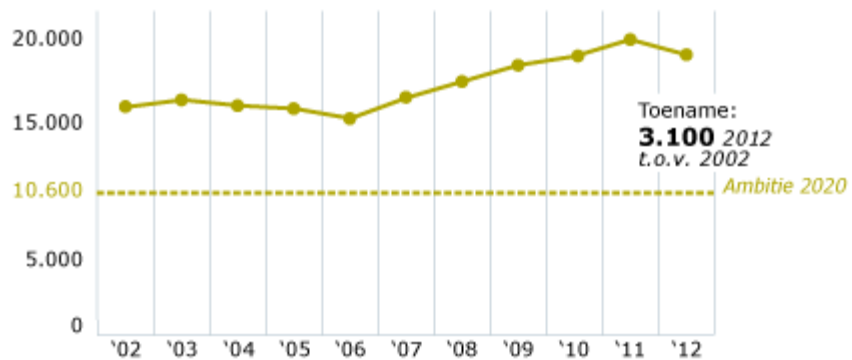
**Figuur Ontwikkeling aantal verkeersdoden 2002-2013 en ernstige verkeersslachtoffers 2002-2012**

41

**Verkeersdoden (-47%)**



**Ernstige gewonden (+19%)**



**Steeds meer ongelukken onder oudere fietsers**

De stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden wordt veroorzaakt door niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers, in het bijzonder fietsers die zonder betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer een ongeluk krijgen. De minister van IenM maakt zich hier zorgen over.

Vooraf de combinatie van de risicogroepen "ouderen" en "fietsers" (dus de oudere fietsers) krijgt extra aandacht van de minister (Tweede Kamer, 2012). Zij laat een diepteonderzoek uitvoeren naar het grote aantal 50+-fietsers die zonder betrokkenheid van een andere verkeersdeelnemer een ongeluk krijgen.

We constateren verder dat de minister niet beschikt over afzonderlijke cijfers voor de negentien BDU-regio's.

**Literatuur**

- Tweede Kamer (2013), vergaderjaar 2013-2014, [29 398, nr. 389](#).



### 3.2.4 Burgers voelen zich niet veiliger in het openbaar vervoer

42

Het doel van het Rijk is om de waardering van het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer te verhogen en het aantal incidenten te verminderen (IenM, 2012). De reizigers zijn zich de afgelopen jaren niet veiliger gaan voelen. De minister weet niet of het door de reizigers ervaren aantal incidenten is verminderd.

#### **Is het veiligheidsgevoel toegenomen?**

De waardering van het veiligheidsgevoel en het aantal incidenten wordt gemeten door ondervraging van reizigers. Uit de monitor Sociale Veiligheid in het Stad- en Streekvervoer van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) blijkt dat mensen zich de afgelopen jaren ongeveer even veilig voelen in en rond het OV. Het landelijke cijfer schommelt tussen 7,5 en 7,6. Op basis van de meting zijn uitkomsten beschikbaar per provincie en stadsregio. De uitkomsten zijn in alle regio's redelijk gelijk. Metro en tram scoren slechter dan bus.

#### **Is het aantal incidenten verminderd?**

'Incidenten' zijn bijvoorbeeld situaties waarbij reizigers zijn lastiggevallen, bedreigd, bestolen, of mishandeld. De methode om het aantal incidenten te meten is in het laatst bekende jaar, 2012, veranderd. Daardoor is geen vergelijking mogelijk met eerdere jaren en is niet bekend of het door reizigers meegemaakte aantal incidenten verminderd is.

#### **Kwaliteit meting kan omhoog**

Omdat het begrip 'veiligheid' in de vragenlijsten niet goed is gespecificeerd, is het onduidelijk of de perceptie van sociale of fysieke veiligheid gemeten is. Bij sociale veiligheid gaat het om de mate waarin mensen zich (niet) bedreigd voelen door andere mensen. Bij fysieke veiligheid gaat het erom of mensen zich onveilig voelen door bijvoorbeeld de kans op een ongeluk door een botsing.

In de Nulmeting van de SVIR (PBL, 2012) gebruikt de minister een cijfer voor de sociale veiligheid bij de NS en in het stad- en streekvervoer. Doordat de NS met andere vragenlijsten werkt is het niet mogelijk om een vergelijking te maken tussen de beoordeling van het stad- en streekvervoer en de beoordeling van de NS. Beide zijn vanaf 2007 gelijk gebleven.

#### **Literatuur**

- IenM (2012). [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#). Den Haag: Ministerie van IenM.



- KpVV (jaarlijks). [Monitor Sociale Veiligheid in het Stad- en Streekvervoer](#). Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer
- PBL (2012). [Monitor Infrastructuur en Ruimte 2012: nulmeting](#). Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving

43

### 3.2.5 Geen zicht op de bereikbaarheid

De minister wil de bereikbaarheid verbeteren (IenM, 2012). Omdat de bereikbaarheidsindicator pas recent is ingevoerd, weet zij nog niet of de bereikbaarheid verbetert.

#### **Nieuwe indicator kan goede informatie gaan leveren**

Tot voor kort had het ministerie alleen metingen die iets zeggen over de bereikbaarheid op snelwegen. Hier is nu een indicator aan toegevoegd die ook relevant is voor de BDU omdat regionale en lokale verplaatsingen ook meegewogen worden. De nieuwe bereikbaarheidsindicator geeft per gebied aan wat de moeite is in tijd en kosten (inclusief gevolg van files, omrijden, OV-vertragingen) die het gemiddeld per kilometer kost om een gebied te bereiken. De bereikbaarheidsindicator kan de bereikbaarheid voor Nederland als geheel grafisch in beeld brengen, maar de methodiek biedt ook mogelijkheden voor het grafisch in beeld brengen van verschillende deelonderwerpen (gebieden tegen elkaar afzetten of vervoersmiddelen vergelijkbaar).

De indicator wordt alleen een succes als de minister er voor kiest deze langjarig te gaan gebruiken.

#### **Zijn we meer gaan lopen en fietsen?**

De minister heeft als doel "Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur." (IenM, 2012). Het doel dat de minister stelt is een procesdoel: het stimuleren van lopen en fietsen. De minister heeft geen prestatie-indicatoren geformuleerd. Via de Fietsersbond en de Fietsbalans houdt het ministerie zicht op de mate waarin gemeenten zich inzetten om het fietsen te stimuleren.

Met de Mobiliteitsbalans (KIM, 2013) geeft de minister inzicht in enkele aspecten van het fietsgebruik en het lopen. Daaruit blijkt onder meer dat lopen de dominante vervoerswijze is om van en naar de trein te gaan, de fiets staat op de tweede plaats. Deze dominantie lijkt in de afgelopen 10 jaar te zijn toegenomen ten koste van het aantal ritten met bus, tram of metro met een vergelijkbare actieradius. Tussen 2000 en 2012 nam het aantal ritten van Nederlanders met de fiets met ongeveer 6 procent toe. In deze periode steeg het aantal afgelegde fietskilometers met ongeveer 14 procent. De onderzoeksmethoden die ten grondslag liggen aan deze



conclusies zijn echter niet altijd gelijk geweest, waardoor het onduidelijk is of de trends betrouwbaar zijn.

44

#### Literatuur

- KIM (2013). [Mobiliteitsbalans 2013](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- IenM (2012). [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#). Den Haag: Ministerie van IenM.

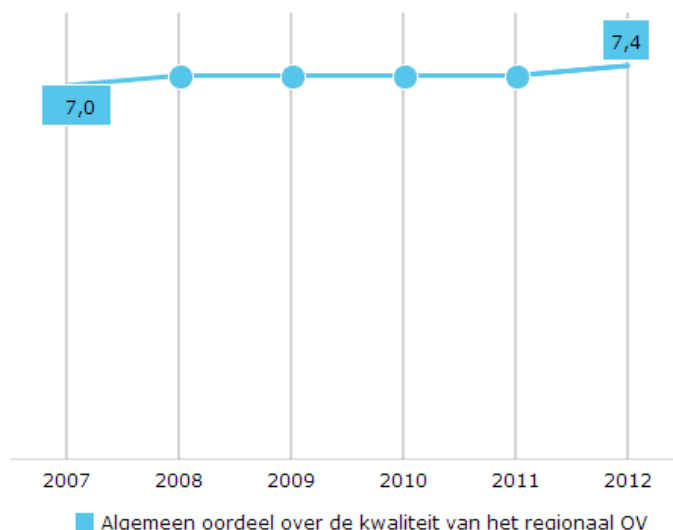
### 3.2.6 Regionaal OV: kwaliteit neemt toe, maar is het ook doelmatig?

De minister heeft voor het regionaal OV een aantal specifieke doelen genoemd voor de kwaliteit: het OV moet betrouwbaar, vlot, toegankelijk en doelmatig zijn (IenM, 2012). In haar begroting noemt de minister als doelen: betrouwbaar en snel, gericht op gemak en eenvoud (artikel 15 begroting ministerie). De minister moet weten in hoeverre deze doelen worden gehaald, om haar werk goed te kunnen doen. Op basis van onderzoek onder klanten weet zij dat de OV-gebruiker over het OV tevredener wordt. Hoe het met haar specifieke doelen gaat weet zij echter niet. Ook weet zij niet of het OV doelmatiger wordt.

#### Oordeel over kwaliteit stijgt licht

Het kwaliteitsoordeel van de gebruiker van het OV wordt jaarlijks in kaart gebracht in de OV-Klantenbarometer (KpVv, jaarlijks). Er zijn landelijke cijfers en cijfers voor de BDU-regio's. Het landelijke beeld laat in 2012 een lichte stijging zien, na een periode waarin de kwaliteit gelijk bleef.

**Figuur Ontwikkeling oordeel kwaliteit regionaal OV 2007-2012 (Rapportcijfer)**





### **Betrouwbaar, vlot en snel?**

Om te kunnen weten of de doelen worden gehaald moet de minister hebben gedefinieerd wat ze precies betekenen. Wat zij precies bedoelt met het begrip 'betrouwbaar' weten we echter niet. Het begrip 'vlot/snel' is een onderdeel van de indicator voor [bereikbaarheid](#).

In de OV-klantenbarometers geven reizigers een oordeel over de aspecten punctualiteit, reistijd en frequentie. Deze aspecten lijken een relatie te hebben met "betrouwbaar en vlot". Op deze aspecten is het reizigersoordeel de afgelopen zes jaar gestegen. De OV-klantbarometer wordt gedurende deze zes jaar gelijkvormig uitgevoerd waardoor er trendmatige uitspraken gedaan kunnen worden.

### **Toegankelijk, gericht op gemak en eenvoud?**

Ook hier heeft de minister niet gedefinieerd wat ze precies bedoelt met dit doel en wat ze wil bereiken. Het kan gaan over het gemak bij het instappen, over toegankelijkheid voor mensen met een mobiliteitsbeperking of over iets anders. In de OV-klantenbarometer wordt "gemak instappen" gemeten, landelijk en voor de 19 regio's. Over de mate waarin de mensen met een mobiliteitsbeperking tevreden zijn over de toegankelijkheid van het regionale OV is niets bekend.

### **Indicator kwaliteit OV kan beter**

Daarnaast constateren wij dat de OV-klantbarometer een beperkt beeld geeft van hoe de burger de kwaliteit van het OV beoordeelt.

- Ten eerste is de OV-klantbarometer een onderzoek onder gebruikers van het OV. Uit onderzoek van SCP (2008) blijkt dat 45% van de burgers geen gebruik maakt van het regionaal OV. Ook blijkt hieruit dat mensen die geen gebruik maken van het OV een negatiever oordeel hebben dan mensen die wel gebruik maken van het OV.
- Ten tweede ontbreekt in de kwaliteitsmetingen de mate waarin het OV aan de behoefte van mensen voldoet. Dan gaat het bijvoorbeeld om een antwoord op de vraag in welke mate het OV ervoor zorgt dat mensen zich makkelijk van A naar B kunnen verplaatsen. De nieuwe [bereikbaarheidsindicator](#) kan dit probleem gaan oplossen.

### **De minister weet niet of het OV doelmatig is**

De minister streeft er naar dat het regionaal OV doelmatig is. De minister heeft niet uitgewerkt wat zij bedoelt met doelmatig. Bovendien ontbreekt belangrijke informatie om de doelmatigheid te kunnen meten. Daardoor kan de minister niet aangeven of zij haar doel bereikt.





### **Conclusies bewindspersonen niet onderbouwd**

46

De minister beschikt niet over informatie over de kosten van het regionaal OV in Nederland. In 2010 heeft IenM onderzoek laten uitvoeren door Twijnstra Gudde. In haar brief aan de Tweede Kamer stelt de minister op basis van dit rapport dat de doelmatigheid ('efficiëntie') is toegenomen. Dit is niet juist. Het rapport bevat gegevens die belangrijk zijn voor een bepaling van de doelmatigheid – zoals een analyse van de kosten – maar bevat te weinig gegevens voor een oordeel over de efficiëntie. In een brief aan de Tweede Kamer in 2013 geeft de staatssecretaris aan dat 'efficiëntie' hier wordt uitgedrukt in termen van kostenbesparing.

### **Kosten en baten OV onmogelijk te bepalen**

Uit een onderzoek van SEO (2013) blijkt dat er zoveel haken en ogen zitten aan de diverse cijferbronnen, dat het vrijwel onmogelijk is goede informatie over de kosten voor het regionaal OV in Nederland te krijgen. Ook over de baten ontbreekt de relevante informatie. Baten kun je uitdrukken in verschillende vormen. Zo kun je ervoor kiezen om uit te rekenen wat een reizigerskilometer kost. Informatie over reizigerskilometers was beschikbaar via de verkoop van strippenkaarten (WROOV-data). Deze data werden vanaf 2009 minder betrouwbaar door de invoering van de OV-chipkaart. Daarnaast is het OVIN-onderzoek van het CBS (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland). Dit onderzoek bestaat in zijn huidige vorm pas twee jaar.

### **Literatuur**

- IenM (2012). Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Den Haag: Ministerie van IenM.
- KPvV (jaarlijks). OV-Klantenbarometer. Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer.
- SCP (2008). De staat van de publieke dienstverlening. Den Haag: SCP.
- SEO (2013). De kosten van regionaal openbaar vervoer; ontwikkelingen en verklaringen. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek

### **3.2.7 Tweede Kamer matig geïnformeerd**

De minister biedt de Tweede Kamer te weinig zicht op de uitvoering en de beleidsresultaten van het verkeers- en vervoersbeleid, die mede door haar uitgaven aan de BDU tot stand komen.



### **Evaluatie wet BDU: wettelijk verplicht, niet geleverd**

47

In de wet BDU is een wetsevaluatie verplicht gesteld. Deze evaluatie is ten dele uitgevoerd; van fase 1 is een rapportage opgesteld. De minister heeft deze echter niet naar de Tweede Kamer gestuurd. Bovendien constateren wij dat deze evaluatie niet over beleidseffecten gaat, maar over procesdoelen. Fase 2 en fase 3 van het onderzoek zijn nooit afgerond. Over deze keuze is de Tweede Kamer niet geïnformeerd. In fase 2 en 3 zou onder meer aan de orde komen welke financiële omvang voor de BDU nodig is. Wij stellen in ons onderzoek vast dat de minister niet heeft onderbouwd hoeveel geld er nodig is voor de [BDU](#). Het ministerie heeft ons aangegeven dat er geen evaluatie BDU meer komt.

### **Beleidsdoorlichting BDU: toegezegd niet geleverd**

Ook heeft de minister een beleidsdoorlichting BDU toegezegd. Deze is niet uitgevoerd. Hierin had zij onder meer antwoord kunnen geven op de vraag of de oorspronkelijke verwachting, dat regionaal maatwerk zou leiden tot betere beleidsresultaten, is uitgekomen. De minister heeft ook deze vraag op geen enkele andere manier beantwoord.

### **Het monitoren van beleidsdoelen kan beter**

Omdat de BDU onderdeel uitmaakt van de begroting van de minister van IenM (het is een specifieke uitkering), is de minister verantwoordelijk voor de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde beleid. Wij stellen vast dat de minister niet weet of het beleid doelmatig en doeltreffend is. Over de doelrealisatie wordt wel informatie verzameld, maar dat kan op onderdelen beter. We verwachten dat de minister informatie kan geven over de vraag of de door haar gewenste resultaten op het gebied van verkeer en vervoer, die mede tot stand komen door de uitgaven voor de BDU, worden gerealiseerd. De minister weet voor sommige beleidsdoelen voor verkeer en vervoer hoe deze zich ontwikkelen. Voor andere doelen weet ze dat niet:

- [Verkeersveiligheid](#): de minister weet hoe het aantal verkeersslachtoffers zich ontwikkelt.
- [Bereikbaarheid](#): de minister weet niet hoe de bereikbaarheid zich ontwikkelt.
- [Regionaal OV](#): de minister heeft zicht op een deel van de ambities. Of de doelmatigheid toeneemt, weet de minister niet.
- [Stimuleren van lopen en fietsen](#): de minister weet niet zeker of het lopen en fietsen toeneemt.

De informatie die de minister heeft over de realisatie van de beleidsdoelen verstrekt ze aan de Tweede Kamer. Voor de doelen waarover informatie ontbreekt, kunnen de minister en de Tweede Kamer



niet volgen hoe het ermee gaat. Voor een aantal beleidsdoelen heeft de minister wel een landelijk beeld maar geen regionaal beeld. Dit maakt bijsturen onmogelijk. De mogelijkheid om te kunnen bijsturen is belangrijk omdat de minister verantwoordelijk is voor de doelmatigheid en doeltreffendheid van de BDU.

48

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

- Voor de uitgaven die de vorm van een specifieke uitkering hebben (en houden) bevelen we de minister aan om beter zicht te houden op de beleidsresultaten. Zolang uitgaven op de begroting van de minister staan, is de minister verantwoordelijk voor de gezamenlijke beleidsresultaten en de werking van het systeem. Met de huidige informatie kan de minister deze verantwoordelijkheid niet voldoende waarmaken.
- We bevelen de minister aan om de doelrealisatie gedurende een lange tijd op eenduidige wijze te meten, zodat de minister ook echt uitspraken kan doen over de vraag of de gewenste ontwikkelingen zich voordoen. Voor een aantal doelen moet hiervoor nog concreet gemaakt worden wat de minister wil bereiken (bijvoorbeeld de betrouwbaarheid en de doelmatigheid van het OV).
- We bevelen de minister aan om te zorgen voor een integrale beleidsverantwoording over de BDU. Dit kan door het uitvoeren van een goede beleidsevaluatie (waarbij ook de maatschappelijke effecten van het beleid betrokken worden) en/of een beleidsdoorlichting.

### **Reactie van de minister**

Ten aanzien van de eerste twee aanbevelingen merkt de minister van IenM op dat de verantwoordelijkheid voor de doelmatige besteding van de BDU-gelden primair ligt bij de provincies en de plusregio's. Over de doelmatigheid van de bestedingen rapporteren de 19 overheden horizontaal aan de eigen democratische organen. Deze constructie is destijds welbewust in de Wet BDU opgenomen en is met brede instemming door het parlement geaccepteerd.

De 19 overheden zetten naast de BDU ook eigen middelen in voor verkeer en vervoer. De afwegingen die zij daarbij maken vallen onder de horizontale verantwoording van de betrokken overheden en onttrekken zich om die reden aan het oordeel van de minister.

De minister geeft aan dat van meet af aan is beoogd na verloop van een aantal jaren de BDU geheel onder te brengen in de algemene fondsen. In de Bestuursakkoorden 2011-2015 is dit nogmaals vastgelegd. Wel is de minister van mening dat blijvende aandacht nodig is voor de samenhangen in de inzet van financiële middelen ter versterking van de



vervoersketens. Om dit te realiseren voert het ministerie overleg met de ketenpartners. Daarbij gaat het niet alleen over de concrete vertaling van de gezamenlijke ambities naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen. Ook de uitvoering van deze doelen wordt daar bewaakt. Om de voortgang in de uitvoering te kunnen bewaken wordt een monitor ontwikkeld.

49

Ten aanzien van onze aanbeveling om te zorgen voor een integrale beleidsverantwoording over de BDU zegt de minister dat in de IenM-begroting 2014 een beleidsdoorlichting naar het beleidsartikel 15 Openbaar Vervoer is aangekondigd. Daarbij wordt het deel van de BDU meegenomen dat betrekking heeft op openbaar vervoer.

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://www.rekenkamer.nl)

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

De minister geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de doelmatige besteding van de BDU-gelden primair ligt bij de provincies en de plusregio's. Wij vinden het van belang, omdat het een specifieke uitkering betreft, dat de minister daarnaast zelf informatie heeft over wat provincies en plusregio's met de BDU-gelden realiseren op het gebied van verkeer en vervoer in relatie tot de beleidsdoelen van de minister. Deze eis zien wij terug in de reactie van de [minister van Financiën](#) op onze rijksbrede bevindingen, waarin hij aangeeft "dat elke minister altijd zicht moet houden op de rechtmatigheid en doelmatigheid van de besteding van begrotingsmiddelen, ook al vindt de besteding door andere overheden of (uitvoerings)organisaties plaats."

### **3.3 Oordeel beleidsinformatie: onderzochte beleidsinformatie deugdelijk tot stand gekomen en voldoet aan verslaggevingsvoorschriften**

Wij zijn van [oordeel](#) dat de onderzochte [beleidsinformatie](#) in het jaar 2013 deugdelijk tot stand is gekomen en voldoet aan de [verslaggevingsvoorschriften](#).

#### *Onderzochte prestatie-indicatoren*

Voor ons oordeel over de beleidsinformatie hebben we de volgende prestatie-indicatoren onderzocht:

- Kilometers dijken en duinen dat aan de norm voldoet (artikel 11);
- Punctualiteit Hoofdrailnet (artikel 16);
- Geleverde treinpaden (capaciteit die ProRail levert aan vervoerders voor reizigers- en goederenvervoer over het spoor, artikel 16).



## 3.4 Verantwoording onderzoek beleidsthema

50

### 3.4.1 Onderzoek naar 5 beleidsthema's

In het verantwoordingsonderzoek over 2013 hebben we de beleidsinformatie van 5 beleidsthema's onderzocht:

- Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer, uitgaven 2013: 2,0 miljard euro, zie [Beleidsinformatie Ministerie van IenM](#).
- Fiscale stimulering zuinige auto's, gederfde inkomsten 2013: mogelijk 1,5 miljard euro, zie [Beleidsinformatie Ministerie van Financiën](#) en [Ministerie van IenM](#).
- Innovatiebeleid, geschatte uitgaven 2013: 3 miljard euro, zie [Beleidsinformatie Ministerie van EZ](#).
- Kinderopvangtoeslag, uitgaven 2013: 2,3 miljard euro, zie [Beleidsinformatie Ministerie van SZW](#).
- Rechtsbijstand, uitgaven 2013: 0,4 miljard euro, zie [Beleidsinformatie Ministerie van VenJ](#).

Bij de keuze van de thema's hebben we gelet op:

- Het financieel belang ('hoeveel geld kost dit?');
- De belangstelling van de Tweede Kamer ('zijn er debatten en/of Kamervragen gesteld?');
- Het belang voor de burger;
- De mate waarin onderwerpen recent onderzocht zijn (door onszelf of anderen).

We zijn bij elk thema ingegaan op de vraag of duidelijk is hoeveel geld aan dit thema wordt uitgegeven, waar het geld terecht komt, wat bekend is over de effecten en of de bewindspersonen de Tweede Kamer voldoende informeren over de resultaten van het gevoerde beleid en de daarmee gemoeide uitgaven.

Voor ons onderzoek naar de vijf beleidsthema's baseren we ons – naast de departementale jaarverslagen – op bestaande informatie (bijvoorbeeld evaluatieonderzoeken, departementale rapportages, databestanden van diverse andere instituten) en gesprekken met beleidsmakers en uitvoerders van beleid.

### 3.4.2 Methodologische verantwoording onderzoek zuinige auto's

Bij de besluitvorming over de fiscale maatregelen voor zuinige auto's is uitgebreid gesproken over 'lastenneutraliteit', waarmee wordt bedoeld dat de belastinginkomsten per saldo stabiel blijven. Tegen die achtergrond is het denkbaar om de belastingderving door zuinige auto's



af te zetten tegen de totale opbrengst van de 'autobelastingen'. In de periode van 2007-2013 was die opbrengst stabiel, ongeveer 13 miljard euro per jaar. Er zijn twee redenen waarom de belastingderving door de zuinige auto's niet eenduidig kan worden afgezet tegen de totale opbrengst van de autobelastingen:

51

- De autobelastingen bestaan uit de BPM, de MRB en de brandstofaccijnzen. De belastingderving voor zuinige auto's bestaat uit de BPM, de MRB, de Inkomstenbelasting (lage bijtelling en MIA/KIA/Vamil-regelingen) en de Vennootschapsbelasting (Vpb, door MIA/KIA/Vamil-regelingen). Dit betekent dat brandstofaccijnzen niet worden meegerekend, en de Inkomstenbelasting en de Vpb juist wel.
- De opbrengsten van de autobelastingen hangen af van meerdere factoren, bijvoorbeeld: beleid, het aantal nieuw-verkopen, de economische crisis, en het brandstofverbruik. In de schatting die het Ministerie van Financiën maakt van de belastingderving door de zuinige auto's gaat het om de derving die aan de fiscale maatregelen kan worden toegerekend.

In ons onderzoek blijft de totale opbrengst van de autobelastingen verder buiten beschouwing, omdat wij ons gericht hebben op de vraag of duidelijk is hoeveel geld aan het fiscale beleid voor zuinige auto's wordt uitgegeven, waar het geld terecht komt, wat bekend is over de effecten en of de bewindspersonen de Tweede Kamer voldoende informeren over de resultaten van het gevoerde beleid en de daarmee gemoeide uitgaven.



## 4 Bedrijfsvoering Ministerie van Infrastructuur en Milieu

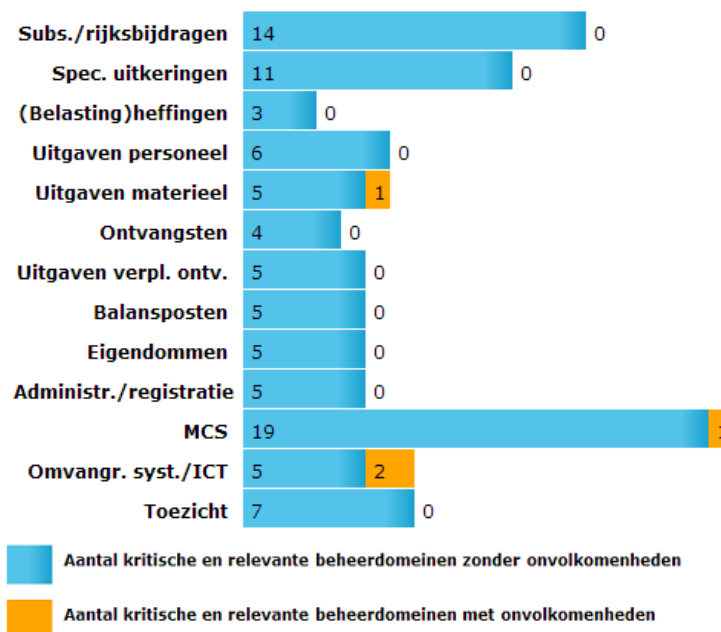
52

### 4.1 Oordeel bedrijfsvoering: 4 onvolkomenheden

Wij zijn van [oordeel](#) dat de onderzochte onderdelen van de bedrijfsvoering van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voldoen aan de in de [CW 2001](#) gestelde eisen, met uitzondering van 4 onvolkomenheden.

In 2012 constateerden we ook 4 onvolkomenheden, zie [historisch verloop onvolkomenheden](#).

De onvolkomenheden in 2013 hebben betrekking op 4 van de 98 relevante en kritische beheerdomeinen, zie onderstaande figuur. Zie [onvolkomenheden in relatie tot beheerdomeinen](#).



#### 4.1.1 Onvolkomenheid: Inkoopbeheer kerndepartement verdient nog steeds aandacht

Ondanks de verbeteringen in 2013 is van een structurele waarborging van het inkoopbeheer nog geen sprake. In 2013 is 11,3 miljoen euro aan



fouten en 8,3 miljoen euro aan onzekerheden geconstateerd. Verder zijn 3 beheersmaatregelen nog niet op orde.

53

In 2013 heeft het kerndepartement de verbetering in het inkoopbeheer voortgezet. Dit heeft geresulteerd in een professionele inkoopafdeling. Het is de bedoeling dat alle directies in een vroeg stadium de inkoopafdeling betrekken bij aanbestedingstrajecten. Dit is echter niet verplicht voor de fase van de marktbenadering en het opvragen van offertes. In de praktijk blijkt dat bij veel inkopen de inkoopafdeling niet of te laat wordt betrokken in het aanbestedingsproces. Dit vergroot het risico op fouten in de aanbestedingen vanaf 50.000 euro. Dit heeft er mede toe geleid dat er nog geen structurele waarborging van het inkoopbeheer is. In 2013 hebben wij in de uitgaven en de verplichtingen 18,3 miljoen euro aan fouten geconstateerd. Afgezien van de verplichte consultatie van de inkoopafdeling ontbraken de volgende beheersmaatregelen:

- concurrentiestelling bij (raam)overeenkomsten;
- *spendanalyse* over 2013.

Tot slot merken we op dat IenM in 2013 relatief veel gebruik gemaakt heeft van de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de geldende aanbestedingsregels. Deze beheersmaatregel is bedoeld als drempel tegen overtreding van de aanbestedingsregels. Afwijking van deze regels blijft echter leiden tot onrechtmatige aanbestedingen. Het kerndepartement heeft op deze manier voor een bedrag van 11,3 miljoen euro onrechtmatig aanbesteed.

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Wij doen de minister de aanbeveling de nog ontbrekende beheersmaatregelen te nemen die afwijking van de geldende aanbestedingsregels helpen voorkomen. Bij IenM gaat het om de volgende beheersmaatregelen:

- alle directies verplichten de inkoopafdeling te betrekken in de gehele aanbestedingsprocedure en daarop toezien;
- zorgen voor een volwaardige jaarlijkse *spendanalyse*; het bedrag aan afwijkingen van de aanbestedingsregels reduceren door duidelijke afspraken over niet-aanbesteden.

### **Reactie van de minister**

De minister reageert als volgt:

- Bij IenM wordt het Inkoop Uitvoerings Centrum (IUC) verplicht betrokken voordat contractering plaatsvindt. De directies zijn verder zelf verantwoordelijk voor hun inkopen. Het IUC informeert de directies via diverse kanalen over de juiste procedures en





ondersteunt directies op verzoek bij de inkoop. Het IUC rapporteert  
ieder kwartaal over de naleving van inkoopspelregels. 54

- Het IUC voert jaarlijks een *spendanalyse* uit. De *spendanalyse* over 2013 zal naar verwachting in mei 2014 gereed zijn.
- Het is voor de betrokken DG's en directeuren duidelijk dat afwijkingen van aanbestedingsregels onrechtmatig zijn en in beginsel vermeden moeten worden. Het IUC heeft onderzoek gedaan naar afwijkingen van de aanbestedingsregels en diverse verbetermaatregelen geformuleerd. Deze zijn besproken in het departementale audit committee en worden ingevoerd. Bij de tweede kwartaalrapportage 2014 over de naleving van inkoopspelregels zal blijken in hoeverre de maatregelen effect hebben gehad. Indien er geen daling is opgetreden van het aantal afwijkingen, zal opnieuw worden overwogen om de inschakeling van het IUC in alle fasen van het inkoopproces verplicht te stellen.

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

#### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

Wij maken uit de reactie van de minister op dat zij onze aanbeveling niet overneemt. Gezien het feit dat deze onvolkomenheid al sinds 2011 bestaat, is een grotere inspanning van de minister op zijn plaats.

#### **4.1.2 Onvolkomenheid: Informatiebeveiliging kerndeptement IenM nog altijd probleem**

Zonder een goede informatiebeveiliging kunnen gegevens op straat komen te liggen, die niet bij iedereen bekend mogen zijn. Om precies te weten welke informatie je moet beveiligen is het zaak de risico's te kennen. Expliciete risicoafwegingen en betrouwbaarheidseisen ontbreken bij het kerndeptement of zijn verouderd. Wij constateren dat de minister niet is geslaagd in haar streven om eind 2013 de informatiebeveiliging op orde te hebben.

#### **Rijksbrede regelgeving voor informatiebeveiliging**

Het informatiebeveiligingsbeleid moet in de praktijk leiden tot bescherming van informatiesystemen. Het uiteindelijke doel is om voor elk informatiesysteem een samenhangend pakket van beveiligingsmaatregelen te treffen om de risico's van inbraak, misbruik en uitval van informatiesystemen te beheersen.

Wij hebben getoetst aan rijksbrede regelgeving voor informatiebeveiliging.



### **Jaarlijkse beveiligingsplannen onvoldoende**

In mei 2013 heeft het ministerie het nieuwe Integraal Beveiligingsbeleid IenM vastgesteld. Op grond hiervan en de begrotingsaanschrijvingen wordt van de organisatieonderdelen van het ministerie (zoals ILT, KNMI, kerndepartement) jaarlijks een actueel beveiligingsplan gevraagd. We signaleren dat in 2013 de nadere concretisering van het beleid in de jaarlijkse beveiligingsplannen onvoldoende is gerealiseerd. Bij 3 van de 6 onderdelen ontbreekt een dergelijk plan. Een goed plan kan een doorslaggevende rol spelen bij het op orde brengen van de informatiebeveiliging. Het geeft aan dat er nagedacht is, bijvoorbeeld over risicoafwegingen, ambities en de benodigde personele en financiële middelen.

### **Risicoafwegingen niet up-to-date**

Het kerndepartement beheert een groot aantal ICT-systemen. Daarvan zijn er 10 aangemerkt als kritisch, waaronder een Asbestvolgsysteem en een Online Omgevingsloket. De risicoanalyses voor 8 van de 10 meest kritische systemen zijn niet meer up-to-date. Voor 2 van de 10 ontbreekt een risicoanalyse zelfs. Het voldoen aan de rijksbrede baseline informatiebeveiliging rijk (BIR) moet nog ter hand worden genomen. Voor één van de 10 kritische systemen is eind 2013 in een pilot onderzocht hoe aan de rijksbrede baseline kan worden voldaan.

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Wij bevelen de minister aan besluiten te nemen over de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging bij het kerndepartement en dit zichtbaar te maken in een duidelijke planning voor de komende jaren en in uitgewerkte jaarplannen. De keuzes die worden gemaakt en de risico's die hieruit voortvloeien, moeten worden geëxpliciteerd, evenals de ambitie en de kosten in termen van geld en menskracht.

### **Reactie van de minister**

De minister neemt onze aanbeveling voor de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging over.

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://lees.de.volledige.reactie.op.verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

#### **4.1.3 Onvolkomenheid: Beveiliging tegen hackers gaat RWS nog veel tijd en geld kosten**

RWS werkt hard aan de beveiliging van de infrastructuur tegen computerhackers, maar weet nog niet precies hoeveel dit gaat kosten. Door onvoldoende informatiebeveiliging ontstaat een risico voor waterveiligheid en transport, zoals voor de sluisen van de Afsluitdijk of



IJmuiden, of de verkeersregulering bij de rijkswegen. RWS is begonnen met de analyse en beveiliging van vitale infrastructuren als het hoofdwatersysteem. In 2015 en 2016 worden de wegen en vaarwegen aangepakt.

56

### **Rijksbrede regelgeving voor informatiebeveiliging**

Het informatiebeveiligingsbeleid moet in de praktijk leiden tot bescherming van informatiesystemen. Het uiteindelijke doel is om voor elk informatiesysteem een samenhangend pakket van beveiligingsmaatregelen te treffen om de risico's van inbraak, misbruik en uitval van informatiesystemen te beheersen.

Wij hebben getoetst aan rijksbrede regelgeving voor informatiebeveiliging.

### **RWS goed op weg met beveiliging infrastructuur**

In 2013 heeft RWS de aanpak voor de beveiliging van de informatiesystemen vastgesteld op de terreinen hoofdwatersysteem, hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet. De beheersmaatregelen voor het hoofdwatersysteem komen in 2014 het eerst aan de beurt. De jaren daarna volgt de beveiliging van het hoofdvaarwegennet en het hoofdwegennet. Ook de onderliggende kantoorautomatisering en generieke systemen worden in deze analyse betrokken. Uit de risicoanalyse voor het hoofdwatersysteem bleek dat er zeer ingrijpende investeringen nodig zijn om de veiligheid op het juiste niveau te brengen. Vermoedelijk gaat het om enkele tientallen miljoenen euro's.

Wij constateren dat RWS goed op weg is met de informatiebeveiliging en de urgentie hiervan voelt. Er is sprake van een gedegen aanpak.

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Wij bevelen de minister aan besluiten te nemen over de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging en dit zichtbaar te maken in een duidelijke planning voor de komende jaren en in het RWS jaarplan. De keuzes die worden gemaakt en de risico's die hieruit voortvloeien, moeten worden geëxpliciteerd, evenals de ambitie en de kosten in termen van geld en menskracht.

### **Reactie van de minister**

Vanwege de zeer ingrijpende investeringen die nodig zijn, neemt de minister onze aanbeveling over om duidelijke afwegingen te maken over de verdere aanpak van het vraagstuk informatiebeveiliging. Daarnaast wil de minister de aanpak zichtbaar maken in een duidelijke planning voor de komende jaren in het RWS-jaarplan.

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://www.rekenkamer.nl/verantwoordingsonderzoek/2013/12/13/lees-de-volledige-reactie-op-verantwoordingsonderzoek-rekenkamer.nl)



#### **4.1.4 Onvolkomenheid: Lopend verbetertraject bij de ILT heeft nog niet het gewenste effect**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worstelt nog met problemen die zijn ontstaan door de fusie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-inspectie. Zo zijn de ICT-systemen binnen de ILT slecht geïntegreerd, worden vergelijkbare processen op verschillende manieren uitgevoerd en hebben de domeinen van de ILT elk een eigen inrichting van de interne controle. Wij constateren wel dat door maatregelen van de ILT voor de korte termijn de jaarafsluiting 2013 beter is verlopen dan de twee voorgaande jaren. Maatregelen voor de lange termijn waren erin 2013 nog niet: (1) er was geen probleemanalyse, (2) er waren geen daarop gebaseerde afgeronde verbeterplannen en (3) er was onvoldoende dossiervorming om het verbetertraject ILT-breed te kunnen volgen.

##### **Geen probleemanalyse**

Begin 2013 werd duidelijk dat de problemen met de jaarafsluiting 2012 groter waren dan de tot die tijd bekende problemen in het inkoopbeheer en de functiescheiding bij de vergunningverlening. Ook werd duidelijk dat de problemen doorwerkten in de gehele organisatie. Verklaringen voor de problemen worden gezocht in de fusie in 2012, waar verschillende culturen en processen samenkwamen. Door de bezuinigingen en de personeelskrimp zou het financieel beheer nog verder verslechterd zijn. Een gedegen probleemanalyse is echter niet gemaakt.

##### **De verbeterplannen waren in 2013 nog niet gereed**

We constateren dat 2013 bij de ILT vooral een jaar was van herstel wat heeft geresulteerd in een beter verlopen jaarafsluiting 2013. De herstelacties werden in de eerste helft van 2013 uitgevoerd door de lijn, daar ligt de primaire verantwoordelijkheid voor de beheersing van de processen. In augustus 2013 werd duidelijk, uit de halfjaarlijkse (proef)afsluiting en de rapportage van de ADR hierbij, dat er nog geen verbetering was ten opzicht van de jaarafsluiting 2012. Sinds september 2013 wordt het verbetertraject strakker aangestuurd door de directie Bedrijfsvoering en wordt wekelijks een lijst bijgehouden van de voorgenomen herstelacties.



### **Onvoldoende dossiervorming beperkt inzicht in verloop verbetertraject**

58

De ILT heeft niet de gewoonte om uitgebreide verslagen op te stellen. Zo zijn de managementverslagen zeer beperkt en dat geldt ook voor de dossiervorming rond het verbetertraject. Bij de directie Bedrijfsvoering was geen dossier beschikbaar over het verbetertraject, maar ook niet over de ingezette en uitgevoerde herstelacties vóór september 2013. Hierdoor is het nauwelijks mogelijk vast te stellen of het management van de ILT voldoende sturing geeft aan het traject en of ze voldoende betrokken zijn.

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

De ILT moet meer aandacht besteden aan het zorgvuldig voorbereiden van verbeterplannen om het financieel beheer "ILT-breed" (bij alle domeinen) structureel op het gewenste niveau te krijgen, inclusief de uniformering van de onderliggende processen, ICT-systemen en interne controle.

### **Reactie van de minister**

De minister schrijft in haar reactie: "De ILT herkent zich in deze aanbeveling, die aansluit bij de ontwikkelingen die spelen binnen de ILT. De verbeteractiviteiten die de ILT in gang heeft gezet in 2013 voor de korte termijn hadden vooral betrekking op het verbeteren van de processen die samenhangen met het tot stand brengen van de jaarrekening. De ILT is dan ook tevreden dat alle betrokkenen, waaronder de Algemene Rekenkamer signaleren dat deze inspanningen effect hebben gesorteerd. Begin 2014 zijn projectplannen opgesteld en in uitvoering genomen die de verbeteringen voor de lange termijn moeten borgen. Deze projectplannen raken het financieel beheer in de volle omvang, omdat daaraan aspecten van organisatorische aard zijn verbonden, maar ook ICT en procesinrichting. Parallel aan deze projecten voert de ILT al het meerjarige programma (Informatieplan ICT) uit waarbij het doel is het aantal gebruikte systemen voor de werkprocessen terug te brengen en te integreren. Processen zullen daarbij uniform worden vorm gegeven waarbij de *three lines of defense* stevig worden verankerd."

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://www.rekenkamer.nl/verantwoordingsonderzoek-2013/verantwoordingsonderzoek-2013-bij-het-ministerie-van-infrastructuur-en-milieu-xii\)](http://www.rekenkamer.nl/verantwoordingsonderzoek/2013/verantwoordingsonderzoek-2013-bij-het-ministerie-van-infrastructuur-en-milieu-xii)

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

Wij waarderen de inspanningen van de ILT om de problemen op te lossen. Een duidelijk doel, een strategie om dat doel te bereiken en een concreet tijdspad zouden helpen om het beheer te verbeteren. Zolang dit



er niet is, blijven wij ons zorgen maken over de aanpak van de problemen bij de ILT.

59

#### **4.1.5 Aandachtspunt: Systemgerichte contractbeheersing**

Systemgerichte Contractbeheersing (SCB) is op niveau gebleven en de rechtmatigheid is op orde. De aanvullende maatregelen die deel uitmaken van SCB zijn nog wel nodig gebleven. Daarnaast moet Rijkswaterstaat scherp letten op de uitvoering van DBFM-contracten. Bij DBFM-contracten is de aannemer verantwoordelijk voor het hele aanlegcontract van ontwerp (Design), bouw (Build), financiering (Finance) tot en met onderhoud (Maintenance).

Rijkswaterstaat controleert de uitvoering van contracten door Systemgerichte Contractbeheersing (SCB). Het basisprincipe van SCB is dat de aannemer moet aantonen dat zijn kwaliteitssysteem werkt en dat hij daarmee het project beheerst en voldoet aan de eisen in het contract. Het betreft alle contracten voor aanleg en onderhoud van infrastructuur. Om de uitvoering van de eisen in het contract en het kwaliteitssysteem van de aannemer te kunnen controleren moet RWS voldoende expertise in huis hebben, bijvoorbeeld op technisch gebied. Anders bestaat het risico dat RWS betaalt voor infrastructuur van onvoldoende kwaliteit. In verband met dat risico vragen we aandacht voor de volgende punten:

- RWS moet blijven controleren of de aannemer de werkzaamheden uitvoert zoals afgesproken;
- RWS moet de kennis en vaardigheden van medewerkers op peil brengen en houden;
- RWS moet technische kennis van medewerkers ontwikkelen en behouden, omdat ze met SCB op enige afstand staat van de uitvoering van de projecten;
- RWS loopt risico's door de reorganisatie en de taakstelling.

Bij Design Build Finance Maintain (DBFM-)contracten is sprake van eenmalige betalingen bij voltooiing van een project. Daarbij geldt:

- dat de betaling alleen rechtmatig is als RWS zeker weet dat de aannemer geleverd heeft wat was afgesproken;
- dat RWS daarom vanaf het begin van de bouw moet kijken wat er gebeurt, omdat achteraf niet altijd is te zien wat de aannemer heeft gedaan.

De DBFM-contracten bevatten gedetailleerde eisen. Aannemers kunnen niet altijd tijdig voldoen aan de eisen van het contract. Uit ons onderzoek blijkt dat RWS in overleg met de aannemer soms de eisen uit het



contract aanpast om te zorgen voor rechtmatige betalingen. Dergelijke  
aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor de kwaliteit van het product.

60

### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Wij doen RWS de aanbeveling

- door te gaan met extra maatregelen zolang SCB nog niet voldoende functioneert;
- te sturen op kwalitatief goed personeel om de rol als professioneel opdrachtgever goed te kunnen uitvoeren;
- ervoor te zorgen dat duidelijk is wat de aanpassing van een DBFM-contract betekent voor de kwaliteit van het product.

### **Reactie van de minister**

- De minister schrijft in haar reactie dat de doelmatigheid van de systeemgerichte contractbeheersing nog verder zou kunnen toenemen als de omvang van de aanvullende maatregelen, die onderdeel zijn van het Kader SCB, verder worden afgebouwd. Voorwaardelijk daarvoor is volgens haar wel dat de inrichting en kwaliteit van het samenstel van beheersmaatregelen onder het SCB-kader dat rechtvaardigt en dat de afbouw onderwerp is van expliciete afweging.
- Ook in 2014 zal worden gestuurd op het verder verinnerlijken van de werkwijze SCB, waarbij de HRM aspecten een belangrijke plaats zullen innemen, aldus de minister in haar reactie. De focus van de verbeteringen richt zich op kennis, competenties en vaardigheden van bij het contractbeheer direct betrokkenen.
- De minister merkt op dat de kwaliteit van het product steeds centraal staat bij contractaanpassingen. Zij verkent de mogelijkheden om de DBFM-standaard voor contractering te vereenvoudigen. De vereenvoudiging van de DBFM-standaard kan de beheerslast volgens haar verminderen.

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

We vertrouwen erop dat de minister bij de afbouw van extra maatregelen de rechtmatigheid van de betalingen goed bewaakt.

#### **4.1.6 Aandachtspunt: Risico op fouten door hoog drempelbedrag voor eenvoudige inkopen**

De rechtmatigheid van de *light*-inkopen bij het kerndepartement van IenM is niet gewaarborgd doordat functiescheiding tussen 'bestellen' en 'prestatie verklaren' ontbreekt. Degene die iets bestelt, kan daardoor zelf



tekenen voor de goede ontvangst van het geleverde en op die manier ongeautoriseerde aankopen doen. Het ontbreken van deze functiescheiding vinden wij problematisch omdat IenM een hoog grensbedrag hanteert (15.000 euro excl. BTW). Ook in onze onderzoeken over 2011 en 2012 constateerden wij dit.

61

Het ministerie hanteert met het oog op de efficiency een vereenvoudigde procedure voor "eenvoudige inkopen", de zogeheten light-inkopen. Bij het ministerie geeft de budgethouder een akkoordverklaring op een overzicht van facturen die onder zijn budget vallen. Het ministerie heeft in 2013 de budgethouders gewezen op het belang van deze ondertekening. Dat de budgethouder hiermee ook akkoord moest gaan met de geleverde prestatie, wordt in de procesbeschrijving en in de begeleidende brief bij het overzicht niet vermeld. Wij vinden het bedrag tot waar light-inkopen mogelijk is (15.000 euro excl. BTW) erg hoog voor "eenvoudige inkopen".

#### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Wij bevelen de minister aan de procedure aan te passen en te zorgen voor functiescheiding tussen 'bestellen' en 'prestatie verklaren', temeer vanwege het hoge grensbedrag voor light-inkopen.

#### **Reactie van de minister**

De minister zegt in haar reactie dat de procedure wordt aangepast. In de begeleidende brief aan de budgethouder bij het overzicht van facturen die onder zijn budgetverantwoordelijkheid vallen, wordt opgenomen dat de budgethouder met de akkoordverklaring zowel akkoord geeft op het budget als op de ontvangen prestatie.

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://lees.de.volledige.reactie.op.verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\)](http://lees.de.volledige.reactie.op.verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

#### **Nawoord Algemene Rekenkamer**

De minister zal de procedure aanpassen, maar zorgt niet voor de gewenste functiescheiding. Die verdient alsnog haar aandacht.

#### **4.1.7 Aandachtspunt: Elektronisch bestellen en factureren (EBF)**

Begin 2014 heeft het ministerie een plan van aanpak opgesteld voor het toezicht op EBF. In 2014 moet het ministerie deze maatregelen nog nader uitwerken door het opstellen van contractbeheersplannen. Over 2012 hebben wij opmerkingen gemaakt over het ontbreken van toezicht op het systeem EBF/Esise. Dit systeem, dat door een extern bedrijf wordt beheerd, ondersteunt het inkoopproces van het ministerie. Vorig jaar hebben wij de minister geadviseerd afspraken te maken met het externe bedrijf dat het EBF-systeem beheert over de verantwoording





over het uitbestede (test-)beheer, en te bezien of aanvullende controle hierop gewenst is, omdat het beheer van dit systeem gebreken kent. Dergelijke afspraken zijn van belang voor de informatiebeveiliging en het inschatten van de rechtmatigheidsrisico's.

62

Begin 2014 heeft het ministerie een plan van aanpak opgesteld. In vervolg hierop moet het Ministerie van IenM (RWS en DCI) contractbeheersplannen opstellen, zowel voor de contracten tussen IenM en het bedrijf dat het EBF-systeem beheert, als voor contracten die via Esize lopen.

#### **Aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer**

Stel contractbeheersplannen op en geef uitvoering aan afspraken met het bedrijf dat het systeem beheert.

#### **Reactie van de minister**

De minister geeft in haar reactie aan dat het plan van aanpak niet voorziet in nadere afspraken met het bedrijf dat het systeem beheert. Wel zal een contractbeheersplan worden opgesteld, waarin op basis van een risicoanalyse de nodige beheersmaatregelen worden ingericht.

[Lees de volledige reactie op \[verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\]\(http://verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl\)](http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

#### **4.1.8 Aandachtspunt: Regels voor verstrekken eersteklasabonnementen te royaal toegepast**

Bij het kerndepartement hebben 59 medewerkers een eersteklasabonnement voor woon-werkverkeer ontvangen zonder eigen bijdrage en bij Rijkswaterstaat 150. Bij veel van deze abonnementen is ten onrechte geen eigen bijdrage gevraagd. Medewerkers hebben volgens de geldende wet- en regelgeving recht op een tweedeklasabonnement, tenzij er medische of doelmatigheidsredenen zijn. Indien de medewerker toch een eersteklasabonnement voor woon-werkverkeer wenst dan moet de medewerker daarvoor een eigen bijdrage betalen. Deze bijdrage is het verschil tussen de prijs van een tweedeklas- en een eersteklasabonnement. Wij hebben zowel bij het kerndepartement als bij Rijkswaterstaat 10 eersteklasabonnementen zonder eigen bijdrage onderzocht. Daarbij bleek dat in beide gevallen 8 abonnementen niet voldoen aan wet- en regelgeving.

#### **Reactie van de minister**

De minister schrijft in haar reactie: "De Mobiliteitskaart, ingevoerd op 1 januari 2014, biedt IenM het moment om kritisch te kijken naar de gemaakte individuele uitzonderingen. De doelstelling van IenM is het aantal uitzonderingen tot een minimum te beperken. In het kader van de



introductie van de Mobiliteitskaart wordt het proces met betrekking tot de vergoedingen voor woon-werkverkeer gezien en waar nodig aangepast om te waarborgen dat de regelgeving juist wordt toegepast. Hierbij zullen de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer worden meegenomen.”

63

[Lees de volledige reactie op verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl](http://Lees%20de%20volledige%20reactie%20op%20verantwoordingsonderzoek.rekenkamer.nl)

### Nawoord Algemene Rekenkamer

Wij gaan ervan uit dat bij de invoering van de Mobiliteitskaart bij IenM op 1 januari 2014 is nagegaan of de toekenning van eersteklasabonnementen zonder eigen bijdrage voldoet aan wet- en regelgeving.

## 4.2 Oordeel informatie over de bedrijfsvoering: deugdelijk tot stand gekomen en voldoet geheel aan verslaggevingsvoorschriften

Wij zijn van [oordeel](#) dat de informatie over de bedrijfsvoering in het Jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op [deugdelijke wijze](#) tot stand is gekomen en voldoet aan de [verslaggevingsvoorschriften](#).

## 4.3 Historisch verloop onvolkomenheden IenM

Verloop onvolkomenheden Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2011-2013

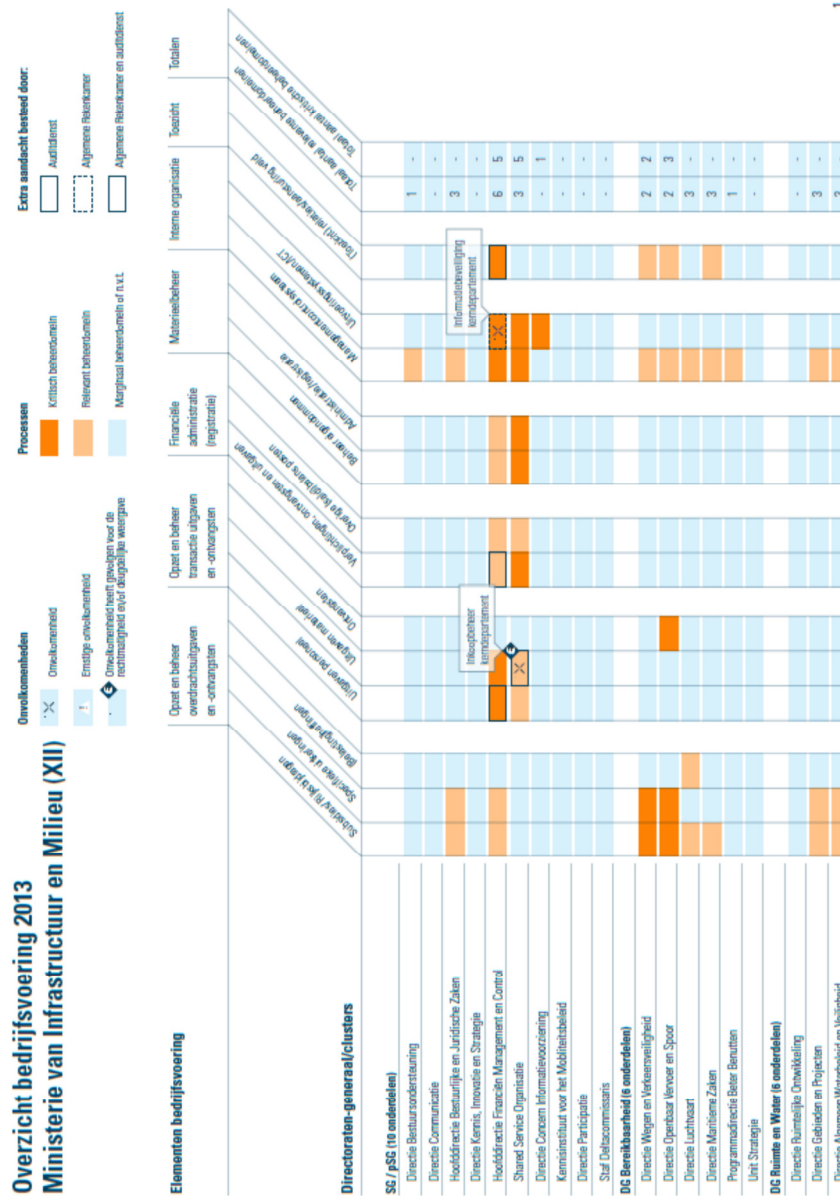
	2011	2012	2013
Financieel beheer Inspectie Leefomgev...		onvolkomenheid →	onvolkomenheid →
Informatiebeveiliging kerndepartement	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →
Informatiebeveiliging Rijkswaterstaat	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →
Inkoopbeheer kerndepartement	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →	onvolkomenheid →
Personeelsbeheer	onvolkomenheid →	opgelost →	
Toezicht Luchtverkeersleiding Nederland	onvolkomenheid →	opgelost →	

## 4.4 Onvolkomenheden in relatie tot beheerdomeinen IenM

Wij onderscheiden [relevante en kritische beheerdomeinen](#) in de bedrijfsvoering van ministeries. Bij het Ministerie van IenM zijn dat er 98. In 4 daarvan hebben wij in 2013 onvolkomenheden geconstateerd.



Op het [overzicht bedrijfsvoering](#) is te zien wat de relevante en kritische beherdomeinen zijn.





Elementen bedrijfsvoering	Opzet en beheer overdrachtsuitgaven en -ontvangsten			Opzet en beheer transactie uitgaven en -ontvangsten			Financiële administratie (registratie)	Interne organisatie	Materieelbeheer	Toezicht	Totaal	
	Soort toevoegingen (basistellingen)	Uitgaven personeel	Uitgaven materieel	Ontvangsten	Wettelijke, omvang en eigen	Beleg afschrijven						Kennistekening/registratie
<b>Directoren-generaal/clusters</b>												
Directie Water en Bodem	1											1
Programma Topsector Water en Water Internationaal												
Programma Rijk-Regio-programma Amsterdam, Almere en Marktoeever												
<b>DC Milieu (6 onderdelen)</b>												
Directie Duurzaamheid												
Directie Internationaal												
Directie Klimaat, Lucht en Geluid												
Directie Veiligheid en Risico's												
Programma Beleg Benuuten												
Unit Coördinerend opdrachtgeverschap en strategie												
<b>Buiten-Instellingen</b>												
Rijswaterstaat	1											1
Inspectie Leefomgeving en Transport												
KNMI												
Nederlandse Emisieautoriteit												
<b>Totaal aantal relevante cellen</b>	12	9	3	4	4	2	3	3	18	3	4	72
<b>Totaal aantal kritische cellen</b>	2	2	-	2	1	2	2	2	4	3	26	



## 5 Financiële informatie Ministerie van Infrastructuur en Milieu

66

### 5.1 Oordeel rechtmatigheid financiële informatie: geen fouten en/of onzekerheden

Wij zijn van [oordeel](#) dat de in de financiële overzichten opgenomen verplichtingen, uitgaven, ontvangsten en balansposten in het Jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu [rechtmatig](#) zijn. Wij geven ons oordeel onder [voorbehoud](#) van goedkeuring van de slotwetmutaties door de Staten-Generaal.

#### *Voorbehoud bij het oordeel over de financiële informatie*

Het bedrag aan verplichtingen omvat in totaal 170,6 miljoen euro aan overschrijdingen op de begrotingsartikelen 17, 18, 24, 25, 26 en 97. Het bedrag aan uitgaven omvat in totaal 7,3 miljoen euro aan overschrijdingen op de begrotingsartikelen 12, 20, 23, 24, 25 en 26. Gaan de Staten-Generaal niet akkoord met de daarmee samenhangende slotwetmutaties, dan moeten wij onze oordelen over de financiële informatie mogelijk herzien.

#### 5.1.1 Aandachtspunt: Wet normering topinkomens

Omdat de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector onduidelijkheden bevat, kunnen ministeries deze wet op het aspect inhuur derden niet altijd naleven.

#### *Gerelateerde resultaten*

[Nadere voorschriften WNT te laat; WNT deels onuitvoerbaar](#) (BZK)

### 5.2 Oordeel deugdelijke weergave financiële informatie: geen fouten en onzekerheden

Wij zijn van [oordeel](#) dat de in de financiële overzichten opgenomen financiële informatie in het Jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu [deugdelijk](#) is weergegeven en voldoet aan de [verslaggevingsvoorschriften](#).



## **5.3 Rechtmatigheid en deugdelijke weergave op artikelniveau: 1 fout in de verplichtingen**

67

Wij controleren ook op artikelniveau de deugdelijke weergave en de rechtmatigheid van de verplichtingen, uitgaven, ontvangsten en afgerekende voorschotten. Wij hebben hierbij 1 belangrijke [fout](#) geconstateerd in het Jaarverslag 2013 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

### **5.3.1 Fouten in verplichtingen Openbaar vervoer**

De tolerantiegrens voor fouten en onzekerheden met betrekking tot de rechtmatigheid van artikel 15 Openbaar vervoer is overschreden als gevolg van aanbestedingsfouten.

## **5.4 Onvolkomenheden in relatie tot artikelen IenM**

### **Bij 19 artikelen mogelijk gevolgen van onvolkomenheden**

19 artikelen en baten-lastenagentschappen kunnen gevolgen ondervinden van de onvolkomenheden in de bedrijfsvoering. Bij 1 artikel en 1 baten-lastenagentschap zijn de fouten of onzekerheden het gevolg van een onvolkomenheid. De tolerantiegrenzen zijn daarbij niet overschreden.



In het [overzicht financiële informatie per begrotingsartikel](#) is te zien welke artikelen het betreft.

## Financiële informatie per begrotingsartikel 2013 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII)

### ✳ Bedrijfsvoering

Onvolkomenheid bij

### € Financiële info

Tolerantiegrenzen  
overschreden?

artikel dat gevolgen kan ondervinden van de onvolkomenheid (mogelijke gevolgen voor bijvoorbeeld rechtmatigheid, betrouwbaarheid gegevens of doelfrealisatie)

artikel waar fouten of onzekerheden in de rechtmatigheid of deugdelijke weergave zijn geconstateerd als gevolg van de onvolkomenheid

#### Beleidsartikelen

Art. nr. Omschrijving	Uitgaven 2013 (x 1.000)	Onvolkomenheid bij					Tolerantiegrenzen overschreden?
		Financieel beheer LT	Informatiebeveiliging in overheidsdienst, knmi	Informatiebeveiliging in rijswaterstaat	Inkochtbeheer / landdepartement	Aankrit van	
11 Waterkwantiteit	€ 41.021						nee
12 Waterkwaliteit	€ 78.565						nee
13 Ruimtelijke ontwikkeling	€ 112.483						nee
14 Wegen en verkeersveiligheid	€ 32.729						nee
15 Openbaar vervoer	€ 8.200						ja
16 Spoor	€ 60.350						nee
17 Luchtvaart	€ 21.796						nee
18 Scheepvaart en havens	€ 5.361						nee
19 Klimaat	€ 86.983						nee
20 Lucht en geluid	€ 90.946						nee
21 Duurzaamheid	€ 11.596						nee
22 Externe veiligheid en risico's	€ 29.451						nee
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	€ 43.001						nee
24 Handhaving en toezicht	€ 130.230						nee
25 Brede doeluitkering	€ 2.046.018						nee
26 Bijdrage investeringsfondsen	€ 6.696.616						nee
<b>Niet-beleidsartikelen</b>							
Algemeen departement	€ 25.740						nee
Apparaatsuitgaven Kemdepartement	€ 336.238						nee
Nominaal en onvoorzien	€ 0						nee
<b>Baten-lastenagentschappen</b>							
Rijkswaterstaat	-						nee
Inspectie Leefomgeving en Transport	-						nee
KNMI	-						nee
Nederlandse Emissieautoriteit	-						nee



## 6 Alle financiële gegevens

69

### 6.1 Alle begrotingsartikelen

#### 6.1.1 Begrotingsartikel 11 - Waterkwantiteit

Verplichtingen		
Begroot	€ 45.755	-
Verantwoord	€ 37.457	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 8.298	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.746	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 417	1,11%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 417	1,11%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 40.946	-
Verantwoord	€ 41.021	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -75	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 470	-
Verantwoord	€ 78	-





<b>Ontvangsten</b>		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 392	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 41.416	-
Verantwoord	€ 41.099	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 317	-
Tolerantie (F+O)	€ 4.110	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.1.2 Begrotingsartikel 12 - Waterkwaliteit

<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 48.085	-
Verantwoord	€ 70.389	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -22.304	-
Tolerantie (F+O)	€ 7.039	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 206	0,29%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 206	0,29%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%



Uitgaven		
Begroot	€ 100.756	-
Verantwoord	€ 78.565	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 22.191	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 100.756	-
Verantwoord	€ 78.565	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 22.191	-
Tolerantie (F+O)	€ 7.856	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

71

### 6.1.3 Begrotingsartikel 13 - Ruimtelijke ontwikkeling

Verplichtingen		
Begroot	€ 157.114	-
Verantwoord	€ 35.851	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 121.263	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.585	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 751	2,09%



Verplichtingen		
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 751	2,09%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 147.634	-
Verantwoord	€ 112.483	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 35.151	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 934	-
Verantwoord	€ 6.938	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -6.004	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 148.568	-
Verantwoord	€ 119.421	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 29.147	-
Tolerantie (F+O)	€ 11.942	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 1.242	1,04%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 1.242	1,04%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%



Uitgaven en Ontvangsten		
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.4 Begrotingsartikel 14 - Wegen en verkeersveiligheid

Verplichtingen		
Begroot	€ 40.180	-
Verantwoord	€ 31.318	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 8.862	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.132	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 804	2,57%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 804	2,57%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 40.405	-
Verantwoord	€ 32.729	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 7.676	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 6.782	-
Verantwoord	€ 5.236	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.546	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 47.187	-



Uitgaven en Ontvangsten		
Verantwoord	€ 37.965	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 9.222	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.796	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 828	2,18%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 828	2,18%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

74

#### 6.1.5 Begrotingsartikel 15 - Openbaar vervoer

Verplichtingen		
Begroot	€ 6.362	-
Verantwoord	€ 3.018	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 3.344	-
Tolerantie (F+O)	€ 302	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 400	13,24%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 400	13,24%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Ja	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 8.316	-



<b>Uitgaven</b>		
Verantwoord	€ 8.200	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 116	-
<b>Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 10	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -10	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 8.316	-
Verantwoord	€ 8.210	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 106	-
Tolerantie (F+O)	€ 821	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

**6.1.6 Begrotingsartikel 16 - Spoor**

<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 9.473	-
Verantwoord	€ 10.051	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -578	-
Tolerantie (F+O)	€ 1.005	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 859	8,55%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%



Verplichtingen		
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 859	8,55%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 38.049	-
Verantwoord	€ 60.350	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -22.301	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 38.049	-
Verantwoord	€ 60.350	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -22.301	-
Tolerantie (F+O)	€ 6.035	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 828	1,37%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 828	1,37%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%



<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
<b>6.1.7 Begrotingsartikel 17 - Luchtvaart</b>		
<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 14.958	-
Verantwoord	€ 27.313	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -12.355	-
Tolerantie (F+O)	€ 2.731	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 757	2,77%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 757	2,77%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
<b>Uitgaven</b>		
Begroot	€ 23.341	-
Verantwoord	€ 21.796	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.545	-
<b>Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 42.751	-
Verantwoord	€ 38.863	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 3.888	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 66.092	-
Verantwoord	€ 60.659	-





Uitgaven en Ontvangsten		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 5.433	-
Tolerantie (F+O)	€ 6.066	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 414	0,68%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 414	0,68%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.8 Begrotingsartikel 18 - Scheepvaart en havens

Verplichtingen		
Begroot	€ 6.113	-
Verantwoord	€ 5.077	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.036	-
Tolerantie (F+O)	€ 508	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 6.464	-
Verantwoord	€ 5.361	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.103	-



Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 97	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -97	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 6.464	-
Verantwoord	€ 5.458	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.006	-
Tolerantie (F+O)	€ 546	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

79

#### 6.1.9 Begrotingsartikel 19 - Klimaat

Verplichtingen		
Begroot	€ 29.252	-
Verantwoord	€ 27.629	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 1.623	-
Tolerantie (F+O)	€ 2.763	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 718	2,60%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 718	2,60%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%



<b>Verplichtingen</b>		
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
<b>Uitgaven</b>		
Begroot	€ 92.943	-
Verantwoord	€ 86.983	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 5.960	-
<b>Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 120.000	-
Verantwoord	€ 134.567	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -14.567	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 212.943	-
Verantwoord	€ 221.550	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -8.607	-
Tolerantie (F+O)	€ 15.000	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

**6.1.10 Begrotingsartikel 20 - Lucht en geluid**

<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 25.259	-
Verantwoord	€ 84.084	-



Verplichtingen		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -58.825	-
Tolerantie (F+O)	€ 8.408	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 101	0,12%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 101	0,12%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 78.823	-
Verantwoord	€ 90.946	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -12.123	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 337	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -337	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 78.823	-
Verantwoord	€ 91.283	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -12.460	-
Tolerantie (F+O)	€ 9.128	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 414	0,45%



Uitgaven en Ontvangsten		
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 414	0,45%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.11 Begrotingsartikel 21 - Duurzaamheid

Verplichtingen		
Begroot	€ 19.754	-
Verantwoord	€ 8.880	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 10.874	-
Tolerantie (F+O)	€ 888	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 100	1,12%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 100	1,12%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 44.601	-
Verantwoord	€ 11.596	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 33.005	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 125	-



<b>Ontvangsten</b>		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -125	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 44.601	-
Verantwoord	€ 11.721	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 32.880	-
Tolerantie (F+O)	€ 1.172	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

**6.1.12 Begrotingsartikel 22 - Externe veiligheid en risico's**

<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 12.122	-
Verantwoord	€ 34.184	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -22.062	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.418	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 539	1,58%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 539	1,58%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%



Uitgaven		
Begroot	€ 17.233	-
Verantwoord	€ 29.451	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -12.218	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 16.919	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -16.919	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 17.233	-
Verantwoord	€ 46.370	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -29.137	-
Tolerantie (F+O)	€ 4.637	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 828	1,79%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 828	1,79%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

84

### 6.1.13 Begrotingsartikel 23 - Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Verplichtingen		
Begroot	€ 47.046	-
Verantwoord	€ 42.042	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 5.004	-



Verplichtingen		
Tolerantie (F+O)	€ 4.204	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 46.310	-
Verantwoord	€ 43.001	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 3.309	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 46.310	-
Verantwoord	€ 43.001	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 3.309	-
Tolerantie (F+O)	€ 4.300	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%





Uitgaven en Ontvangsten		
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.14 Begrotingsartikel 24 - Handhaving en toezicht

Verplichtingen		
Begroot	€ 136.654	-
Verantwoord	€ 130.230	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 6.424	-
Tolerantie (F+O)	€ 13.023	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 136.654	-
Verantwoord	€ 130.230	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 6.424	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 136.654	-
Verantwoord	€ 130.230	-



Uitgaven en Ontvangsten		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 6.424	-
Tolerantie (F+O)	€ 13.023	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.15 Begrotingsartikel 25 - Brede doeluitering

Verplichtingen		
Begroot	€ 1.746.573	-
Verantwoord	€ 2.000.820	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -254.247	-
Tolerantie (F+O)	€ 60.025	3,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 1.870.605	-
Verantwoord	€ 2.046.018	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -175.413	-
Ontvangsten		



Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 1.870.605	-
Verantwoord	€ 2.046.018	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -175.413	-
Tolerantie (F+O)	€ 61.381	3,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.16 Begrotingsartikel 26 - Bijdrage Investeringsfondsen

Verplichtingen		
Begroot	€ 6.761.720	-
Verantwoord	€ 6.696.616	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 65.104	-
Tolerantie (F+O)	€ 200.898	3,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%



<b>Verplichtingen</b>		
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
<b>Uitgaven</b>		
Begroot	€ 6.761.720	-
Verantwoord	€ 6.696.616	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 65.104	-
<b>Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
<b>Uitgaven en Ontvangsten</b>		
Begroot	€ 6.761.720	-
Verantwoord	€ 6.696.616	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 65.104	-
Tolerantie (F+O)	€ 200.898	3,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

**6.1.17 Totaal begrotingsartikelen**

<b>Verplichtingen</b>		
Begroot	€ 9.634.233	-
Verantwoord	€ 9.623.925	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 10.308	-



Verplichtingen		
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 10.994	0,11%
Tolerantie (F)	€ 96.239	1,00%
Tolerantiegrens overschreden (F)	Nee	-
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Tolerantie (O)	€ 288.718	3,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 10.994	0,11%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Tolerantie (F)	€ 96.239	1,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Tolerantie (O)	€ 288.718	3,00%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 10.161.553	-
Verantwoord	€ 10.077.903	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 83.650	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 4	0,00%
Tolerantie (F)	€ 100.779	1,00%
Tolerantiegrens overschreden (F)	Nee	-
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 8.780	0,09%
Tolerantie (O)	€ 302.337	3,00%
Tolerantiegrens overschreden (O)	Nee	-
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 8.784	0,09%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Tolerantie (F)	€ 100.779	1,00%



Uitgaven en Ontvangsten		
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Tolerantie (O)	€ 302.337	3,00%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

**6.1.18 Begrotingsartikel 97 - Algemeen departement**

Verplichtingen		
Begroot	€ 21.203	-
Verantwoord	€ 42.119	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -20.916	-
Tolerantie (F+O)	€ 4.212	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 323	0,77%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 323	0,77%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 23.429	-
Verantwoord	€ 25.740	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -2.311	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 2.685	-
Verantwoord	€ 4.271	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -1.586	-
Uitgaven en Ontvangsten		



Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 26.114	-
Verantwoord	€ 30.011	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -3.897	-
Tolerantie (F+O)	€ 3.001	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 414	1,38%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 414	1,38%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

92

#### 6.1.19 Begrotingsartikel 98 - Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Verplichtingen		
Begroot	€ 349.429	-
Verantwoord	€ 336.847	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 12.582	-
Tolerantie (F+O)	€ 15.000	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 5.019	1,49%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 5.019	1,49%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		



Uitgaven		
Begroot	€ 350.087	-
Verantwoord	€ 336.238	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 13.849	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 2.434	-
Verantwoord	€ 13.138	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -10.704	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 352.521	-
Verantwoord	€ 349.376	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 3.145	-
Tolerantie (F+O)	€ 15.000	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 4	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 3.812	1,09%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 3.815	1,09%
Tolerantiegrens overschreden (rechtmatigheid)	Nee	-
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

#### 6.1.20 Begrotingsartikel 99 - Nominaal en onvoorzien

Verplichtingen		
Begroot	€ 157.181	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 157.181	-
Tolerantie (F+O)	€ 0	10,00%





Verplichtingen		
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Uitgaven		
Begroot	€ 157.181	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 157.181	-
Ontvangsten		
Begroot	€ 0	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Uitgaven en Ontvangsten		
Begroot	€ 157.181	-
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 157.181	-
Tolerantie (F+O)	€ 0	10,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%



Uitgaven en Ontvangsten		
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

95

## 6.2 Baten-lastendiensten

### 6.2.1 Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Baten		
Begroot	€ 65.407	-
Verantwoord	€ 59.842	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 5.565	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 137	0,23%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 350	0,58%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 487	0,81%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 680	1%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 680	1,14%
Bijdrage moederdepartement		
Begroot	€ 45.574	-
Verantwoord	€ 38.571	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 7.003	-

### 6.2.2 Rijkswaterstaat

Baten		
Begroot	€ 2.171.821	-
Verantwoord	€ 2.422.375	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -250.554	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 6.518	0,27%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 15.481	0,64%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 21.999	0,91%



<b>Baten</b>		
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 727	0,03%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 800	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 1.527	0,06%
<b>Bijdrage moederdepartement</b>		
Begroot	€ 2.049.517	-
Verantwoord	€ 2.270.042	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -220.525	-

### 6.2.3 Inspectie Leefomgeving en Transport

<b>Baten</b>		
Begroot	€ 145.236	-
Verantwoord	€ 155.739	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -10.503	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 462	0,30%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 3.520	2,26%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 3.982	2,56%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 188	0,12%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 416	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 604	0,39%
<b>Bijdrage moederdepartement</b>		
Begroot	€ 136.654	-
Verantwoord	€ 132.231	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 4.423	-

### 6.2.4 Nederlandse Emissieautoriteit

<b>Baten</b>		
Begroot	€ 7.459	-



Baten		
Verantwoord	€ 7.466	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -7	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Bijdrage moederdepartement		
Begroot	€ 7.459	-
Verantwoord	€ 7.370	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 89	-

97

### 6.2.5 Totaal baten

Baten		
Begroot	€ 2.389.923	-
Verantwoord	€ 2.645.422	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -255.499	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 7.117	0,27%
Tolerantie (F)	€ 26.454	1,00%
Tolerantiegrens overschreden (F)	Nee	-
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 19.351	0,73%
Tolerantie (O)	€ 79.363	3,00%
Tolerantiegrens overschreden (O)	Nee	-
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 26.468	1,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 915	0,03%



Baten		
Tolerantie (F)	€ 26.454	1,00%
Tolerantiegrens overschreden (F)	Nee	-
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 1.896	0%
Tolerantie (O)	€ 79.363	3,00%
Tolerantiegrens overschreden (O)	Nee	-
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 2.811	0,11%

98

## 6.3 Saldibalans

### 6.3.1 Saldibalanspost 3 - Liquide middelen

Saldibalans		
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.2 Saldibalanspost 5 - Uitgaven buiten begrotingsverband

Saldibalans		
Verantwoord	€ 3.397	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -3.397	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%



Saldibalans		
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.3 Saldibalanspost 6 - Ontvangsten buiten begrotingsverband

Saldibalans		
Verantwoord	€ 41.823	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -41.823	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.4 Saldibalanspost 7 - Openstaande rechten

Saldibalans		
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.5 Saldibalanspost 8 - Extra-comptabele vorderingen

Saldibalans		
Verantwoord	€ 11.029	-



Saldibalans		
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -11.029	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.6 Saldibalanspost 9 - Extra-comptabele schulden

Saldibalans		
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.7 Saldibalanspost 10 - Voorschotten

Saldibalans		
Verantwoord	€ 8.436.715	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -8.436.715	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 173	0,00%



Saldibalans		
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 173	0,00%

### 6.3.8 Saldibalanspost 11 - Garantieverplichtingen

Saldibalans		
Verantwoord	€ 109.062	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -109.062	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.9 Saldibalanspost 12 - Openstaande verplichtingen

Saldibalans		
Verantwoord	€ 2.784.347	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -2.784.347	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.10 Saldibalanspost 13 - Deelnemingen

Saldibalans		
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-





Saldibalans		
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.11 Saldibalanspost 14 - Leningen u/g

Saldibalans		
Verantwoord	€ 6.645	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -6.645	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.12 Saldibalanspost 15 - Leningen o/g

Saldibalans		
Verantwoord	€ 0	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ 0	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%



Saldibalans		
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.13 Saldibalanspost 16 - Sluitrekening met het Infrastructuurfonds

Saldibalans		
Verantwoord	€ 12.260	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -12.260	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.14 Saldibalanspost 17 - Sluitrekening met het Deltafonds

Saldibalans		
Verantwoord	€ 2.070	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -2.070	-
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

### 6.3.15 Totaal saldibalans

Saldibalans		
Verantwoord	€ 11.407.347	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -11.407.347	-



Saldibalans		
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Tolerantie (F)	€ 114.073	1,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Tolerantie (O)	€ 342.220	3,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 173	0,00%
Tolerantie (F)	€ 114.073	1,00%
Tolerantiegrens overschreden (F)	Nee	-
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Tolerantie (O)	€ 342.220	3,00%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 173	0,00%

104

## 6.4 Afgerekende voorschotten

### Totaal afgerekende voorschotten 2013

Totaal afgerekende voorschotten		
Verantwoord	€ 5.264.556	-
Verschil (begroot - verantwoord)	€ -5.264.556	-
Tolerantie (F+O)	€ 157.937	3,00%
Fout (F) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Totaal F+O in de rechtmatigheid	€ 0	0,00%
Fout (F) in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%
Onzekerheid (O) in de deugdelijke weergave	€ 0	0%
Totaal F+O in de deugdelijke weergave	€ 0	0,00%

