



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Stand van de Uitvoering 2025



Voorwoord Minister en Staatssecretaris

Voor u ligt de tweede Stand van de Uitvoering van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Een rapportage waarin wij laten zien hoe uitvoeringsorganisaties van IenW werken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Om het iets preciezer te zeggen: hoe uitvoeringsorganisaties samen met het beleidsdepartement en de inspectiedienst zorgen voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Want het is een samenspel van veel zelfstandige organisaties met eigen doelen en eigen belangen. Maar ook: allemaal spelers van hetzelfde team.

In 2023 publiceerden we de eerste Stand van de Uitvoering, om te laten zien hoe het ervoor staat met de uitvoering van de publieke taken waarvoor het ministerie van IenW verantwoordelijk is. In dat rapport lazen we hoe het werk aan onder andere waterveiligheid, het wegennet, spoor en waterwegen, luchtvaart en verkeersveiligheid steeds complexer wordt. Klimaatverandering, gebrek aan personeel, middelen en grondstoffen, stikstof, militaire en hybride dreigingen vormen concrete uitdagingen die de uitvoering niet makkelijker maken.

Om toch effectief te werk te kunnen gaan is het ontzettend belangrijk om goed te blijven luisteren naar signalen van de organisaties die het werk uitvoeren en naar de Nederlanders waarvoor we het werk doen: de uitvoerders en publieke dienstverleners. Daarom zijn wij heel blij met deze Stand van de Uitvoering. Het zijn misschien geen 'makkelijke boodschappen', maar wel heel relevant. Het zijn onze uitvoeringsorganisaties die met twee benen in de samenleving staan en dus ook het 'gezicht' van de overheid zijn.

In deze rapportage laten zij zien hoe politieke besluiten en daaruit voortvloeiende wet- en regelgeving en beleid in de praktijk uitpakken. Een belangrijke spiegel dus waar ons werk alleen maar beter van kan worden. We danken alle organisaties die een bijdrage leverden en we hopen dat de uitkomsten van deze rapportage onze onderlinge samenwerking verder versterken.



Robert Tieman
*Demissionair
Minister van
Infrastructuur en
Waterstaat*

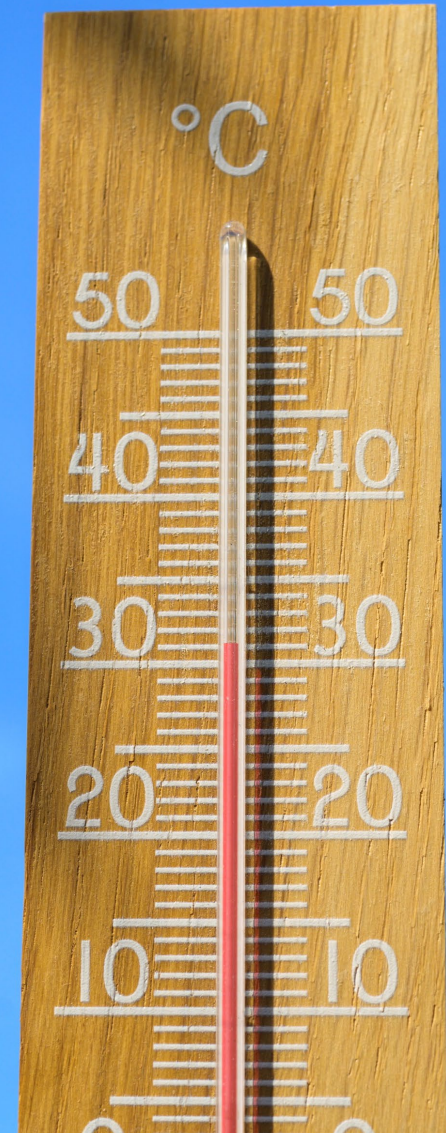


Thierry Aartsen
*Demissionair
Staatssecretaris
Openbaar vervoer en
Milieu*

Inhoudsopgave

Inhoud	Pagina
--------	--------

Voorwoord	2
Introductie	4
Gebruikte begrippen	5
Rode draden	6
Deel A – De uitvoeringsorganisaties van IenW	8
ACNL	9
ANVS	12
CBR	17
IBKI	25
KNMI	29
LVNL	33
NIWO	37
ProRail	41
RDW	46
Rijkswaterstaat	50
Deel B - Dwarsdoorsnedes uitvoeringsorganisaties	56



Introductie

Aanleiding

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zorgt samen met zijn tien uitvoeringsorganisaties voor het realiseren van belangrijke overheidstaken op het gebied van infrastructuur, fysieke veiligheid en circulaire economie. Veel van de verrichte werkzaamheden zijn zichtbaar in het dagelijks leven van inwoners in Nederland. Zoals het halen van je rijbewijs, onderhouden van de (vaar)weginfrastructuur, spoorlijnen en stations. Een ander deel van het werk is even belangrijk maar is minder tastbaar voor het publiek. Zoals het onderzoek naar klimaatverandering (KNMI) of het zorgen voor veilig en geordend wegverkeer door de registratie en keuring van voertuigen en rijbewijzen (RDW).

De uitvoeringsorganisaties van IenW geven met deze Stand van de Uitvoering die voor u ligt inzicht in de uitdagingen en knelpunten waar zij tegenaan lopen bij het uitvoeren van hun (wettelijke) taken. Een aantal organisaties heeft daarbij speciaal aandacht voor zaken die inwoners en ondernemers raken. Deze Stand is een gezamenlijk product van de bestuurlijke driehoek, waarin de uitvoeringsorganisaties samenwerken met de beleidsdirecties van het Ministerie van IenW en de Directie Eigenaarsadvisering (DEA). De Stand geeft inzicht en richting aan hoe de driehoek verder kan werken aan de voorliggende maatschappelijke opgaven. De Stand draagt bij aan het versterken van gelijkwaardigheid van de uitvoering en helpt om vroegtijdig het gesprek aan te gaan over knelpunten. Dit alles draagt bij aan het versterken van de dienstverlening.

Reikwijdte

IenW heeft de keuze gemaakt om één gebundelde Stand op te stellen. Zo krijgen politiek en samenleving inzicht in de volledige omvang van het IenW-domein. Deze Stand omvat: het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en Rijkswaterstaat (RWS) (de twee agentschappen), Airport Coordination Netherlands (ACNL), de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het IBKI, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) en de Dienst Wegverkeer (RDW) (de zelfstandige bestuursorganen) en ProRail (de beleidsdeelneming).

Leeswijzer

De eerste Stand van de Uitvoering is uitgebracht in 2023. Nu we twee jaar verder zijn, kijken we naar de huidige uitdagingen waar onze uitvoeringsorganisaties tegenaan lopen bij de uitvoering van beleid. Daarin bekijken we ook welke ontwikkelingen er zijn ten opzichte van 2023. Deze Stand begint met een overzicht van uitdagingen die bij meerdere organisaties zichtbaar zijn 'de rode draden'. In deel A komen de uitdagingen aan bod die door de organisaties zijn ingebracht en wordt teruggeblikt op de voortgang sinds 2023. Na de bijdrage van de uitvoeringsorganisatie volgt steeds een reactie vanuit de betrokken beleidskolom en het perspectief van de Directie Eigenaarsadvisering. Deel B biedt een (cijfermatige) dwarsdoorsnede van alle uitvoeringsorganisaties. Hierin wordt aan de hand van kwantitatieve indicatoren ingegaan op aspecten zoals diversiteit in de top, de organisatiestructuur en de ontwikkeling van tarieven.

Gebruikte begrippen

Stand van de Uitvoering lenW

Een uitgave waarin de uitdagingen van de uitvoering naar voren worden gebracht.

Staat van de Uitvoering

Een gezamenlijke uitgave vanuit het programma Werk aan Uitvoering, die een overkoepelend rijksbreed beeld geeft.

Werk aan Uitvoering (WaU)

Programma dat is opgericht met als doel de publieke dienstverlening en uitvoering van beleid duurzaam te verbeteren.

Zelfstandig bestuursorgaan (zbo)

Een zbo is een overheidsorganisatie die taken uitvoert met openbaar gezag, maar niet direct onder het gezag van de minister staat. De wettelijke basis voor een zbo is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen.

Agentschap

Een agentschap is een intern verzelfstandigde organisatie van een ministerie. Een agentschap kan zelfstandig een taak uitvoeren, maar is wel volledig onderdeel van lenW. Agentschappen moeten voldoen aan de Regeling Agentschappen.

Beleidsdeelneming

Een beleidsdeelneming is een organisatie waarvan een ander ministerie dan het Ministerie van Financiën alle aandelen van de organisatie in bezit heeft.

Bestuurlijke driehoek

Samenwerking tussen de uitvoeringsorganisatie, beleid/opdrachtgever en eigenaar/continuïteitsverantwoordelijke. De driehoek werkt gezamenlijk aan de maatschappelijke opgave.

Uitvoeringsorganisatie of opdrachtnemer

In deze Stand wordt gesproken over de uitvoeringsorganisatie. Vanuit de Circulaire 'governance ten aanzien van zbo's' is de uitvoeringsorganisatie in de driehoek de opdrachtnemer.

Beleidsverantwoordelijke of opdrachtgever

Vanuit de Regeling agentschappen wordt de term beleidsverantwoordelijke gebruikt en vanuit de Circulaire 'governance ten aanzien van zbo's' wordt de term opdrachtgever gebruikt. In deze Stand worden de termen door elkaar gebruikt. Allebei verwijzen zij naar het organisatieonderdeel dat verantwoordelijk is voor het beleid waar de taken van de uitvoeringsorganisatie aan ten grondslag liggen.

Continuïteitsverantwoordelijke of eigenaar

Vanuit de Regeling agentschappen wordt de term continuïteitsverantwoordelijke gebruikt en vanuit de Circulaire 'governance ten aanzien van zbo's' wordt de term eigenaar gebruikt. In deze Stand worden de termen door elkaar gebruikt. Bij het ministerie van lenW is de rol van eigenaar als uitgangspunt belegd bij de secretaris-generaal en hij wordt hierin ondersteund door de Directie Eigenaarsadvisering.

Aandeelhouder

ProRail is een beleidsdeelneming. Dat betekent dat lenW aandeelhouder is van ProRail.

Bestuurskern lenW

Wanneer de 'bestuurskern lenW' wordt gebruikt, worden de beleidsdirecties en de Directie Eigenaarsadvisering samen bedoeld.

Maatschappelijke opgave of publieke waarde

Grote onderwerpen waarvoor overheden aan de lat staan. De maatschappelijke opgave betreft een vraagstuk waar de driehoek aan werkt. Vanuit de Regeling agentschappen wordt dit omschreven als het streven naar publieke waarde, oftewel het nut van het werk in de driehoek. In deze Stand wordt vooral verwezen naar de maatschappelijke opgave.

Rode draden

Aan alle uitvoeringsorganisaties van lenW is gevraagd welke uitdagingen zij ervaren. Hieruit komen rode draden naar voren. Deze zijn hieronder beschreven. Ze hebben een stevige signalerende werking: Blijvende aandacht is nodig van de politiek voor het fysieke domein van lenW. Gelet op de geopolitieke ontwikkelingen is een stabiele en weerbare infrastructuur essentieel zodat Nederland bereikbaar en veilig blijft. Hieronder worden de knelpunten weergegeven die als rode draden naar voren komen uit de input van de organisaties.

Complexiteit in wet- en regelgeving (nationaal)

Een aantal uitvoeringsorganisaties merkt op dat wet- en regelgeving op beleidsterreinen van andere ministeries soms knelt met hun eigen taakuitvoering of erg ingewikkeld is. Dit speelt onder andere in relatie tot gemeentelijke of provinciale verordeningen. Provincies kunnen bijvoorbeeld verordeningen vaststellen die gebieden en objecten beïnvloeden die binnen de verantwoordelijkheid van RWS vallen. CBR, IBKI, KNMI, LVNL, ProRail, RDW en RWS ervaren ook uitdagingen op het gebied van wet- en regelgeving. Als handelingsoptie wordt het aanpassen en waar mogelijk vereenvoudigen van wet- en regelgeving genoemd. Om tot vereenvoudiging te komen is goede rijksbrede samenwerking van belang. Dit is al een aandachtspunt bij het programma Werk aan Uitvoering (WaU), bijvoorbeeld bij het thema vereenvoudiging en door bespreking in ACPD. Bij de Stand ingebrachte thema's worden door DEA geagendeerd, zodat de al bekende knelpunten versoepeld kunnen worden.

Financiering

Meerdere uitvoeringsorganisaties geven aan dat de druk op hun financiën toeneemt, door incidentele financiering en taakstellingopgaven. Zo vragen ANVS, KNMI, ProRail en RWS aandacht voor structurele financieringsvraagstukken. ProRail en RWS geven aan de komende jaren nog steeds voor een enorme instandhoudingsopgave te staan. De organisaties hebben daar voldoende financiële middelen voor nodig. In de verschillende driehoeken wordt aan de hand van totaaloverzichten geprobeerd om grip op de financiële opgave te krijgen. Dit leidt tot inzicht en handelingsperspectief voor de betreffende uitvoeringsorganisaties.

Europese wet- en regelgeving

De uitvoeringsorganisaties van lenW signaleren dat Europese wet- en regelgeving strenger wordt; om hieraan te voldoen vraagt met name veel van (kleinere) organisaties. Voorbeelden zijn wetgeving op het gebied van (cyber)veiligheid of Europese sanctiepakketten. Tegelijkertijd lopen nationale beleidskaders daar soms op achter of maken nationale aanvullingen op de Europese regels (de zogenaamde 'koppen') de situatie complexer. RWS noemt bijvoorbeeld dat de Nederlandse aanbestedingswetgeving strenger is dan de Europese. Het voorbeeld van RWS wordt meegenomen bij de vereenvoudigingsvoorstellen die zijn opgesteld op initiatief van de NPd. Verder wordt binnen de driehoeken gewerkt aan prioritering, dit speelt namelijk ook bij ACNL, ANVS, NIWO en de RDW.

Rode draden

Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De ILT is de onafhankelijke toezichthouder van IenW en werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De ILT houdt daarnaast ook toezicht op onderdelen van IenW zelf. Dit alles vraagt om samenwerking binnen de gehele keten van IenW; beleid, uitvoering en toezicht. Ook partijen, zoals ACNL en NIWO maken onderdeel uit van die keten. Alle partijen hebben een eigen rol en vullen die onafhankelijk van elkaar in. Tegelijkertijd is samenwerking nodig tussen de verschillende partijen, daar wordt door de partijen over gesproken. Met als doel dat toezicht, vergunningverlening en beleid op elkaar aansluit. Ook heeft de ILT een Werken aan Uitvoeringsprogramma om een impuls te geven aan het verbeteren van haar dienstverlening.

Gegevensdeling voor de publieke taakuitvoering

Uitvoeringsorganisaties ervaren belemmeringen bij het delen van relevante gegevens met andere partijen, zoals de politie of bedrijven. Dit belemmert de publieke taakuitvoering. Deze uitdaging speelt onder meer bij IBKI, NIWO en de RDW. IenW werkt aan generieke stelsels van afspraken en standaarden. Voorbeelden zijn Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata, Dutch Metropolitan Innovations en het Federatief Datastelsel voor de overheid. De uitdagingen die worden ervaren zitten voor een deel in de bestaande wet- en regelgeving. Daarom worden hierover ook gesprekken gevoerd in de driehoeken om te onderzoeken of aanpassingen in die betreffende regelgeving mogelijk is.

Krapte op de arbeidsmarkt

De structurele krapte op de arbeidsmarkt is voor meerdere uitvoeringsorganisaties een zorgpunt. In het bijzonder geldt dit voor sectoren waarin specialistische technische kennis of schaars gekwalificeerd personeel nodig is. Dit speelt onder andere bij KNMI, LVNL, ProRail en RWS. Zo kent RWS een breed scala aan technische functies, bijvoorbeeld op het gebied van waterbouw, infrastructuurbeheer en ICT. De arbeidsmarkt voor ingenieurs en technisch personeel is krap en de concurrentie met de private sector is groot. Dit speelt bij het onderhoud van sluizen, bruggen en tunnels, waar specialistische kennis noodzakelijk is. De organisaties wijzen er bovendien op dat een verouderend medewerkersbestand de situatie verder onder druk zet. Dit zorgpunt is bijzonder relevant gelet de toenemende behoefte aan arbeidskrachten (uitgedrukt in hogere aantallen FTE) bij de uitvoeringsorganisaties van IenW (uit de cijfermatige dwarsdoorsnede van de Stand van de Uitvoering 2025 blijkt sprake van een groeiend personeelsbestand over vrijwel de volle breedte). IenW zet daarom in op samenwerking bij de werving en behoud van personeel en waar mogelijk het ondersteunen van slimmer werken.

Rode draden

Veiligheid en weerbaarheid

De dreiging waarvoor een passende weerbaarheid moet worden gewaarborgd wordt steeds groter, bijvoorbeeld op het gebied van cybersecurity. Het Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2025 van de Nationaal Coördinator Terrorismedebestrijding en Veiligheid (NCTV) laat zien dat internationale betrekkingen onvoorspelbaarder zijn geworden en dat de dreiging van sabotage is toegenomen. Dit vormt een uitdaging voor de interne organisatie en werkprocessen van de uitvoeringsorganisaties van lenW, onder andere op het gebied van informatiebeveiliging (cybersecurity) en financiën. De ANVS benoemt dat zij actief inzetten op het verhogen van weerbaarheid, maar dat zij naast hun eigen verantwoordelijkheid ook onderdeel zijn van een breder geheel. Deze onderlinge afhankelijkheden en verhoging van de vereisten zijn ook een uitdaging voor de agentschappen KNMI en RWS. Binnen lenW wordt actief meegewerkt aan de rijksbrede acties. lenW spant zich in om successen tussen de verschillende uitvoeringsorganisaties te delen en goede voorbeelden te stimuleren. Een belangrijk aspect daarvan is een goede samenwerking binnen de driehoek, zodat beleid en bedrijfsvoering goed op elkaar aansluiten.

Huisvesting

Een aantal organisaties ervaart huisvestingsproblemen door schaarste op de vastgoedmarkt, de structureel stijgende vastgoedprijzen en specifieke voorwaarden waaraan de gebouwen en de locaties moeten voldoen om publieke dienstverlening mogelijk te kunnen maken. Dit vormt een uitdaging voor organisaties als ANVS, CBR en KNMI. Een voorbeeld is een goede bereikbaarheid van CBR-locaties voor examenkandidaten. Vanuit DEA gaan wij de vraag aan WaU stellen of deze problematiek breder binnen de overheid speelt. Als dat het geval is kan lenW dit interdepartementaal aanpakken. Wanneer dit vooral bij lenW organisaties lijkt te spelen wordt in de driehoek gewerkt aan een oplossing op maat.

Deel A

De uitvoeringsorganisaties van IenW



ACNL

(Airport Coordination Netherlands)

Taakomschrijving

Het zelfstandig bestuursorgaan Airport Coordination Netherlands (ACNL) is aangewezen als slotcoördinator voor de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. ACNL wijst vliegveldslots (aankomst- en vertrektijden van vliegtuigen) aan luchtvaartmaatschappijen toe. ACNL ziet eveneens toe op het gebruik van de slots.

ACNL heeft de volgende taken en bevoegdheden:

- het toewijzen van slots aan luchtvaartmaatschappijen;
- het bestuderen van en adviseren over ontwikkelingen op het gebied van vliegbewegingen;
- het periodiek rapporteren aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



ACNL ervaart in haar uitvoeringspraktijk twee uitdagingen. Hier vraagt de organisatie de komende periode aandacht voor.

Spanning tussen de Europese wettelijke eisen en nationale beleidsdoelen

De spanning bevindt zich op twee gebieden:

1. Krimp versus groei

ACNL voert wettelijke taken uit die gebaseerd zijn op internationale wet- en regelgeving. Het gaat om de Europese slotverordening (EEG) Nr. 95/93 en de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG). De Europese verordening heeft vanaf zijn totstandkoming het uitgangspunt dat het aantal gewenste vliegbewegingen op luchthavens toeneemt. In Nederland geldt inmiddels een andere realiteit. Als gevolg van milieubeperkingen rondom luchthavens is vaker sprake van krimp van het aantal vliegbewegingen. De Europese slotverordening bevat hiervoor geen bepalingen. ACNL heeft, in consultatie met vertegenwoordigingen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, georganiseerd in het Coordination Committee Netherlands (CCN) een beleidsregel opgesteld. In principe ter overbrugging. De principiële bezwaren van luchtvaartmaatschappijen blijven echter bestaan en leiden tot bezwaar- en beroepsprocedures. ACNL geeft aan dat de voorkeur uitgaat naar structurele oplossingen door het aanpassen van de wet- en regelgeving inzake slots.

2. Wens om marktsegmenten te beschermen

ACNL constateert dat er wensen in de politiek en bij luchtvaartmaatschappijen bestaan om bepaalde marktsegmenten specifiek te behandelen, zoals vrachtluchten en General Aviation. ACNL begrijpt deze wensen, maar de slotverordening biedt hiervoor op dit moment geen mogelijkheid.

Taakoverlap tussen ILT en ACNL op het terrein van slothandhaving

Als tweede uitdaging ervaart ACNL overlap met de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT) in de wettelijke grondslag voor het opleggen van handhavende maatregelen op het gebied van gebruik van slots. Het gaat met name om artikel 14 leden 4 en 5 van de Europese slotverordening, en hoofdstuk 9 van de WASG in combinatie met artikel 7 van het besluit slotallocatie. ILT en ACNL hebben de overlap grotendeels ondervangen met een gezamenlijk opgestelde Slot Enforcement Code (SEC). Hierin is onder meer de taakverdeling tussen ILT en ACNL beschreven. Niettemin resteren bij luchtvaartmaatschappijen onduidelijkheden die kunnen leiden tot (onbedoeld) slotmisbruik met effecten op omwonenden door nachtovertredingen, op reizigers door vertragingen alsmede op efficiënt gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit. Mogelijk biedt hierbij een aanpassing van het besluit slotallocatie een oplossing voor ACNL.

Reactie bestuurskern IenW

Spanning tussen de Europese wettelijke eisen en nationale beleidsdoelen

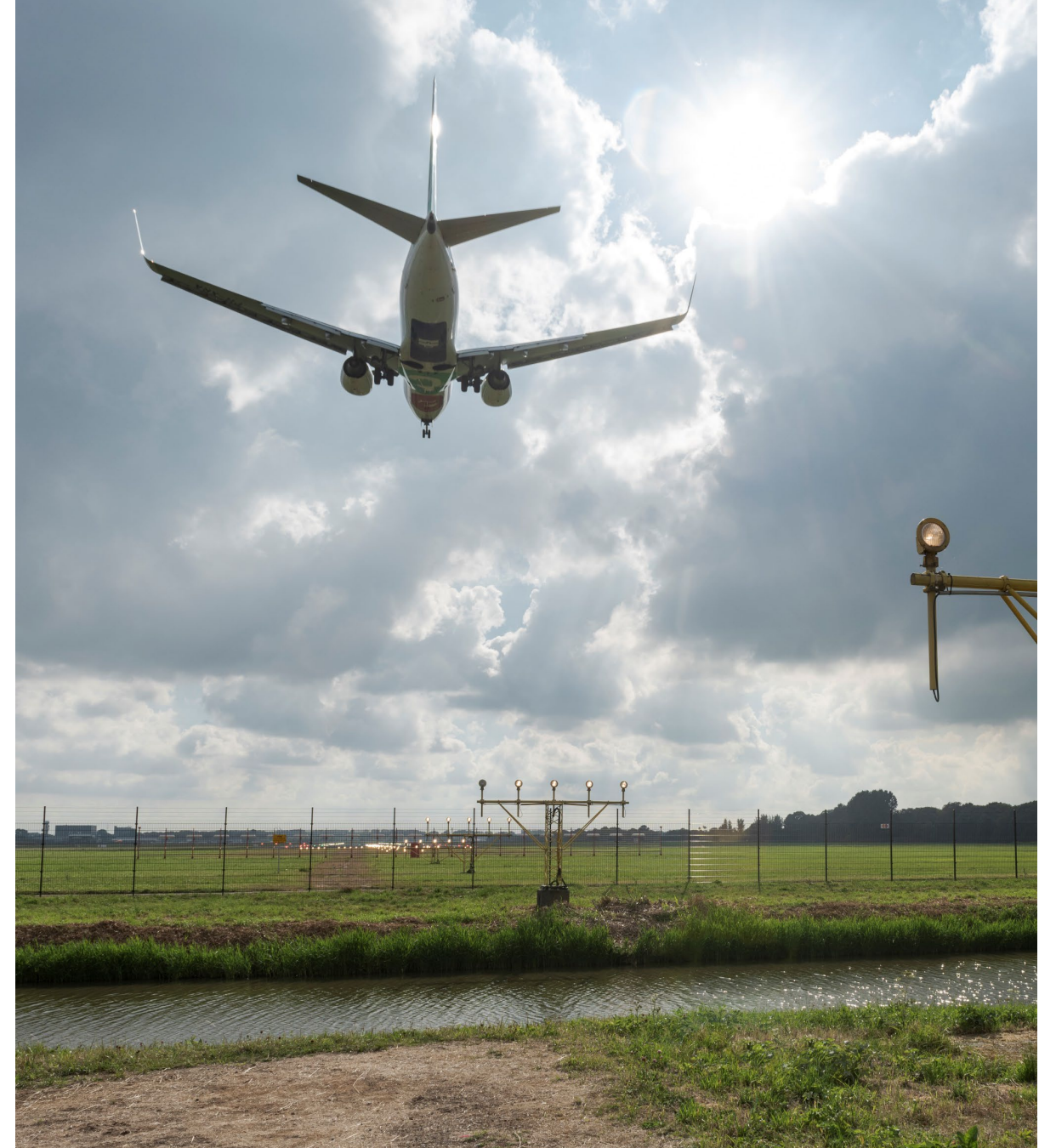
Voor wat betreft deze spanning herkent IenW het beeld dat de Europese slotverordening geen bepaling bevat over de wijze waarop slots moeten worden toegewezen als het aantal bewegingen op een luchthaven verlaagd wordt, bijvoorbeeld na het doorlopen van de Balanced Approach. De laatste fundamentele herziening van de Europese slotverordening stamt uit 2004. IenW voert regelmatig het gesprek met de Europese Commissie (EC), onder meer via de zogenaamde 'fitness check'. Dit mechanisme gebruikt de EC om te beoordelen of regelgeving nog goed werkt, of actualisatie nodig is.



lenW heeft op Europees niveau eerder aangegeven voorstander te zijn van een herziening van deze verordening. lenW heeft bovendien de wens geuit om lidstaten meer mogelijkheden te bieden om aanvullende nationale criteria voor slottoewijzing in te voeren. Bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, de netwerkkwaliteit en verbindingen. Het is duidelijk dat het aanpassen van Europese regelgeving een complex proces is. Daarnaast zijn Nederlandse doelstellingen niet altijd in lijn met die van andere Europese landen. Hierdoor blijken gewenste wijzigingen soms niet haalbaar. Ook is er begrip voor het feit dat het nog niet mogelijk is gebleken om tot een structurele oplossing voor het slotprobleem van de vrachtsector te komen. Indien er zich mogelijkheden aandienen die hierbij kunnen helpen, waardeert lenW de inbreng en medewerking van ACNL.

Taakoverlap tussen ILT en ACNL op het terrein van slothandhaving

lenW herkent dat de slothandhaving op meerdere plaatsen en op verschillende lagen een plek in wet- en regelgeving heeft. Daarbij is in Nederland een deel van de handhavende taken belegd bij ILT (via de Wet luchtvaart) en een deel bij ACNL (vanuit Europese regelgeving). lenW is positief over de wijze waarop ACNL en ILT omgaan met deze complexiteit. Door de SEC bieden ILT en ACNL duidelijkheid over mogelijke overtredingen en maatregelen. Het beschrijft duidelijk wie het bevoegd (handhavend) gezag is. Voor wat betreft de SEC verwelkomt lenW het initiatief van ACNL om, naar aanleiding van de wettelijke evaluatie, te onderzoeken of er verbeteringen mogelijk zijn. lenW blijft in goed gesprek met ACNL over dit onderwerp en volgt het onderzoek naar mogelijke verbeterpunten met interesse. Uiteraard kijkt lenW, als ACNL daartoe verzoekt, naar mogelijke aanpassingen aan het besluit slotallocatie die voortvloeien uit dit onderzoek.



ANVS

(Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming)

Taakomschrijving

De ANVS bewaakt en bevordert de nucleaire veiligheid, stralingsbescherming en beveiliging in Nederland. De ANVS doet dit door de wettelijke taken onafhankelijk uit te voeren en veiligheid altijd voorop te stellen. De wettelijke taken van de ANVS zijn: vergunningverlening en andere soorten toestemmingen; toezicht en handhaving; advies over beleid, regelgeving en ANVS-uitvoeringsbeleid; adviesrol in crisisvoorbereiding en -respons; voorlichting; internationale samenwerking; overheidsorganisaties ondersteunen met kennis; kennisontwikkeling en onderzoek.



Reflectie op de uitdagingen uit de Stand van de Uitvoering 2023

Cyberbeveiliging en IV-systemen

Op dit onderwerp zijn sinds 2023 stappen gezet. Er is echter nog extra actie nodig. Daarom wordt het opnieuw geagendeerd als uitdaging voor 2025.

Hersteltijd van generieke IV-systemen

Op dit onderwerp zijn sinds 2023 stappen gezet. Er is echter nog extra actie nodig. Daarom wordt het opnieuw geagendeerd als uitdaging voor 2025.

Invoering Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (Bbs)

Op dit onderwerp zijn sinds 2023 tijdelijke stappen gezet, dus er blijft actie nodig. Daarom wordt het opnieuw geagendeerd als uitdaging voor 2025.

Samenwerking van toezichthouders in het stralingsdomein

De afgelopen jaren zijn samenwerkingsafspraken tot stand gekomen met de inspecties en autoriteiten die dezelfde toezichtobjecten hebben, in enkele gevallen zijn deze nog niet geformaliseerd. Met duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden en afbakening van het toezicht werken we aan een effectievere en doelmatigere invulling van het toezicht. Periodieke afstemming draagt hieraan bij. Punt van zorg blijft wel de wettelijke kaders die het soms lastig maken om gebruik te maken van elkaars toezichtinformatie. Daar wordt in de samenwerkingsafspraken wel aandacht aan besteed, maar dit blijkt in de praktijk soms aanvullende acties te behoeven.

Beleid import NORM-afval

Dit is afgerond door DGMI met een brief van de staatssecretaris aan de Tweede Kamer waarin staat dat we geen NORM-afval gaan importeren.

Uitdagingen 2025

Cyberbeveiliging en IV-systemen (her-agendering)

De ANVS heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in cyberweerbaarheid. Daarbij is het cyberdreigingsbeeld van de ANVS binnen de nucleaire sector toegenomen en is de geopolitieke situatie onzeker. Een goed geborgde cyberbeveiliging is een essentiële randvoorwaarde om de nucleaire en stralingsveiligheid in Nederland te waarborgen. Ook heeft de interne capaciteit onder druk gestaan waardoor her prioriteren nodig was. In de komende periode heeft dit nadrukkelijke aandacht (nodig) om de noodzakelijke stappen te zetten, waarbij tevens de bezetting verder op niveau wordt gebracht. De afhankelijkheid van de generieke dienstverlening (IV en huisvesting) maakt de ANVS op deze punten kwetsbaar en is daarom een uitdaging.

Hersteltijd van generieke IV-systemen (her-agendering)

Voor de ANVS is een adequate beveiliging van alle informatie die de ANVS binnen de wettelijke taken verwerkt cruciaal. De ANVS maakt verplicht gebruik van rijksbrede IV-diensten voor de basisinfrastructuur van de ANVS. Door de afhankelijkheid in (complexe) sturings- en verantwoordingsketens binnen het Rijk heeft de ANVS ondersteuning nodig van het departement voor het implementeren van oplossingen. We herkennen dat de dienstverleners en het ministerie hierop sturen, en in afstemming met de ANVS worden stappen gezet. Op dit moment is voor de ANVS nog niet inzichtelijk of de hersteltijd van generieke IV-systemen op orde is. Dit is een punt dat ook de komende tijd aandacht behoeft.

Invoering Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (her-agendering)

Sinds de invoering van het Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (Bbs) in 2018 is de omvang en complexiteit van de werkzaamheden als bevoegd gezag (vergunningverlening en toezicht en handhaving) structureel toegenomen. De huidige claim tot uitbreiding is slechts deels gehonoreerd. Ondanks het aanvullend tijdelijk vrijmaken van inzet is nog steeds sprake van uitvoeringsachterstanden. Daarom wordt naast de huidige claim een verdergaande claim overwogen.

Huisvesting

De huisvesting van de ANVS voldoet niet aan wettelijke vereisten en knelt sterk op een aantal cruciale punten (onder andere crisis, werken met gerubriceerde informatie en groei organisatie). Samen met het ministerie van IenW wordt intensief samengewerkt voor een structurele oplossing mede in afstemming met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). De ANVS is door het RVB begin 2030 ingetekend op een nog te ontwikkelen locatie waar een Rijksverzamelgebouw zal verrijzen. Op deze locatie kan wel worden voldaan aan alle specifieke ANVS huisvestingseisen. Hierop wachten is echter niet mogelijk gezien de tekortkomingen. Een overbrugging is dus noodzakelijk tot deze structurele oplossing. Dit wordt bemoeilijkt door de krapte in Rijkshuisvesting binnen de Haagse Regio. ANVS is gebonden aan deze regio vanwege wettelijke vereisten in geval van crisis. Het oplossen van de huisvestingsproblematiek tot aan 2030 is dus een uitdaging.

Wet- en regelgeving maritieme toepassingen

De komst van nieuwe nucleaire toepassingen in het maritieme domein vergt een aanpassing van bestaande nationale wetgeving. De ANVS is verantwoordelijk voor de beoordeling en vergunningverlening van deze nieuwe nucleaire maritieme toepassingen. Een passend wettelijk kader ontbreekt hiervoor. De ANVS heeft een toezichtsignaal hierover afgegeven.

Vervolgens is met IenW afgesproken dat zij een beleidskompas (DGMI) en een roadmap (DGLM) opstellen met een concrete actieagenda. Aangezien de ANVS en het ministerie al benaderd zijn door een initiatiefnemer voor nucleaire schepen, wordt hierbij nog eens de urgentie van voortgang op dit thema benadrukt.

Langetermijn financiering

Het Kabinet Rutte-IV heeft gekozen voor een versterkte inzet van kernenergie in Nederland met de ambitie de Kerncentrale Borssele (KCB) langer open te houden en twee nieuwe kerncentrales te bouwen. Het Kabinet Schoof heeft deze ambitie uitgebreid met twee extra kerncentrales (totaal vier) en de mogelijkheid geboden voor Small Modular Reactor initiatieven. Op dit moment is de medische isotopenreactor Pallas in aanbouw. Verder wordt de nucleaire technologie doorontwikkeld. Dat leidt tot nieuwe typen kernreactoren, bijvoorbeeld small modular reactors, en andere toepassingen van kernenergie, bijvoorbeeld gebruik van kernenergie op zee. Ook de toepassing van straling in de industriële en medische sector neemt toe. Deze ontwikkelingen leiden in Nederland tot meer radioactief afval, meer transporten van stralingsbronnen en meer situaties waarin beveiliging nodig is. Ook hebben we te maken met bredere technologische ontwikkelingen, zoals de opkomst van AI en de toename van cyberdreigingen.

Om deze nucleaire ambities te realiseren is structurele financiering nodig voor de uitvoeringslasten die hieruit volgen bij de ANVS (verantwoordelijk voor o.a. de vergunningverlening, toezicht en handhaving in de nucleaire sector). De middelen uit het Klimaatfonds (KF) die hiervoor zijn gereserveerd zijn tijdelijk. Namelijk tot 2035 vanwege het einde van de looptijd van het huidige KF. Hier moet een structurele oplossing voor gevonden worden.

Algemene punten voor de Stand van de Uitvoering 2025

De ANVS maakt dankbaar gebruik van het organiseren van de Stand van de Uitvoering door lenW en geeft de onderstaande punten mee voor algemeen gebruik, met de verwachting dat ze ook gelden voor de andere uitvoeringsorganisaties.

Weerbaarheid

Het verhogen van de weerbaarheid is voor de ANVS een prioriteit, mede met oog op de onzekere geopolitieke situatie en het verhoogde dreigingsbeeld. De ANVS zet actief in op het verhogen van de weerbaarheid, op scenario's van klein tot groot, zowel onbedoeld als met kwade opzet. Als ANVS hebben wij hier een eigen verantwoordelijkheid in en maken we tevens onderdeel uit van verschillende ketens in een (veel) breder geheel. Wij verwachten dat dit ook geldt voor de andere uitvoeringsorganisaties.

Grote stroom aan Europese en nationale wet- en regelgeving

Er wordt aandacht gevraagd voor de grote stroom aan Europese en nationale wet- en regelgeving waaraan iedere overheidsorganisatie en dus ook de ANVS moet voldoen, waarvoor geen capaciteit (mens en geld) beschikbaar wordt gesteld. Denk hierbij onder andere aan de Cyberbeveiligingswet, Wet Open Overheid, Privacywetgeving. Anticiperen op en compliant zijn aan vergt inzet, waarvoor geen capaciteit beschikbaar is. Dit vergroot de complexiteit van de uitvoering en de samenwerking met andere toezichthouders en partijen.

Reactie bestuurskern lenW



Beleidsreactie DGMI

De opdrachtgever constateert dat ten aanzien van de Stand van de uitvoering 2023 veel knelpunten blijven voortbestaan. De opdrachtgever biedt graag aan dat indien zij, naast de eigenaar en de ANVS zelf, vanuit de beleidsverantwoordelijkheid een bijdrage kan leveren aan de voortgang, zij dat graag hoort en meewerkt. De opdrachtgever benadrukt het belang van een goede samenwerking waarin een ieder zijn eigen verantwoordelijkheid goed invult en daar uitvoering aan geeft. Samenwerking tussen de eigenaar, de ANVS en de opdrachtgever is randvoorwaardelijk voor de borging en bevordering van de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming in Nederland.

De ANVS benoemt een aantal punten die belangrijk zijn bij de uitvoering van de wettelijke taken, en die ook door de opdrachtgever worden herkend. Dit betreft cyberveiligheid en weerbaarheid. Deze onderwerpen vragen in de huidige geopolitieke omstandigheden veel en zorgvuldige aandacht. Zowel de weerbaarheid en cyberveiligheid van de ANVS zelf, waar de eigenaar op kan meedenken, als de weerbaarheid en cyberveiligheid van de ondertoezichtstaanden, waar de opdrachtgever haar rol zal pakken, is hierbij van belang. Ook op Europees niveau is meer aandacht voor de noodzaak tot verhoogde alertheid. Dat zorgt voor nieuwe wetgeving die de ANVS in Nederland moet implementeren. Adequate informatiebeveiliging en geschikte huisvesting zijn randvoorwaarden voor de cyberveiligheid en weerbaarheid en tegelijkertijd ook voor het algehele goede functioneren van de ANVS. Dit onderwerp is onder aandacht van de eigenaar.

Naar de mening van de opdrachtgever zijn, destijds, afspraken gemaakt en middelen ter beschikking gesteld om de uitvoering van het Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (Bbs) afdoende het hoofd te bieden. Onduidelijk is waarom deze problematiek aanhoudt. Aan de ANVS zal gevraagd worden een analyse te geven van dit knelpunt teneinde deze te kunnen oplossen.

Om te kunnen anticiperen op nucleaire ambities is zicht op structurele financiering nodig voor de uitvoeringslasten die hieruit volgen bij de ANVS. De middelen uit het Klimaatfonds (KF) die gereserveerd zijn voor de uitbreiding van de nucleaire ambities zijn tijdelijk, namelijk tot 2035. Nucleaire ontwikkelingen hebben vele jaren nodig om tot realisatie te komen. Er zal dus een oplossing gevonden moeten worden voor financiering ná 2035 als ook aandacht voor benodigde middelen door de uitbreiding van de nieuwe ambities van het huidige (demissionaire) kabinet.

De ambities op nucleair gebied hebben maritieme bedrijven gestimuleerd innovatieve toepassingen te ontwikkelen. Onder andere om de CO2 uitstoot te verminderen en de energiemix te verrijken. Deze innovatieve ontwikkelingen vragen aanpassingen in wetgeving en uitvoering. Binnen IenW wordt hierop gezamenlijk opgetrokken zodat innovaties zo veilig mogelijk de markt op komen.

Reactie Directie Eigenaarsadvisering

In 2024 is de ANVS geëvalueerd als zbo en de resultaten daaruit waren positief. Omdat de ANVS ook in de toekomst doelmatig en doeltreffend kan functioneren wordt in de driehoek nauw samengewerkt om de uitdagingen die de ANVS schetst, aan te gaan. Daarbij zien we dat drie van de vijf uitdagingen uit 2023 nog steeds aandacht vragen. We nemen de uitdagingen serieus en hebben ondanks de weerbarstigheid ervan, vertrouwen in de stappen die al gezet zijn. De volgende statusweergave vanuit eigenaarsperspectief geeft een indruk van de wijze waarop oplossingen worden gezocht.

Huisvesting

De eigenaar herkent het knelpunt met betrekking tot huisvesting. Er wordt gezocht naar een tijdelijke oplossing binnen de Rijkspanden en daarbuiten. Hierover lopen momenteel gesprekken en worden de formele routes bewandeld richting RVB om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn op het gebied van FTE, beveiliging en de mogelijkheid om een crisisruimte te creëren. Dit is op dit moment nog in het beginstadium, maar wordt serieus onderzocht.

De lange termijnfinanciering

Inmiddels is de looptijd van het Klimaatfonds verlengd tot en met 2035. IenW is in overleg met het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) om ook de betreffende activiteiten van de ANVS tot en met 2035 uit het Klimaatfonds te financieren. Voor de dekking van de kosten vanaf 2035 moeten toekomstige kabinetten middelen beschikbaar stellen. De driehoek let erop dat deze ANVS-activiteiten in de kabinetsplannen aandacht blijven krijgen.

De afhankelijkheid van generieke dienstverleners

Het wordt herkend dat de afhankelijkheid van generieke dienstverlening op IV en huisvesting de ANVS kwetsbaar maakt. In 2025 zijn al stappen gezet in de samenwerking om de afhankelijkheden nader te verkennen. Het vervolg is om de consequenties van de afhankelijkheid zo veel als mogelijk te verminderen. Rijksleveranciers blijken vaak niet te kunnen voldoen aan de eisen van de ANVS. Samen met de ANVS onderzoekt IenW per casus wat mogelijk is om wel aan de vereisten van de ANVS te voldoen. Gelet op de huidige geopolitieke situatie is de verwachting dat dit soort uitdagingen blijft ontstaan.

CBR

(Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen)

Taakomschrijving

CBR beoordeelt de rijvaardigheid en medische geschiktheid van bestuurders en de vakbekwaamheid van professionals in transport en logistiek. De missie van het CBR luidt: veilig thuiskomen. CBR doet dit door te toetsen, informeren en te monitoren, bijvoorbeeld als verplichte educatie. Daarvoor neemt het CBR jaarlijks meer dan 1,7 miljoen theorie- en praktijkexamens af voor zowel de particuliere als zakelijke markt en certificeert het nascholingscursussen voor chauffeurs in het goederen- en personenvervoer. Daarnaast beoordeelt het CBR de rijgeschiktheid van bijna 800.000 burgers en beroepsbeoefenaars, onderzoekt het bijna 25.000 keer de rijgeschiktheid of rijvaardigheid van bestuurders bij een vermoeden van ongeschiktheid en legt het ruim 17.000 educatieve maatregelen op, onder andere op het gebied van alcohol en gedrag. Met deze dienstverlening vervult het CBR een belangrijke maatschappelijke taak en draagt het bij aan de verkeersveiligheid in Nederland. De dienstverlening is erop gericht om ervoor te zorgen dat elke verkeersdeelnemer veilig deelneemt aan het verkeer en zo lang mogelijk mobiel kan blijven.



1. Inleiding

Een groot deel van de bevolking krijgt vroeg of laat te maken met het CBR. Of het nu gaat om het afleggen van een examen, het laten beoordelen van de rijgeschiktheid of de nascholing van beroepschauffeurs. Het CBR is zich bewust dat deze dienstverlening een grote invloed heeft op het dagelijks leven van burgers, hun zelfstandigheid en hun mogelijkheden om deel te nemen aan werk en de samenleving. Juist daarom blijft het CBR werken aan het steeds verder verbeteren van de dienstverlening, ook voor doelgroepen die extra hulp nodig hebben. Iedere burger verdient het om op een betrouwbare, duidelijke en menselijke manier geholpen te worden. Tegelijkertijd komt het voor dat het CBR tegen knelpunten aanloopt, waardoor burgers soms hinder ervaren of niet de juiste ondersteuning krijgen. Hoewel het CBR binnen zijn eigen verantwoordelijkheid naar oplossingen zoekt, vraagt de situatie soms om samenwerking tussen politiek, beleid en uitvoering.

In deze uitgave kijken we eerst terug op de knelpunten die in de Stand van 2023 zijn benoemd: wat is er sindsdien veranderd en welke stappen zijn gezet om deze knelpunten aan te pakken? Vervolgens worden de vijf meest actuele (en deels terugkerende) thema's uitgelicht die momenteel centraal staan bij het CBR.

2. Status van de geadresseerde thema's in de Stand van de Uitvoering 2023

Er is de afgelopen jaren veel vooruitgang geboekt, waarbij het CBR concreet invulling geeft aan zijn ambitie om de dienstverlening klantgerichter te maken en beter toegesneden op de wensen en behoeftes van klanten en de samenleving. Tegelijkertijd erkennen we dat er nog uitdagingen zijn die om blijvende aandacht en samenwerking vragen. Het CBR blijft daarom alert, neemt waar mogelijk het voortouw en werkt samen met ketenpartners en het ministerie om de dienstverlening steeds verder te verbeteren.

Onderstaand statusoverzicht geeft inzicht in de status van de uitdagingen die in 2023 zijn geadresseerd. Voor een complete toelichting wordt verwezen naar de Stand van de Uitvoering van 2023.

2.1 De (kwetsbare) burger heeft bescherming nodig

Opgelost:

Strikte toepassing van regels kan burgers onbedoeld zwaar treffen. Voor bepaalde aandoeningen stond de toepassing van regelgeving niet meer in verhouding tot de risico's. Daarom heeft lenW in samenwerking met het CBR onderzocht of de rijgeschiktheidseisen voor psychose, autismespectrumstoornis (ASS) en AD(H)D meer proportioneel kunnen worden ingericht. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek is het ministerie voornemens om per 1 april 2026 een aantal wijzigingen door te voeren, zoals het vervallen van de verplichte keuring voor AD(H)D en ASS. Daarnaast wordt de recidiefrije termijn voor mensen die een psychose hebben doorgemaakt gereduceerd van zes naar twee maanden, waarin bestuurders na het doormaken van een psychose als ongeschikt worden aangemerkt. lenW en het CBR zijn in gesprek over de wijze waarop het CBR zo goed mogelijk kan anticiperen op deze voorgenomen wijzigingen.

Openstaand/in ontwikkeling:

- De beoordeling van de rijgeschiktheid bij bepaalde slaapstoornissen sluit niet meer aan bij de actuele medische en wetenschappelijke kennis ten aanzien van de bepaling van de ernst en klinische relevantie van deze stoornis. Dit advies ligt nu bij het ministerie en samen met CBR wordt over een vervolgstap nagedacht.
- De gesignaleerde problematiek rondom spijtoptanten – burgers die aanvankelijk niet reageerden op een verplichte cursus (bijvoorbeeld Educatieve Maatregel Gedrag) en daardoor hun rijbewijs kwijt zijn geraakt – is nog niet opgelost.

- Er is al wel gezamenlijk een oplossing bedacht en het ministerie heeft een beleidskompas opgesteld en werkt aan de verankering van de oplossing in regelgeving.
- De bescherming van burgers tegen uitbuiting en misleiding door malafide rij scholen is nog altijd een actueel thema. Met behulp van het Advies Roemer worden er stappen gezet om de kwaliteit van de rij scholenbranche te verbeteren.
- Fraude is een terugkerend, en nog altijd zeer actueel thema. In de afgelopen paar jaar heeft het CBR grote stappen gezet om fraude te bestrijden, maar de situatie is nog niet zoals het CBR dit zou willen. Dit onderwerp wordt opnieuw uitgelicht in deze Stand van de Uitvoering.

2.2 De verkeersveiligheid staat onder druk

Openstaand/in ontwikkeling:

- De toegenomen complexiteit van het verkeer door de introductie van nieuwe modaliteiten vraagt om nieuwe of andere competenties dan het besturen van de modaliteiten die we al langer kennen. Het CBR is in gesprek met het ministerie en andere ketenpartners over wat deze nieuwe modaliteiten concreet gaan betekenen met betrekking tot de examinering. Het CBR is samen met stakeholders een onderzoek gestart om in kaart te brengen welke competenties nodig zijn bij deze nieuwe modaliteiten. Het CBR is blij met de voortgang en dit onderwerp blijft ook in de komende jaren in ontwikkeling.
- Er is al enkele jaren een toename te zien van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer en het aantal zware verkeersovertredingen. De in 2023 aangekondigde verkenning van het alcoholslot heeft uiteindelijk geleid tot een motie voor het herinvoeren van het alcoholslot, welke met grote meerderheid is aangenomen.

- Daarnaast zijn er twee pilots gedraaid met monitoringsapparatuur bij mensen die een Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) kregen opgelegd. Beide pilots laten zien dat het technisch mogelijk is om de systemen in te bouwen en snelheidsdata te verzamelen. Het CBR is met het ministerie in gesprek over de mogelijkheden voor vervolgonderzoek. Daarnaast voert het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) een verkenning uit naar de mogelijkheden van herinvoering van het alcoholslot binnen het strafrecht. Het ministerie en het CBR zijn bij dit onderzoek betrokken.
- De verdergaande automatisering van voertuigen leidt tot nieuwe risico's in het verkeer en tot een veranderende interactie tussen voertuig en bestuurder. Hier wordt gezamenlijk met ketenpartners en het ministerie in opgetrokken, bijvoorbeeld in de Taskforce voor introductie van (gedeeltelijke) automatische systemen (ADS).

2.3 Nieuwe verhoudingen in overheidsland

Opgelost:

- De samenwerking binnen/richting de EU kent een positieve ontwikkeling. Zo is goed samengewerkt tijdens de onderhandelingsfase van de vierde rijbewijsrichtlijn. In het implementatietraject wordt het CBR actief betrokken. Reactietermijnen blijven daarbij een uitdaging voor het CBR, maar hier heeft zowel het CBR als het ministerie niet altijd invloed op.

Nog openstaand/in ontwikkeling:

- Het CBR voelt zich steeds meer gekend in zijn rol als publieke dienstverlener door het ministerie. Het belang van elkaar tijdig blijven betrekken blijft een aandachtspunt, net als aandacht voor de uitvoering gedurende het gehele proces bij de ontwikkeling van beleid of regelgeving. Een mooi voorbeeld van tijdige afstemming tussen het CBR en het ministerie/de politiek is de sneltoets die in december 2024 is uitgebracht over het tijdelijk niet aanbieden van de Tussentijdse Toets. Hoewel dit een lastige keuze was, is deze door de goede uitwisseling van kennis en tijdige betrokkenheid bij het proces in goede afstemming in relatief korte tijd gerealiseerd. Daardoor heeft de maatregel ook zijn gewenste effect. Het CBR hoopt dat het inzetten van een instrument zoals een sneltoets in de toekomst vaker gaat voorkomen, zodat de impact van een politiek besluit op de uitvoering vooraf duidelijk is, en dit meegenomen kan worden in de uiteindelijke besluitvorming.

Reactie bestuurskern IenW

Het CBR en het ministerie werken nauw samen aan beleid voor de verkeersveiligheid en de uitdagingen waar het CBR als publieke dienstverleneruitvoeringsorganisatie mee te maken krijgt. Een grote uitdaging ligt op juridisch vlak. Zo werken IenW en CBR gezamenlijk aan de vervolgstappen om de keuringen voor slaapapneu in te richten en de mogelijkheden om deze mee te nemen in het implementatietraject van de vierde rijbewijsrichtlijn. Daarnaast zijn er stappen gezet in de kwestie rondom 'spijtoptanten'. Zoals eerder aangegeven, ligt er een beleidskompas en werkt het ministerie aan de verankering van de oplossing in regelgeving. De toegenomen complexiteit van het verkeer door de introductie van nieuwe modaliteiten vraagt om nieuwe of andere competenties.

Hierover zijn wij met CBR en andere ketenpartners in gesprek over wat deze nieuwe modaliteiten concreet gaan betekenen met betrekking tot de examinering. Zoals het aanpassen van theorie-examens zodat mensen beter toegerust zijn voor nieuwe systemen in auto's. Het ministerie is bezig om deze aanpassing in regelgeving te verankeren. Ook is er met de pilots die het CBR heeft uitgevoerd meer data ontstaan als basis voor beleid. Tot slot is het ministerie tevreden met de sneltoets die het CBR heeft uitgebracht. Dit was naar aanleiding van de wens in het commissiedebat om de Tussentijdse Toets tijdelijk niet aan te bieden. Het ministerie streeft ernaar dit vaker in te zetten waar mogelijk.

3. Actuele thema's bij het CBR/Ontwikkelingen in de wereld rond het CBR

De wereld rondom het CBR verandert voortdurend door onder andere maatschappelijke, technologische en politieke ontwikkelingen. Deze veranderingen brengen nieuwe uitdagingen met zich mee die van invloed zijn op de uitvoering van onze publieke taken. Om de dienstverlening te verbeteren en toekomstbestendig te houden, is het van belang om deze uitdagingen te (blijven) signaleren en actief aan te pakken. Ditmaal wordt de nadruk gelegd op vijf actuele thema's waar het CBR – en de samenleving – mee te maken krijgt.

3.1 Aandacht voor mensen met onbegrepen gedrag

Het CBR ervaart soms dat wet- en regelgeving tekortschieten en instrumenten ontbreken om de publieke taken adequaat en veilig uit te kunnen voeren. Een groeiende uitdaging vormt daarbij de toename van mensen met onbegrepen gedrag. Het betreft personen met complexe psychische of sociale problemen die soms niet de juiste zorg ontvangen en daardoor onvoorspelbaar of risicovol gedrag kunnen vertonen. Maatschappelijk is dit een urgent vraagstuk: Het aantal meldingen over verwarde of onbegrepen personen blijft stijgen en bereikte in 2024 een recordhoogte van circa 150.000 meldingen in één jaar.

Hoewel dit primair een opgave is voor lokale overheden, zorginstellingen en de politie, ondervindt ook het CBR hier in de uitvoering directe gevolgen van. Het CBR kan de benodigde hulp niet bieden, maar wordt wel geconfronteerd met personen van wie het gedrag de reguliere dienstverlening belemmert. Dit leidt tot ongewenste situaties en frustratie bij betrokken burgers, opleiders, klanten en medewerkers van het CBR.

De impact hiervan is niet alleen organisatorisch - in termen van tijd, inzet en veiligheid - maar leidt ook tot maatschappelijke kosten, doordat middelen worden besteed aan oplossingen zonder dat het onderliggende probleem wordt aangepakt. In extreme gevallen leidt dit tot situaties waarbij grote groepen last hebben van de acties van enkelen. Tegelijkertijd lopen de betreffende personen zelf regelmatig vast in het systeem, doordat zij geen adequate hulp krijgen.

In dit geval ligt de oplossing niet bij een verruiming van bevoegdheden bij het CBR, maar bij een beter toegerust instrumentarium voor bijvoorbeeld de politie of gemeenten. Zo kunnen er sneller passende en werkbare oplossingen worden gezocht, en hoeft het niet zover te komen zoals nu soms het geval is.

Reactie bestuurskern IenW



Het ministerie is zich bewust van de toename van mensen met onbegrepen gedrag en de gevolgen die het CBR en betrokkenen hiervan ondervinden. Het is een breder maatschappelijk probleem, wat vraagt om een gezamenlijke en integrale aanpak. Daarom is dit jaar een interdepartementale aanpak onder leiding van BZK gestart om bestaande initiatieven verder en meer in samenhang door te ontwikkelen. Dit neemt niet weg dat het van belang is dat het CBR, het ministerie en andere (overheids)instanties de samenwerking blijven zoeken om inzichten uit te wisselen en tot passende oplossingen te komen voor specifieke situaties bij het CBR. Het ministerie blijft meedenken en bestuurlijke aandacht vragen voor de problematiek.

3.2 Sturen op kwaliteit: vakmanschap belonen

De kwaliteit van de rijschoolsector is al langere tijd onderwerp van discussie en hierover is ook al veel geschreven. Van de meer dan 6.500 rijscholen levert de grote meerderheid vakmanschap van hoog niveau en dit wordt ook gereflecteerd in hun slagingspercentage. Tegelijkertijd zijn er ook uitwassen aan de onderzijde, waarbij vaak financiële belangen prevaleren boven kwaliteit en verkeersveiligheid. Burgers zijn hier de dupe van waarbij het CBR regelmatig signaleert dat er opleiders zijn die zich daarbij specifiek richten op nieuwkomers in Nederland en hen niet altijd de kwaliteit bieden die men van een opleider mag verwachten. Daarbij komt dat het gebrek aan kwaliteit voor kandidaten soms pas zichtbaar wordt als er al hoge kosten zijn gemaakt. Doordat de adviezen van het rapport Roemer door alle actoren worden gedragen is er vertrouwen dat de implementatie leidt tot een grote sprong in kwaliteit. De verwachting is echter dat dit nog wel een aantal jaren kan duren. Nieuwe wetgeving is randvoorwaardelijk.

Tegelijkertijd voelt het CBR de druk vanuit de samenleving om meer te sturen op kwaliteit. Dit blijkt ook uit het meest recente reputatieonderzoek waar 62% van de ondervraagden denkt dat het beoordelen van de kwaliteit en het certificeren van rijsscholen en rijinstructeurs tot de taken van het CBR behoort. Dit terwijl het CBR niet de wettelijke taak en de middelen heeft om dit te doen. Als exameninstituut kan het CBR rijsscholen slechts stimuleren om hun slagingspercentages te verbeteren. Dit leidt tot een spanningsveld: De maatschappij en een deel van de branche verwacht actie, terwijl het CBR niet de bevoegdheid heeft om in te grijpen. Kortom; er is een mismatch tussen de verwachtingen van het publiek en de politiek, en de daadwerkelijke wettelijke taak en bevoegdheden van het CBR.

Daarom heeft het CBR een aantal concrete voorstellen gedaan aan het ministerie om op (relatief) korte termijn de kwaliteit te verhogen door de beter presterende rijsscholen te belonen. Daarbij werkt het CBR maatregelen graag concreet verder uit in gezamenlijkheid met de branche. Zo wordt er gestuurd op kwaliteit, en loont het voor de goede rijsscholen om hun kwaliteit vast te houden. Het CBR begrijpt dat niet alles mogelijk is zonder wetswijzigingen, maar denkt graag in gezamenlijkheid na over wat er wel kan.

Reactie bestuurskern IenW

We werken samen met het CBR, IBKI en alle ketenpartners aan het verbeteren van de kwaliteit van de rijsschoolbranche. Het programma Van Rijles Naar Rijonderwijs op basis van het adviesrapport Roemer voorziet hier in. De implementatie leidt tot een kwaliteitsverbetering van de hele branche. Het uitwerken van de maatregelen in wet- en regelgeving duurt inderdaad enige jaren. We zijn met het CBR in overleg over de concrete voorstellen en verlenen waar dit mogelijk en effectief is graag medewerking hieraan.

Het ministerie ziet ook mogelijkheden binnen de vierde rijbewijsrichtlijn om rijsscholen te stimuleren tot kwaliteitsverbetering. Dit is een Europese richtlijn die in de komende drie jaar wordt geïmplementeerd. Deze mogelijkheden worden de komende tijd verder verkend. Ook blijft IenW in gesprek met het CBR, IBKI en de branche om andere initiatieven te onderzoeken die de kwaliteit verhogen.

3.3 Fraude: een voortdurende uitdaging

Fraude bij examens blijft een voortdurende en complexe uitdaging voor het CBR. Hoewel de organisatie de afgelopen jaren fors heeft geïnvesteerd in technologische en organisatorische maatregelen, zoals het inzetten van handscanners op alle theorielocaties om verborgen apparatuur te detecteren, blijft fraude bestaan. Het CBR ziet structureel terugkerende vormen zoals voorzegfraude, het verzamelen van examenvragen (harvesting), identiteitsfraude (inzet van lookalikes) en consumentenmisleiding via malafide websites.

Ondanks alle preventieve maatregelen blijven fraudeurs steeds geavanceerdere en nieuwe methoden gebruiken om het systeem te omzeilen. Daarbij is in een aantal gevallen sprake van georganiseerde fraude, waarbij kwetsbare kandidaten vaker het doelwit zijn van deze vorm van criminaliteit. Hoewel het CBR deze fraudegevallen in kaart brengt en bestrijdt binnen zijn mogelijkheden, ontbreken nog steeds toereikende juridische instrumenten om effectief op te treden. Daarom blijft het CBR aandringen op aanvullende bevoegdheden, zoals reeds eerder verwoord in de Stand van de Uitvoering 2023 en de knelpuntenbrief uit 2022.

Kortom, fraude is en blijft een punt van voortdurende aandacht. Het CBR verzoekt het ministerie om samen te blijven onderzoeken of er meer bestuurlijke bevoegdheden mogelijk zijn. Ook wordt met andere betrokken partijen bekeken of er aanvullende maatregelen gerealiseerd kunnen worden, zodat het vertrouwen in het examenproces en daarmee de verkeersveiligheid niet verder onder druk komen te staan.

Reactie bestuurskern lenW

Fraude is een punt van aandacht waar het CBR al langere tijd aandacht voor vraagt en ook veel inzet op pleegt. Helaas hebben de preventieve maatregelen nog niet geleid tot een structurele afname. Samen met het CBR onderzoeken we welke maatregelen zoals extra bevoegdheden hier verandering in kunnen brengen.

3.4 Uitzonderingen bij identificatie leiden tot onduidelijkheid

Binnen het CBR is er sprake van een toenemend knelpunt rondom de identificatie van kandidaten, met name bij mensen met een verlopen rijbewijs of een niet-gangbaar identiteitsbewijs. In de praktijk zien we dat een verlopen rijbewijs bijvoorbeeld wél wordt geaccepteerd als identificatiemiddel, terwijl een verlopen identiteitsbewijs weer niet wordt geaccepteerd. Tegelijkertijd zijn er situaties waarin een verblijfsdocument van de IND ten tijde van uitgifte volstond, maar op een later moment niet meer geldig is, waardoor een klant aan de balie geweigerd wordt. De vele ingewikkelde regels en uitzonderingen gelden met name voor mensen met een migratieachtergrond, die vaak nog niet wegwijs zijn in het systeem en dus tussen wal en schip vallen. Het huidige beleid biedt onvoldoende duidelijkheid en is lastig uitvoerbaar aan de balie. Dit schaadt de klantbeleving, en is soms moeilijk uitlegbaar voor medewerkers. Het CBR ziet de huidige verschillen in interpretatie en toepassing van legitimatieregels als een knelpunt in de dienstverlening. Naar verwachting speelt dit issue ook bij andere publieke dienstverlener. Het CBR gaat hierover graag in gesprek met de andere deelnemers in de Manifestgroep (MFG) en het Netwerk van Publieke Dienstverleners (NPD).

Reactie bestuurskern lenW

lenW stimuleert het gesprek dat CBR aangaat met partijen die de zelfde problematiek kennen. Waar nodig en mogelijk kaart lenW het aan bij de betreffende departementen. Het is begrijpelijk dat het ingewikkeld is om veel complexe gevallen aan de balie te krijgen die verschillende middelen gebruiken om zich te identificeren. Het ministerie vindt het daarnaast belangrijk om te wijzen op wet- en regelgeving over de aanvraag van rijbewijzen. Hierin staat wanneer iemand een rijbewijs kan aanvragen. Het is essentieel dat het CBR deze regelgeving ook toepast op toelatingseisen voor examens, zodat het niet voor kan komen dat iemand wel examen doet, maar geen rijbewijs kan aanvragen.

3.5 Toekomstbestendige huisvesting

Het CBR heeft haar dienstverlening ondergebracht op 54 locaties verspreid over Nederland. Deels in eigendom, maar hoofdzakelijk betreft het gehuurde panden. De eisen aan huisvesting veranderen voortdurend mede op basis van wet- en regelgeving en wat burgers en andere stakeholders van het CBR verwachten. Een goede landelijke spreiding van examen centra blijft daarbij cruciaal om de publieke taak goed te kunnen uitvoeren en burgers zo min mogelijk te belasten met reistijd. Tegelijkertijd ervaren we in toenemende mate problemen door de schaarste op de vastgoedmarkt. Geschikte locaties die voldoen aan de specifieke eisen van het CBR (beperkte kantoorruimte met een relatief groot parkeerterrein) zijn steeds moeilijker te vinden.

Het realiseren en behouden van geschikte, bereikbare huisvesting vereist intensieve samenwerking en afstemming met andere partijen, waaronder commerciële aanbieders, gemeenten en andere overheidsinstanties. Hoewel samenwerking vaak goed verloopt, zijn er ook situaties waarbij samenwerking met andere overheden of overheidspartijen soms stroef verloopt. Dit terwijl al deze partijen in dienst staan van het algemeen belang. In sommige gevallen leidt dit zelfs tot juridische procedures, enkel om de dienstverlening in een bepaalde stad mogelijk te blijven houden. Een situatie die niet alleen belastend is voor het CBR, maar ook bij rijsscholen en burgers tot onzekerheid leidt.

Het CBR benadrukt dat samenwerking met gemeenten en andere overheidsinstanties essentieel is om tot goede oplossingen te komen. Geschikte huisvesting kan alleen gerealiseerd worden als alle partijen beseffen dat het gaat om een gezamenlijke maatschappelijke opgave. We vragen daarom expliciete aandacht voor het belang van samenwerking en trekken graag samen op met het ministerie en andere overheidsorganisaties, zodat we onze landelijke spreiding en dienstverlening ook in de toekomst op een hoog niveau kunnen garanderen. Daarbij verkent het CBR ook graag samen met het ministerie de mogelijkheid om een aanwijzingsbesluit te verkrijgen.

Reactie bestuurskern IenW

Het ministerie onderschrijft het belang van goede, bereikbare examenlocaties om de kwaliteit van de dienstverlening ook in de toekomst te waarborgen. De schaarste op de vastgoedmarkt bemoeilijkt het CBR bij het vinden en behouden van geschikte locaties. Het ministerie is en blijft in gesprek met het CBR over oplossingsrichtingen voor dit vraagstuk, waaronder de intensivering en verbetering van de samenwerking met andere overheidsinstanties en partijen.



4. Afsluiting

Het CBR heeft de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet om de burger zo goed mogelijk van dienst te zijn. Toch blijft er werk aan de winkel. Niet alleen vanwege de ambities uit de Strategische Koers 2026 van het CBR en eerdere inzichten uit de Stand van de Uitvoering, maar ook omdat de wereld continu blijft veranderen. Dat vraagt om een publieke dienstverlener die meebeweegt en meer denkt vanuit samenhang in de hele keten. Blijvende aandacht voor verbetering is daarbij essentieel. Hoewel het CBR zelf het initiatief neemt waar mogelijk, is samenwerking met andere partijen binnen en buiten de overheid op bepaalde punten onmisbaar om het verschil te kunnen maken.

IBKI

(Innovam Branch Kwalificatie Instituut)

Taakomschrijving

IBKI, een handelsnaam van de stichting VAM (Innovam), ontwikkelt theorie- en praktijkexamens voor de mobiliteitsbranche. Tot de wettelijke taken van IBKI behoren de examens voor APK-keurmeesters, LPG-technici en Tachograaftechnici op basis van de Wegenverkeerswet 1994 en examens voor rijinstructeurs op basis van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM).



Uitdagingen

Delen van politiegegevens met IBKI bij mededelingen

In het kader van de uitwerking van één van de opdrachten uit het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' op basis van het adviesrapport Roemer-verbeteringen binnen de keten met politie en ILT is de rechtmatigheid van het delen van politiegegevens met IBKI aan de orde geweest. Dit gebeurt in geval van een mededeling op grond van artikel 21 WRM. Het gaat daarbij om de vraag of er een grondslag bestaat voor het doen van een dergelijke mededeling onder vermelding van de feiten en omstandigheden (politiegegevens) die leiden tot een ernstig vermoeden dat een rijinstructeur niet langer voldoet aan de vastgestelde eisen van bekwaamheid.

Tot op heden worden politiegegevens incidenteel gedeeld met IBKI op grond van artikel 19 van de Wet politiegegevens. Het delen van politiegegevens vergt een - onnodige - extra handeling aan de zijde van politie en justitie; zij moeten hiervoor telkens toestemming vragen aan de officier van justitie. Dit kan als extra drempel worden ervaren bij het willen doen van een mededeling op grond van artikel 21 WRM.

Om het proces van het delen van politiegegevens met IBKI op grond van de Wet politiegegevens te vereenvoudigen en de keten met de politie verder te verbeteren, beveelt IBKI aan bij een volgende wijzigingsronde van het Besluit politiegegevens IBKI toe te voegen aan de lijst met bestuursorganen met wie de politie structureel gegevens mag delen.

Bevoegdheden voor uitvoering strafrechtelijk vonnis

IBKI heeft geen wettelijke bevoegdheid om uitvoering te geven aan een door de strafrechter uitgesproken vonnis, waardoor in voorkomende gevallen de uitspraak onvoldoende wordt uitgevoerd.

Daar is bijvoorbeeld sprake van wanneer aan de houder van een WRM-certificaat (rijinstructeur) bijzondere voorwaarden worden opgelegd. In de geest van het Advies Roemer stelt IBKI voor onderzoek te doen naar de wenselijkheid en haalbaarheid om binnen de WRM voor IBKI bevoegdheden te creëren om uitvoering te geven aan de uitgesproken vonnissen, waardoor IBKI tevens onderdeel wordt van de strafrechtketen.

Toepassing Wet DBA bij inzet zzp'ers

Op dit moment speelt de onduidelijkheid over de opvolging van beleid rondom de Wet deregulering beoordeling arbeidsrelaties (DBA) ernstig parten bij de inzet van zzp'ers bij IBKI. Nadat de wet een aantal jaar niet is gehandhaafd door de Belastingdienst is het handhavingsmoratorium op 1 januari 2025 opgeheven. Hoewel op dat moment al bekend was dat er nieuwe wetgeving wordt ontwikkeld, was en is er veel onduidelijkheid en onzekerheid over de toepassing van de wet en de wijzigingen die nieuwe wetgeving mogelijk met zich meebrengt.

Deze situatie heeft potentieel grote gevolgen voor de bedrijfsvoering van IBKI. Dat geldt voor het uitvoeren van examens waarvoor - vanwege de aard van het werk en de noodzakelijke flexibiliteit - traditioneel veel freelance-examinatoren worden ingezet. Het geldt ook voor het ontwikkelen van examens, inclusief de examens die voortvloeien uit het adviesrapport Roemer. Vanuit het programma Van Rijles naar Rijonderwijs worden de examenstructuur en de examens voor de aankomend rijinstructeur gewijzigd. Voor de gecertificeerd rijinstructeur wordt - voorafgaand aan de verlenging van het WRM-certificaat - het vakbekwaamheidsexamen theorie toegevoegd. Voor deze werkzaamheden werd de laatste jaren vanwege krapte op de arbeidsmarkt ook een aantal freelance-examenontwikkelaars ingezet.

Op dit moment is het voor IBKI lastig te voorspellen wat de gevolgen zijn van de nieuwe wetgeving en is onduidelijk hoe de huidige regels voor zzp'ers door de Belastingdienst zullen worden geïnterpreteerd. IBKI handelt nu naar de uitspraken van de Belastingdienst in februari 2025. Dat betekent dat IBKI examinatoren als freelancers blijft inzetten en voor examenontwikkelaars andere oplossingen zoekt; met name mensen in loondienst nemen of bedrijven inhuren in plaats van freelancers.

Over de nieuwe wetgeving wordt al wel wat aangekondigd, maar is nog geen duidelijkheid. Mede door de val van het kabinet zal die duidelijkheid voor de langere termijn op zich laten wachten. Dit betekent dat IBKI veel aandacht besteedt aan die ontwikkelingen, aan de afstemming met de Belastingdienst en aan het ontwikkelen of voorbereiden van andere oplossingen.

Overige knelpunten in wet- en regelgeving

Zoals in de Stand van de Uitvoering 2023 werd opgemerkt, leidt de toenemende vraag om compliance vanuit de Archiefwet, NIS2, AVG, WOO en dergelijke tot meer complexiteit. Niet onoverkomelijk, maar hiervoor is wel extra tijd en geld nodig en het wordt er in de ogen van gebruikers niet altijd beter van. Gebruikers zijn de examenkandidaten, hun opleiders en werkgevers. Vroeger werden persoonsgegevens relatief laagdrempelig gedeeld met de betreffende opleider en werkgever. Daar is nu méér zorgvuldigheid voor nodig.

De in 2023 signaleerde gevolgen van de harde termijnen in wetgeving gelden in 2025 nog steeds. Het zorgt incidenteel voor onbegrip bij de doelgroep (keurmeesters en rijinstructeurs) en het indienen van een klacht, een bezwaar en/of een beroep bij de bestuursrechter met verzoeken tot een voorlopige voorziening.

Toekomstbestendigheid examens APK-keurmeesters voor landbouwvoertuigen

Bij de komst van de APK voor landbouwvoertuigen (APK3) was de verwachting dat er een significant aantal voertuigen moest worden gekeurd en dat daarmee een behoorlijk aantal APK3-keurmeesters benodigd was. De huidige praktijk wijst uit dat eigenaren deze voertuigen laten 'terugkeuren' door ze op 40 km/u of lager te registreren waardoor het voertuig voor gebruik op de openbare weg niet keuringsplichtig is. Een gevolg hiervan is dat IBKI geconfronteerd wordt met teruglopende aantallen examenaanvragen voor zowel het worden van een APK3-keurmeester als aanvragen voor de verlenging van de APK3-keuringsbevoegdheid. In 2024 hebben 14 deelnemers het examen APK3-keurmeester gedaan en 13 deelnemers verlengden hun keuringsbevoegdheid.

IBKI maakt zich zorgen over de toekomstbestendigheid van deze examens door steeds lagere aantallen examenaanvragen. Graag ziet IBKI dat het teruglopend aantal bevoegde APK3-keurmeesters een plaats op de agenda krijgt bij de evaluatie van het APK3-proces binnen lenW.

Reactie bestuurskern IenW

De aanbevelingen die zijn gedaan in het kader van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' op basis van het adviesrapport Roemer worden opgepakt en in goed overleg met IBKI verder uitgewerkt. Over het delen van politiegegevens met IBKI bij mededelingen is onlangs overleg gevoerd met JenV, politie en IBKI. Hiermee is het traject dat IBKI als organisatie wordt meegenomen in het besluit politiegegevens, opgestart. De resultaten en het aantal afgenomen APK3-examens worden betrokken bij de uitwerking van de nieuwe Europese APK-richtlijn die in april 2025 is gepresenteerd. Het ministerie neemt de gewenste en noodzakelijke aanpassingen in wet- en regelgeving en beleid mee in de genoemde uitwerkingen.

Het ministerie is zich bewust van de toenemende druk die organisaties ervaren om te voldoen aan wet- en regelgeving, maar benadrukt tegelijkertijd het belang van naleving. Dit geldt ook voor het hanteren van harde termijnen, waarbij ruimte voor maatwerk mogelijk moet blijven. Daarnaast onderkent het ministerie dat de onduidelijkheid rondom de toepassing en handhaving van de Wet DBA gevolgen heeft voor de taakuitvoering en bedrijfsvoering van IBKI. Het waardeert de inspanningen van IBKI om tot werkbaar oplossingen te komen en blijft hierover meedenken.



KNMI

(Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut)

Taakomschrijving

Het klimaat verandert, het weer wordt grilliger, de bodem trilt. Nederland veilig en leefbaar houden wordt een steeds uitdagender opgave. Daarom wil het KNMI meer inzicht krijgen in de invloed van weer, klimaat, seismologie en andere geofysische verschijnselen op de samenleving, op korte en lange termijn. In samenwerking met onze maatschappelijke partners en vanuit een solide positie in een sterk internationaal netwerk genereren en combineren we de beste waarnemingen, wetenschappelijke analyses en hoogwaardige technologie om Nederland tijdig te informeren, adviseren en waarschuwen. Het KNMI draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, adviezen en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat en seismologie.



Uitdagingen

Langdurig proces van wijziging van wet- en regelgeving

Het KNMI heeft te maken met complexe wet- en regelgeving en het kost veel tijd om dit aan te passen. Dit vergroot de kans dat de wet- en regelgeving achter loopt bij de praktijk, terwijl het stelsel, van een wet met zorgplichten voor de minister en een regeling met taken voor het KNMI, juist bedoeld is om flexibel te kunnen zijn. Er is een zorgvuldig proces ingericht om wijziging van de Regeling taken meteorologie en seismologie te realiseren, met medewerking van diverse betrokken onderdelen van het ministerie. Een knelpunt betreft de tijd die het kost om de belangenafweging te maken. Enkele commerciële weerbedrijven vrezen voor omzetsderving en wensen beperkingen van het KNMI in stand te houden en bepleiten dit bij de rechter en de Tweede Kamer. Daar staat tegenover dat de wijzigingen, die vooral gericht zijn op verduidelijking van verantwoordelijkheden van het KNMI, op veel bijval kunnen rekenen.

Voor het eerst heeft KNMI een uitvoerbaarheidstoets op de wijziging van de regeling uitgevoerd, met medewerking van de Unie van Waterschappen, het Nederlands instituut voor Publieke Veiligheid, Rijkswaterstaat/Watermanagementcentrum Nederland, TenneT, Vereniging van Nederlandse Gemeenten en DCMR milieudienst Rijnmond. Hiermee is duidelijk geworden dat de wijziging uitvoerbaar is en op steun kan rekenen van deze partijen, met aanbevelingen voor verdere verbetering. Ook burgers zijn groot voorstander, zo werd duidelijk in de internetconsultatie waar bijna 300 burgers reageerden die zeer positief waren over de wijziging, met hier en daar een tip voor verdere verbetering. Voor burgers speelt naast veiligheid, ook privacy een rol: Mensen verwachten van de overheid een privacy vriendelijke app, zodat de KNMI-informatie, die met belastinggeld is gerealiseerd, inclusief radarprognose beelden, ook toegankelijk is voor mensen die niet getrackt willen worden.

De regelgeving loopt achter bij de praktijk. Zo houdt het KNMI soms al rekening met de impact van het weer bij het al dan niet uitgeven van codes geel en oranje, terwijl de regelgeving op dit punt nog niet is gewijzigd. Een knelpunt ontstaat als er veiligheidsrisico's voor de samenleving bestaan. Zo zijn het proactief delen van informatie en waarschuwingen met andere bestuursorganen en overheidsorganen in vigerende wet- en regelgeving nog niet verhelderd. Hetzelfde geldt voor verfijning van het algemene weerbericht met radarprognosebeelden voor burgers. De noodzaak om samen te werken en te allen tijde informatie te delen om effectief het publiek te kunnen informeren en waarschuwen bij gevaar, wordt in de praktijk alleen maar groter bij grilliger weer en vaker voorkomende extreem weer situaties door klimaatverandering.

Complexiteit in beleid over security

Het KNMI heeft te maken met complexiteit van beleid. Het proces meteorologie en het KNMI als aanbieder zijn 'vitaal' verklaard. Dat is een belangrijke stap, waardoor ook helder is dat het KNMI moet voldoen aan zowel de wetgeving voor cybersecurity als ook voor kritieke entiteiten. Echter dit beleid wordt op verschillende terreinen door verschillende onderdelen binnen het Rijk afzonderlijk uitgewerkt. Hierdoor blijkt het in de praktijk zeer lastig te achterhalen wat dit precies in samenhang betekent voor de praktijk van het KNMI en voor de verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen. Het KNMI werkt er met collega's binnen het departement aan, om te kunnen bepalen of en hoe dit uitvoerbaar is en wat daarvoor nodig is. De geopolitieke situatie vergroot de druk om dit te realiseren.

Het KNMI ervaart voortgang voor wat betreft veilige en betrouwbare informatiehuishouding die voldoet aan de nieuwe standaarden. Hiervoor zijn extra middelen en capaciteit vrijgemaakt.

Maatwerk in de governance-standaard

Voortgang is er in het governance-model. Het KNMI opereert binnen de kaders van het agentschapsmodel. Er bestaan binnen de kaders mogelijkheden voor maatwerk in de governance voor het KNMI om als rijkskennisinstelling onafhankelijk en gezaghebbend te kunnen opereren en daarnaast specifieke opdrachten uit te voeren. Dit wordt in 2025 uitgewerkt in een nieuw relatiestatuuut tussen het KNMI en verschillende andere onderdelen van IenW en KGG. Hierdoor wordt de governance verder verduidelijkt. Dat vergemakkelijkt de samenwerking tussen beleid en uitvoering in de praktische dagelijkse praktijk. Voor een aantal specifieke issues voor rijkskennisinstellingen, zoals het belang van een kennisbasis en onderzoek infrastructuur, zal dit niet meteen een oplossing zijn. Dit blijft onderwerp van gesprek. Ervaringen hieromtrent worden uitgewisseld met andere rijkskennisinstellingen RIVM en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) om te zien of we van elkaar kunnen leren.

Tijdelijke bekostiging en krapte op de arbeidsmarkt

De bekostigingsstructuur van het KNMI maakt dat er sprake is van tijdelijke bekostiging van structurele taken. Dat is een risico voor de toekomstbestendigheid van het KNMI. Ook betekent dit, dat een combinatie van bezuinigingen en onverwachte tegenvallers snel kan leiden tot knelpunten. In het bijzonder in een tijd waarin investeringen nodig zijn in de instandhouding en ontwikkeling van meetinfrastructuur en in de ontwikkeling van weersmodellen op basis van artificial intelligence naast de numerieke modellen, wat door het KNMI wordt gedaan in nauwe samenwerking met andere nationale weerinstituten en Europese organisaties. In goed overleg wordt gekeken hoe daar verder mee omgegaan kan worden, waarbij het behoud van mensen en het aantrekken van talent aandacht blijven vragen.

Reactie bestuurskern IenW



Reactie Directie Eigenaarsadvisering

Het is van belang dat vanuit de driehoek aan de opgave van KNMI op het gebied van meteorologie en klimaat gewerkt wordt. De uitdagingen die KNMI noemt zijn herkenbaar. De continuïteitsverantwoordelijke agendaert de uitdagingen in de driehoek en voelt de verantwoordelijkheid om de voortgang op de uitdagingen te blijven bewaken. Ook neemt de continuïteitsverantwoordelijke een rol bij het bewaken van het overzicht, wanneer veel nieuwe ontwikkelingen op het KNMI afkomen en de verantwoordelijkheden binnen het Rijk en IenW bij verschillende organisatieonderdelen zijn neergelegd.

De continuïteitsverantwoordelijke ziet daarbij voor zichzelf twee prioriteiten:

1. Maatwerk in de governance-standaard
2. Tijdelijke bekostiging en krapte op de arbeidsmarkt

Maatwerk in de governance-standaard

Dit blijft een aandachtspunt voor de driehoek door de bijzondere combinatie van rijkskennisinstelling met de agentschapsstatus. Met het opstellen van het nieuwe Relatiestatuuut is meer duidelijkheid gekomen in de governance. Toch zullen - ook gelet op geopolitieke veranderingen - vraagstukken zoals kennisveiligheid steeds meer aandacht vragen. Bij dit soort vraagstukken staan wij nog aan het begin van maatwerk in de governance. Het is dan ook belangrijk deze vraagstukken samen te nemen met de andere uitdagingen en in breder verband op te pakken. DEA onderschrijft het belang dat KNMI heeft bij een goede kennisbasis en onderzoeksinfrastructuur en stimuleert het gesprek hierover met andere kennisinstellingen zoals RIVM en NFI en hun driehoeken.

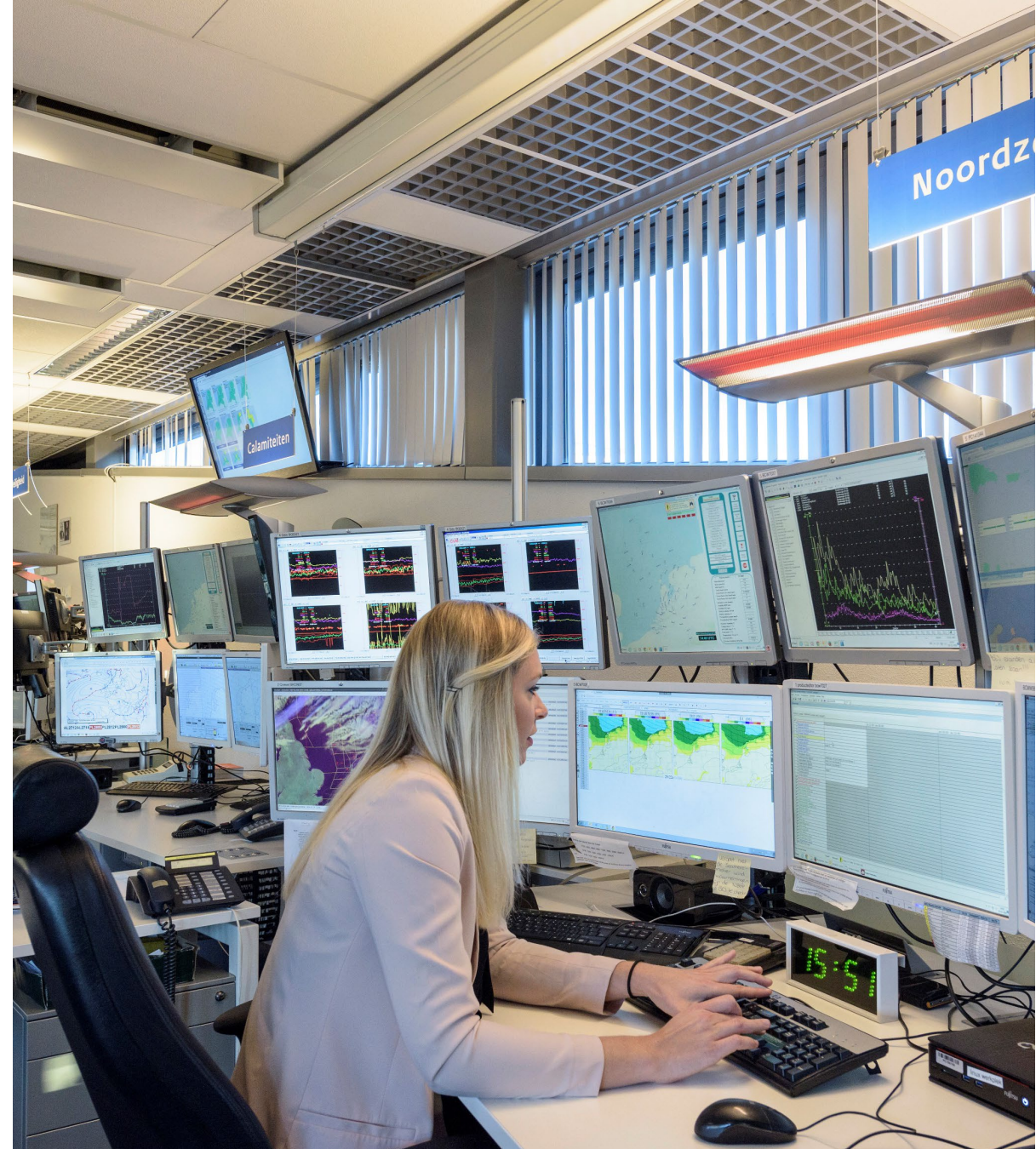
Tijdelijke bekostiging en krapte op de arbeidsmarkt

In de driehoek zijn de risico's van het (deels) wegvallen van financieringsstromen van het KNMI in kaart gebracht en heeft KNMI mogelijke beheersmaatregelen geïdentificeerd. Het is voor de toekomst nodig dat moeilijke keuzes gemaakt worden. Dit is een driehoeksaangelegenheid, waarbij de driehoek de impact van toenemende

risico's en minder beschikbare middelen probeert te minimaliseren. Dat vraagt inzet en flexibiliteit van het KNMI, maar ook het nemen van verantwoordelijkheid door IenW. Met de nieuwe Regeling agentschappen is de wenselijke stap gezet van doelmatigheid naar publieke waarde. Het vraagstuk voor de driehoek blijft om met steeds minder middelen publieke waarde te blijven leveren. De continuïteitsverantwoordelijke blijft daarnaast het onderwerp schaarste via Werk aan Uitvoering interdepartementaal agenderen.

Reactie DGBW

DGBW (beleidsverantwoordelijke) herkent het beeld dat KNMI schetst in de Stand van de Uitvoering. In samenwerking met KNMI werkt DGBW aan het beleid om dit te verbeteren en te verhelderen.



LVNL

(Luchtverkeersleiding Nederland)

Taakomschrijving

LVNL is verantwoordelijk voor het beheer van het burgerluchtruim en alles wat daarbij komt kijken. LVNL doet dat sinds 1923 en sinds 1993 als zelfstandig bestuursorgaan (zbo). In de Wet luchtvaart zijn de wettelijke taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen:

- Het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.
- Het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten.
- Het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten en het uitgeven van luchtvaartpublicaties en -kaarten.
- Het verzorgen of laten verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.
- Het adviseren van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Defensie over aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten.
- Het verrichten van andere bij of krachtens de Wet luchtvaart opgedragen taken.

LVNL begeleidt het LVNL het vliegverkeer in het Nederlandse luchtruim veilig, vlot en duurzaam. Wel ervaart de organisatie enkele uitdagingen in de uitvoeringspraktijk. Hier vraagt de organisatie de komende periode aandacht voor. Sinds de Stand van de Uitvoering uit 2023 heeft de versterkte samenwerking tussen LVNL en lenW een positieve ontwikkeling doorgemaakt. Dit bleek ook uit de wettelijke evaluatie van de organisatie in 2024.



Uitdagingen

Het luchtvaartdomein is volop in ontwikkeling en beweging. De uitdagingen voor LVNL omvatten het zo efficiënt mogelijk garanderen van veilig vliegverkeer in een steeds complexer en drukker luchtruim met minimale impact voor het milieu en de omgeving. Hiertoe ontwerpt LVNL onder andere nieuwe (efficiëntere) vliegroutes en werkt LVNL aan (nieuwe) technologieën en procesverbeteringen. Zo blijven veiligheid, capaciteit en voorspelbaarheid van de dienstverlening in orde. Ook leggen verschillende (voorbereidende) werkzaamheden op een groot aantal thema's een beslag op de inzet van mensen en middelen: de ontwikkeling van het luchtverkeersleidingsstelsel iCAS, voldoende luchtverkeersleiders, de integratie van de militaire en civiele luchtverkeersleiding in Nederland (1ATM), grote gebeurtenissen zoals de NAVO-top of de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel op geluid, milieu en klimaat.

De aanhoudende arbeidsmarktkrapte en stijgende kosten als gevolg van inflatie vormen een structurele uitdaging om voldoende gekwalificeerd personeel aan te kunnen trekken en te behouden. Dit geldt voor zowel operationeel personeel als niet-operationeel personeel. Deze uitdaging speelt ook voor het technische personeel, bijvoorbeeld voor onderhoud of ICT. Effectieve monitoring van en sturing op het huidige en toekomstige personeelbestand is noodzakelijk om de continuïteit van de wettelijke taken te blijven waarborgen. LVNL zet zich volledig in om de doelstellingen voor werving en opleiding van kritiek personeel, zoals luchtverkeersleiders, te behalen.

LVNL signaleert een voortdurende toename van beleidsprioriteiten en toenemende onzekerheid over de politieke besluitvorming. Dit leidt tot onzekerheid in de uitvoering en planning. In enkele gevallen maakt LVNL capaciteit vrij voor projecten

die de organisatie in een later stadium weer terug moet draaien. Een belangrijk deel van de verandercapaciteit van LVNL is gebonden aan de langlopende programma's iCAS en 1ATM. De resterende verandercapaciteit wordt als gevolg van het terugdraaien van projecten niet altijd optimaal ingezet. Bijvoorbeeld in het geval van de besluitvorming omtrent het vliegverkeer vanaf Lelystad Airport en de ontwikkeling van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (NNH).

Ook de complexiteit van opvolgend nieuw beleid legt een beslag op de toch al beperkte personele capaciteit. Voor grotere langlopende beleidsdossiers toetst LVNL of voorgesteld beleid uitvoerbaar is in de praktijk. Het grote aantal uitvoeringstoetsen zet de beschikbare personele capaciteit verder onder druk. Dit kan ten koste gaan van andere activiteiten die prioriteit hebben vanuit overheidsbeleid of voor de (door)ontwikkeling van de dienstverlening.

LVNL anticipeert op de complexiteit van opvolgend nieuw beleid door regelmatig contact met lenW op bestuurlijk niveau, management en ambtelijk niveau. Voor grotere langlopende beleidsdossiers neemt LVNL deel aan stuurgroepen en overleggen.

LVNL ervaart de wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart en in relatie tot de omgeving als complex. Dit zet de uitvoeringscapaciteit verder onder druk. Zo dient LVNL te voldoen aan een groot aantal nationale en internationale normen, wetten en regels om het vliegverkeer in Nederland veilig en efficiënt af te kunnen handelen. Dit brengt aanzienlijke verplichtingen op het gebied van compliance, audits en rapportages met zich mee. Ook is sprake van spanning tussen Europese en nationale wettelijke doelstellingen: Europese instellingen vragen via de verordening 'Common Project One' (CP1) om capaciteitsvergroting terwijl de Nederlandse inzet zich richt op hinderbeperking.

Op termijn kunnen Europese prestatiesturing en steeds stringenter Europese eisen de ruimte voor flexibiliteit en innovatie binnen LVNL beperken. Strikte doelen op het gebied van kosteneffectiviteit - die voor luchtvaartnavigatiedienstverleners op Europees niveau worden vastgesteld - leiden op termijn mogelijk tot druk op de beschikbaarheid van financiële middelen van LVNL. Het risico bestaat dat de financiële middelen onvoldoende kunnen zijn om de dienstverlening te waarborgen en (toekomstige) projecten te kunnen blijven garanderen. De intensieve samenwerking tussen LVNL en lenW is vruchtbaar en LVNL geeft aan met lenW te willen onderzoeken of lenW op soortgelijke thema's de uitvoering eerder kan betrekken bij de beleidsvorming. De kennis van LVNL kan benut worden om de balans tussen uitvoerbaarheid en doelmatigheid te verbeteren.

Reactie bestuurskern lenW

Het luchtvaartdomein is dynamisch en volop in beweging. Met name rondom het Schiphol-dossier. Het ministerie herkent dat deze dynamiek voor LVNL als uitvoeringsorganisatie uitdagend is. LVNL moet immers de veiligheid van het luchtverkeer blijven kunnen waarborgen en tegelijkertijd rekening houden met de efficiëntie van de dienstverlening en negatieve gevolgen voor de omgeving (zoals milieu). Ook moet LVNL rekening houden met veranderlijke politieke en bestuurlijke wensen en eisen. Het ministerie wil LVNL complimenteren met het leveren van een topprestatie aangaande het veilig afhandelen van vliegverkeer in het Nederlandse luchtruim. LVNL geeft aan dat zij moeite heeft om naast de invulling van hun wettelijke taak te voldoen aan de vraag om inzet beleidsvraagstukken. Zeker gezien de politieke dynamiek rond het luchtvaartdossier.

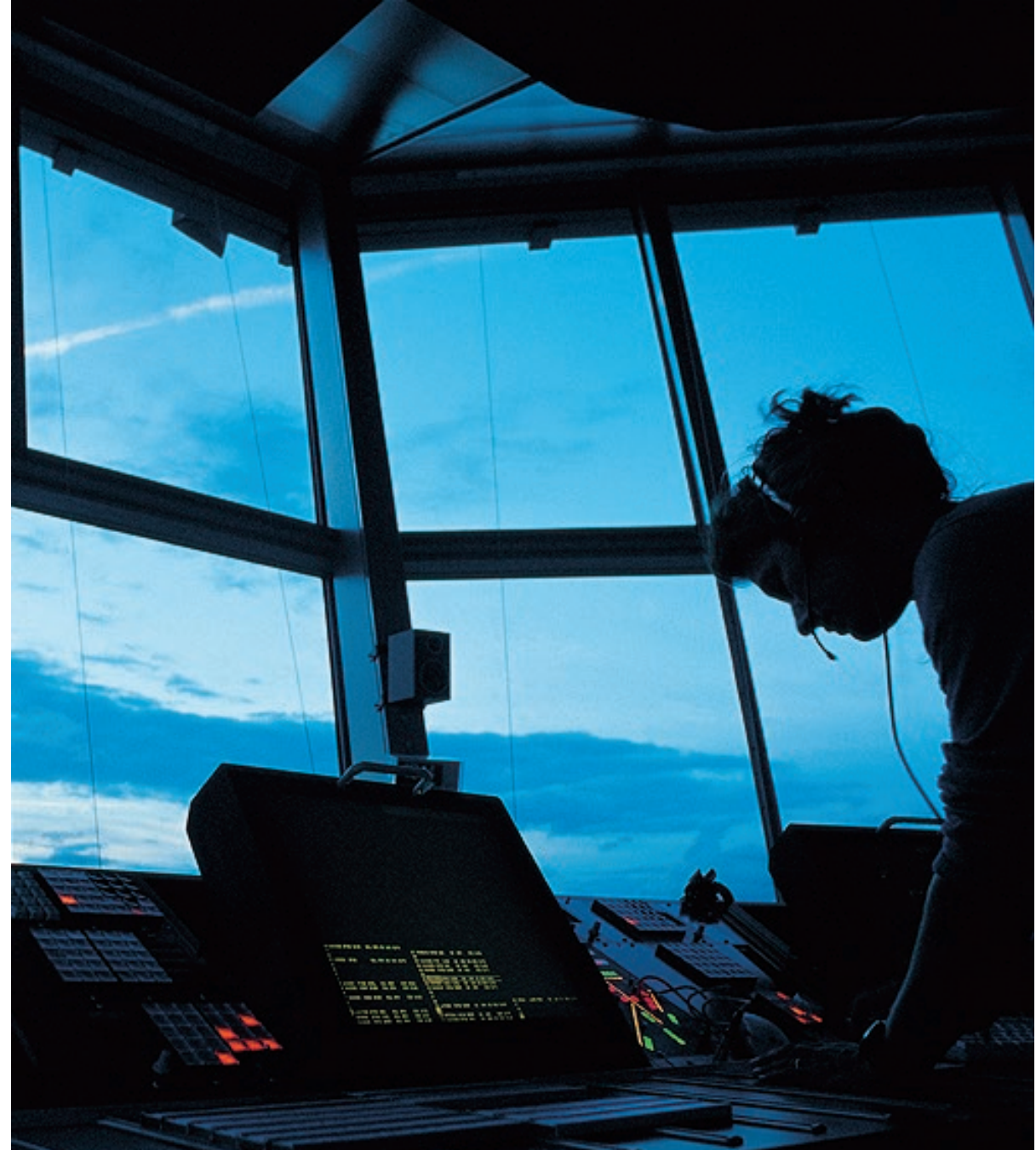
We beseffen welke druk deze vraag zet op de schaarse capaciteit van luchtverkeersleiders, deze zijn immers nodig voor zowel de afhandeling van het verkeer en voor de beleidsvragen.

lenW heeft een aantal beleidsprioriteiten opgesteld waarmee LVNL inzicht krijgt in welke beleidsopgaven vanuit het ministerie voorrang hebben. lenW deelt deze met LVNL tijdens de beleidsoverleggen. Dit zorgt voor meer structuur en zekerheid in het kader van de gelimiteerde verandercapaciteit van LVNL. LVNL geeft aan dat de hoeveelheid uitvoeringstoetsen die gebruikt worden om de uitvoerbaarheid van (nieuwe) wet -en regelgeving te toetsen, een groot beslag legt op de beschikbare capaciteit van medewerkers. Ook hierover zijn we regelmatig met elkaar in gesprek. Zo hanteren we het uitgangspunt dat er bij voorkeur één uitvoeringstoets tegelijk kan plaatsvinden.

LVNL geeft aan dat de veranderende beleidsrichtingen het lastig maken om de capaciteit en expertise van LVNL efficiënt en duurzaam in te zetten, wat leidt tot suboptimale benutting van schaarse capaciteit. lenW is met LVNL in gesprek om gezamenlijk te kijken naar de capaciteitsvraagstukken en processen, zodat deze wendbaarder gemaakt kunnen worden en daarmee toekomstbestendig zijn voor veranderingen in beleid. De eerder genoemde beleidsprioriteiten kunnen daarbij helpen. Daarbij krijgt effectieve sturing op de programma's iCAS en 1ATM voor wat lenW betreft ook hoge prioriteit: Door een efficiënte en zo spoedige mogelijke afronding komt personele capaciteit en expertise beschikbaar voor andere taken.

Het ministerie deelt de zorg van LVNL over de strikte prestatiesturing vanuit de Europese Commissie en de steeds scherpere Europese eisen die worden gesteld aan luchtverkeersleidsorganisaties vanuit Europa. Deze kunnen de ruimte voor flexibiliteit en innovatie bij LVNL beperken. De kosten zijn zeer beperkt te sturen in verband met de instandhouding van de organisatie en de nodige investeringen zodat LVNL één van best presterende luchtverkeersleidsorganisaties in Europa blijft. IenW hecht sterk aan de intensieve samenwerking met LVNL om goede Europese afspraken uit te werken.

Ten slotte ondersteunt het ministerie de positieve ontwikkeling, die door LVNL benoemd wordt, als het gaat om de versterkte samenwerking met IenW. Afsproken is dat we deze werkwijze voortzetten.



NIWO

(Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie)

Taakomschrijving

De NIWO heeft als doel het bevorderen van het goed functioneren van de markt van het binnenlands en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg. NIWO realiseert dit:

- door het uitvoeren van wettelijk opgedragen taken en werkzaamheden, waaronder:
 - verlening, verlenging en intrekking van communautaire vergunningen (Eurovergunning);
 - jaarlijkse beoordeling van risicobedrijven;
 - toetsing en intrekking van binnenlandse vergunningen;
 - verlening en intrekking van CEMT-vergunningen, ritmachtigingen en bestuurdersattesten; en
 - beheer van gegevensbestanden en het verstrekken van gegevens uit die bestanden.
- door het ondersteunen van internationale onderhandelingen voor de uitvoering van verdragen over wegvervoer van goederen;
- door het uitvoeren van overige door de overheid en in het bijzonder de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan NIWO toevertrouwde taken en werkzaamheden, zoals de VIHB-registratie, de uitgifte van TIR-carnets en het voeren van internationaal overleg over onder meer ritmachtigingen;
- door het uitvoeren van alle overige taken en werkzaamheden die het realiseren van het doel bevorderen, zoals het na overleg met de transportsector adviseren van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het onderhouden van nationale en internationale netwerken; en
- door het beheren van een elektronisch register (ERRU-register).



Ontwikkelingen vanaf de Stand van de Uitvoering 2023

Sinds de Stand van de Uitvoering 2023 wordt gezien dat er behoefte is aan een light of herintroductie van een nationale vergunning voor de KEP-sector (Koeriers-, Express- en Pakketdiensten). Een nieuwe uitdaging is het mogelijk maken van terugkeuren. NIWO pleit voor afschaffing van de terugkeuring. Tot slot vraagt NIWO om meer nadruk op handhaving om de toenemende ondermijning beter tegen te kunnen gaan.

Uitdagingen

Handhaving

NIWO is als de vergunningverlenende instantie afhankelijk van de capaciteit van de handhavende instanties als de ILT en politie voor wat betreft de controle op de vergunning graad en het aanspreken van ondernemingen die zich onttrekken aan het voldoen aan de eisen zoals die gesteld zijn in het vergunningsstelsel. Daarmee komt de waarde van de Eurovergunning onder druk te staan. Met name in de KEP sector blijft de vergunningverlening achter.

NIWO is als de vergunningverlenende instantie afhankelijk van de capaciteit van de handhavende instanties als de ILT en politie voor wat betreft de controle op de vergunning graad en het aanspreken van ondernemingen die zich onttrekken aan het voldoen aan de eisen zoals die gesteld zijn in het vergunningsstelsel. Daarmee komt de waarde van de Eurovergunning onder druk te staan. Met name in de KEP sector blijft de vergunningverlening achter. Met beleid en uitvoering is NIWO in gesprek over deze zorg en met de ILT wordt gewerkt aan een samenwerkingspilot waarin de handhavende bevoegdheden van de ILT inspecteurs inzetbaar worden voor het programma van NIWO. Steun van zowel beleid als politiek is onontbeerlijk.

Ook de sector is blij met de extra inzet. Mocht de pilot niet van de grond komen of slagen dan zal NIWO de mogelijkheid agenderen van het zelf in de toekomst kunnen uitoefenen van handhavende taken.

Ondermijning

In het kader van de inzet van onze bevoegdheden inzake de Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (Bibob) ontvangt de NIWO - gezien het aantal vergunninghouders en berichten in de media over ondermijning in de sector - weinig tips en informatie van andere overheidsinstanties. Die tips die wel ontvangen worden, komen veelal van dezelfde contactpersonen. Daarnaast vormt ook het screeningsprofiel van de VOG regelmatig een punt van aandacht en/of discussie; kan het screeningsprofiel niet strenger?

Complexiteit van wet- en regelgeving

Tot op heden wordt weinig complexiteit ervaren, mede door de goede en tijdige samenwerking met beleid. We worden altijd goed op de hoogte gesteld van de aankomende (wets)wijzigingen en worden ook enigszins betrokken in het proces door een uitvoeringstoets/huf-toets/impactanalyse uit te voeren.

Echter er zijn ook andere Europese beleidsregels die onze sector onverwacht raken. De invoering van het nieuwe Europese sanctiepakket tegen Rusland vraagt een aanzienlijke inspanning van NIWO, die van tevoren niet was verwacht en die met terugwerkende kracht ingevoerd moest worden. Dit is niet in overeenstemming met de gebruikelijke werkwijze. Door de sanctieregeling moeten er aanvullende stukken opgevraagd worden bij bestaande vergunninghouders.

Daarnaast is NIWO bij gewenste aanpassing van wet- en regelgeving afhankelijk van behandeling door het ministerie en het parlement. Dit vergt in enkele gevallen relatief veel tijd. Voorbeeld is de noodzakelijke aanpassing van de Regeling wegvervoer goederen aan de aanstaande invoering van de digitale CEMT-vergunning. De samenwerking met beleid verloopt daarbij overigens goed en zorgvuldig en de meest recente uitvoeringstoets is afgerond en aangeleverd.

Zorg bestaat dat met name gewenste en/of noodzakelijke tussentijdse aanpassingen zo goed als niet mogelijk blijken te zijn (vaak om capacitaire redenen). De afgelopen jaren bleken de enige 'herzieningsmomenten' n.a.v. wijziging van Europese wet- en regelgeving. En ook die wijzigingen bleven relatief beperkt.

Terugkeuren

Het is nu mogelijk om voertuigen voor wat betreft het laadvermogen te laten terugkeuren door de RDW. Het terugkeuren is initieel bedoeld voor campers, maar wordt veelvuldig gebruikt door transportvoertuigen die zich hiermee aan de vergunningplicht kunnen onttrekken en buiten het zicht van vergunningverlenende instanties blijven. Dit is onwenselijk, maar besluitvorming over afschaffen is vooralsnog nog uitgebleven.

Gegevensdeling

De koppeling van en inzicht in data van andere overheidsdiensten blijft een punt van aandacht. De KVK schrijft transportbedrijven in. Indien die vervolgens geen verplichte vergunning bij NIWO aanvragen bestaat daar geen signalering op.

Reactie bestuurskern IenW



Reactie DGMO – Directie Wegen en Verkeersveiligheid

De beleidskern van de opdrachtgever herkent in grote lijnen het beeld dat de NIWO en schetst. Conform de stand van de uitvoering uit 2023, is de opdrachtgever in samenwerking met de NIWO bezig met een verdere verkenning van de koeriers-, expres- en pakketdienstensector (KEP). Hier vallen de uitdagingen onder zoals geschetst door de NIWO, zoals de vergunningverlening en een gelijk speelveld in de transportsector en het bezien van het systeem van aanpassing van het voertuiggewicht (terugkeuren). De opdrachtgever trekt hierin samen op met de NIWO om tot een gedragen uitwerking te komen. Ook biedt de opdrachtgever actieve ondersteuning aan wanneer opdrachtnemer afspraken wil maken met andere partijen zoals de Kamer van Koophandel. De opdrachtgever onderschrijft met de opdrachtnemer het belang van handhaving bespreekt de handhaving van de sector graag verder in samenwerking met o.a. de ILT. Daarbij is het van belang te benadrukken dat niet alle uitdagingen in de sector binnen de verantwoordelijkheden van de opdrachtgever vallen. Denk bijvoorbeeld aan ondermijning (JenV) en arbeidsomstandigheden (het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW)). Hierin zoekt de opdrachtgever actief de samenwerking op met andere departementen.

Wetswijzigingen worden door de opdrachtgever tijdig besproken en in gang gezet, dit volgt het afgesproken proces. Daar waar de NIWO aangeeft extra bevoegdheden nodig te hebben, bijvoorbeeld voor het goed kunnen uitvoeren van Europese sanctiepakketten ten aanzien van Rusland en Belarus, probeert de opdrachtgever de wet- en regelgeving aan te passen om die bevoegdheden mogelijk te maken, ook als de wetgeving onder een ander bewindspersoon valt. De opdrachtgever erkent dat verplichtende Europese en internationale regelgeving prioriteit hebben boven nationale beleids- en uitvoeringswensen.

Tenslotte herkent de opdrachtgever dat onverwachte regelgeving de NIWO op diverse vlakken kan raken (zoals de capaciteit) en probeert de opdrachtgever zoveel mogelijk deze veranderingen tijdig met de NIWO te communiceren. Voor de opdrachtgever blijft daarbij ook belangrijk dat de opdrachtnemer de opdrachtgever tijdig informeert (bijvoorbeeld over ontwikkelingen of externe signalen inzake de betreffende dossiers) en dat de opdrachtnemer een passende bezetting heeft op de betreffende dossiers.

Reactie Directie Eigenaarsadvisering

De NIWO is een organisatie die de taken die haar zijn toevertrouwd, goed uitvoert en zo bijdraagt aan het goed functioneren van de markt van het binnenlands en grensoverschrijdende beroepsgoederenvervoer over de weg. De uitvoering van deze taken wordt volledig bekostigd vanuit de tarieven. De eigenaar let vooral op de continuïteit van de dienstverlening en de doelmatigheid van de uitvoering. Ook de uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving en de positie van de NIWO in de maatschappij heeft daarbij de aandacht.

Gegevensdeling wordt opgepakt vanuit de CIO-lijn, zodat het probleem bespreekbaar gemaakt kan worden in interdepartementale overleggen waar de CIO van IenW aan deelneemt.

Handhaving, ondermijning, terugkeuren en gegevensdeling

Terecht merkt de NIWO op dat de hele keten van beleidsvorming, uitvoering en handhaving gesloten moet zijn. Het achterblijven van vergunningaanvragen – er worden minder vergunningen aangevraagd dan op basis van de hoeveelheid vervoersbedrijven in Nederland verwacht zou worden – ziet ook de eigenaar als een probleem. Als het door beperkt toezicht en handhaving interessant wordt om geen vergunning aan te vragen, dan heeft dat negatieve effecten op het functioneren van de vervoersmarkt en op de positie van de NIWO, naast de negatieve effecten in termen van ondermijning en arbeidsomstandigheden.

Dat de NIWO, beleidsdirecties van meerdere departementen en handhavende instanties met elkaar in gesprek zijn om eventuele gaten in de keten aan te pakken, kan de eigenaar alleen maar ondersteunen. De NIWO noemt bijvoorbeeld het onmogelijk maken van terugkeuren, verbeteren van gegevensuitwisseling of mogelijk handhavende taken bij de NIWO. De eigenaar zal bij het beoordelen van mogelijke oplossingen oog houden voor de rol, positie en kenmerken van de NIWO-organisatie.

Complexiteit van wet- en regelgeving en capaciteit

De NIWO geeft aan dat de samenwerking met beleid als goed wordt ervaren. In normale situaties kan de NIWO zich goed voorbereiden op veranderende wet- en regelgeving. Onverwachte en tussentijdse wijzigingen leveren meer problemen op, zoals rond het Europese sanctiepakket voor Rusland. Hier is begrip voor. We zien ook dat in die onverwachte gevallen NIWO en de beleidsdirectie inzetten op goede samenwerking. Het onderhouden van de goede samenwerking wordt ook ondersteund doordat de NIWO, de opdrachtgevende beleidsdirectie en de eigenaar dit soort onderwerpen in de reguliere driehoeksoverleggen actief inbrengen.

In de inbreng van de NIWO wordt ook kort het punt van capaciteit aangeraakt in het kader van de implementatie van wet- en regelgeving. Bij de evaluatie (oktober 2023) is in het kader van de toekomstbestendigheid gewezen op de kwetsbaarheid van het personeelsbestand. In het kader van de huidige krappe arbeidsmarkt is het binden en boeien van (nieuwe) medewerkers een uitdaging voor de betrekkelijk kleine organisatie. Dit heeft dan ook de aandacht bij NIWO en het ministerie.

ProRail

Taakomschrijving

ProRail B.V. is beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland. Voor dit beheer heeft de Staat eind 2014 een concessie verleend aan ProRail voor een periode van tien jaar, van 2015 tot 2025. Deze concessie is voor de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2028 beleidsneutraal verlengd. ProRail is op grond van de beheerconcessie verantwoordelijk voor:

- Het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- De voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- Een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- Het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.



Ontwikkelingen sinds de Stand van de Uitvoering 2023

ProRail wil dat goederen en reizigers in Nederland op een aangename, veilige en duurzame manier over het spoor kunnen reizen. Dagelijks reizen dan ook meer dan 1,1 miljoen mensen per trein over het Nederlandse spoor. Daarmee verbindt het spoor steden, regio's en economische knooppunten, vermindert het de druk op het wegennet en draagt het bij aan het behalen van klimaatdoelen. De instandhouding van het Nederlandse spoornetwerk wordt een steeds grotere opgave. Een groot deel van de spoorinfrastructuur is in de vorige eeuw aangelegd. Er is de komende jaren in toenemende mate vernieuwing van de infrastructuur nodig. Daarbij wordt het spoor steeds intensiever bereden en worden er meer eisen gesteld aan het gebruik van het spoor vanuit wet- en regelgeving.

ProRail vraagt in deze Stand van de Uitvoering aandacht voor de volgende uitdagingen:

- Schaarste aan capaciteit (personeel en materiaal) bij ProRail en in de keten van leveranciers, ingenieursbureaus en aannemers;
- Complexe, tegenstrijdige of verouderde regelgeving, bijvoorbeeld rond capaciteitsverdeling, ecologie, stikstof en spooremlacements;
- Netcongestie; en
- Stabiele financiering.

Uitdagingen

De arbeidsmarkt is zeer krap, de beschikbaarheid van materialen beperkt en de ruimte op het spoor om te werken zonder hinder voor reizigers en vervoerders is schaars. Hierdoor staat de maakbaarheid van spoorprojecten toenemend onder druk.

ProRail neemt diverse initiatieven om de maakbaarheid te vergroten. Het projectenportfolio (voor aanleg- en grote instandhoudingsprojecten) is verkleind tot het strikt noodzakelijke en wordt zo voorspelbaar mogelijk gemaakt voor onze toeleveringsketen.

Ook passen we de certificeringseisen voor monteurs aan, waarmee de inzet van monteurs bij aannemers flexibeler wordt. Ook willen we de capaciteit om te werken binnen treinvrije periodes vergroten en de mogelijkheden om doordeweeks te werken beter benutten. Daarnaast werkt ProRail aan een robuuster Supply Chain Management.

Niettemin voorziet ProRail dat binnen de huidige kaders de toekomstige opgaven eigenlijk niet maakbaar zijn. Er zal rekening mee moeten worden gehouden dat in de toekomst werkzaamheden vaker overdag en buiten de vakantieperiodes uitgevoerd moeten worden. En er zullen vaker keuzes moeten worden gemaakt welke projecten als eerste kunnen en moeten worden uitgevoerd. Deze prioritering zal onder regie van het ministerie van IenW plaatsvinden, waarbij het Toekomstbeeld OV een leidraad kan zijn.

ProRail vraagt om bestuurlijk en maatschappelijk begrip en ruimte voor deze realiteit, waarin het mogelijk nodig kan zijn om bijvoorbeeld concessie-eisen te wijzigen. Daarnaast pleit ProRail voor aanpassingen van de Aanbestedingswet, waardoor meer contractuele flexibiliteit en wijzigingsmogelijkheden mogelijk worden.

Ook voor ProRail is het uitdagend om personeel te werven, vooral voor mbo-functies, zoals treinverkeersleiders en bedrijfsvoerders. Naast opleidingstekorten spelen vergrijzing, schaarste binnen technische beroepen en concurrentie vanuit bijvoorbeeld de energiesector een belangrijke rol in de schaarste. Dankzij intensieve campagnevoering is het tussen 2021 en 2024 gelukt om het tekort aan treinverkeersleiders terug te brengen van 10% naar 2%. ProRail verwacht dat het personeelsbestand in de toekomst verder krimpt en er nieuwe tekorten ontstaan. Daarom investeert ProRail in maatregelen om het werk met minder mensen mogelijk te maken, zoals digitalisering en het anders organiseren van werkzaamheden.

Complexe, tegenstrijdige of verouderde regelgeving

ProRail opereert als uitvoeringsorganisatie binnen wet- en regelgeving. Sommige wetten en regels zijn specifiek voor de spoorsector, andere wetten zijn generiek, maar kunnen wel tot knelpunten leiden binnen de context van het spoor. Daarbij zien we in toenemende mate ook Europese regelgeving die rechtstreeks van toepassing is, waarbij nationaal nog niet alle randvoorwaarden zijn gecreëerd om hieraan te voldoen, zoals bij de implementatie van de herziene verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk. ProRail ziet bij wet- en regelgeving de volgende knelpunten:

Capaciteitsverdeling

Per 2025 kunnen spoorvervoerders – aanvullend op concessies – binnenlands reizigersvervoer aanbieden via open toegang. ProRail faciliteert en ondersteunt deze ontwikkeling, maar constateert dat het huidige systeem van capaciteitsverdeling op het spoor in Nederland onvoldoende aansluit op de realiteit en Europees beleid van een open markt. Concessiehouders krijgen in de huidige wet- en regelgeving rondom capaciteitsverdeling voorrang bij de toewijzing van capaciteit – juist bij schaarste. Dit in combinatie met het hoge volume van de hoofdrailnetconcessie beperkt de ruimte om nieuwe aanvragen van vervoerders in te passen. Ook is de juridische ruimte voor ProRail om capaciteit flexibel te (her)verdelen of meerjarige afspraken te maken met nieuwe toetreders beperkt, wat investeringen onzeker en onaantrekkelijk maakt. Aanpassing van regelgeving is ook noodzakelijk om, indien nodig, vervoer van defensiematerieel met voorrang te kunnen inplannen.

Ecologie

Werkzaamheden van ProRail kunnen worden vertraagd als gevolg van de wettelijke bescherming van specifieke flora en fauna. Dit kan gepaard gaan met hoge kosten als bijvoorbeeld tijdens de uitvoering sprake is van ‘toevalstreffers’. Daarnaast

veroorzaken beschermde diersoorten zoals dassen en bevers regelmatig schade aan spoortaluds, waarvoor snelle ingrepen vereist zijn. ProRail pleit voor een evenwichtigere afweging tussen de bescherming van specifieke flora en fauna ten opzichte van tijd, kosten, veiligheid en andere maatschappelijke belangen (waaronder ook de kwaliteit van alle flora en fauna). Ook zouden duidelijke afspraken over ‘toevalstreffers’ tijdens uitvoering en snellere procedures bij vergunningverlening helpen om de uitvoerbaarheid te vergroten.

Spooremlacements

Met name rond spooremlacements heeft ProRail te maken met decentrale bevoegde gezagen die ieder eigen regelgeving hanteren ten aanzien van activiteiten die ProRail of vervoerders in het hele land uitvoeren. ProRail heeft dus met veel verschillende regimes, kaders en technisch voorgeschreven eisen te maken. Landelijk is geen sprake van consistente en uniforme regelgeving en handhaving van normen. Dit geldt in ieder geval voor milieu-compliance, activiteiten op emplacements zoals rangeren met gevaarlijke stoffen en verplichtingen die gesteld worden voor brandblusvoorzieningen en het moeten hebben van een bedrijfsbrandweer. Voor een uitvoeringsorganisatie die door het hele land dezelfde activiteiten verricht is het ontbreken van consistent en uniform beleid op dit thema onwenselijk. In december 2024 heeft de staatssecretaris van IenW aangekondigd om uniforme maatregelen- en voorzieningenpakketten in landelijke regelgeving vast te leggen, zonder mogelijkheid voor lokale aanvullende maatregelen. ProRail is voorstander van een voortvarende uitwerking en implementatie van dit beleid.

Stikstof

ProRail heeft te maken met de stikstofproblematiek in de gebruiksfase en bouwphase van projecten. Naar huidig inzicht gaat het om een beperkt aantal projecten. Voor de gebruiksfase gaat het om projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie

door gebruik van het spoor. We onderzoeken of we maatregelen kunnen nemen ten behoeve van de natuur of ter vermindering van stikstofuitstoot. ProRail kijkt met betrokken partijen welke opties er zijn om projecten door te laten gaan. Bij projecten in de bouwfase beoordeelt ProRail voor elk project hoeveel stikstof bij het werk vrijkomt, wat mogelijke ecologische effecten hiervan zijn en of maatregelen nodig zijn. In veel gevallen gaat het om beperkte, tijdelijke deposities die niet leiden tot significant negatieve effecten.

Netcongestie

De groei en de verduurzaming van het openbaar vervoer leiden tot een toenemende elektriciteitsvraag. Het spoor loopt echter tegen beperkingen aan als gevolg van netcongestie. Door prioriteit te geven aan het openbaar vervoer bij de verdeling van beschikbare netcapaciteit, kan duurzame mobiliteit mee blijven groeien met de vraag.

Stabiele financiering

ProRail heeft te maken met oplopende kosten voor instandhouding van het spoor. Tegelijk staat het beschikbare geld onder druk door bezuinigingen. In 2024 heeft ProRail, in een intensief traject met het ministerie van IenW, brede mogelijkheden onderzocht om het verschil tussen het benodigd en beschikbaar budget voor instandhouding op te lossen. In juni 2024 heeft de Tweede Kamer het Basiskwaliteitsniveau spoor (BKN) vastgesteld. Het verhogen van de efficiëntie van de eigen organisatie is ook één van de BKN maatregelen.

Na vaststelling van het BKN is het instandhoudingsbudget op het Mobiliteitsfonds geconfronteerd met een aanvullende bezuiniging als gevolg van de apparaatstaakstelling van het kabinet-Schoof en een korting op de prijsbijstelling 2025 uit de Voorjaarsnota 2025. Over de gevolgen hiervan voor ProRail (taakstelling) en uiteindelijke instandhoudingsbudgetten voor het spoor zal nog verdere besluitvorming plaatsvinden. Gegeven het belang van de infrastructuur, moet geborgd zijn dat er nu en in de toekomst voldoende middelen beschikbaar blijven.

Reactie bestuurskern IenW

Het ministerie van IenW is als opdrachtgever en 100% aandeelhouder van ProRail verantwoordelijk voor het waarborgen van een beschikbaar en betrouwbaar spoornet binnen de beschikmiddelen (voor capaciteit van het spoor beheerd door ProRail), kaders en middelen. De uitvoerbaarheid van het werk, met name in het licht van de huidige uitdagingen, is van groot belang. Daarbij is het goed te beseffen dat ProRail geen onderneming in traditionele zin is. Het heeft een publieke doelstelling, kent geen concurrenten en hoeft geen winst te maken. De inkomsten bestaan uit overheidssubsidies en de wettelijke gebruiksvergoeding. Veel risico's en tegenvallers worden niet opgevangen door ProRail, maar door de Staat. Voor de aandeelhouder staat daarom niet winstmaximalisatie, maar de fitheid van de organisatie op de lange termijn centraal. Daarbij gaat het vooral om personeel, financiën (o.a. doelmatigheid) en ICT, evenals het faciliteren van een goede samenwerking tussen ProRail en IenW.

ProRail signaleert problemen rondom de maakbaarheid van werkzaamheden. Schaarste aan personeel en grondstoffen, beperkte financiële middelen en externe knelpunten, zoals stikstof en netcongestie beïnvloeden de maakbaarheid van het werk. IenW herkent deze uitdagingen en benadrukt dat de uitvoerbaarheid van het werk een gezamenlijke zorg is. Dit soort knelpunten worden daarom in nauw overleg tussen IenW en ProRail besproken.

Een uitdaging die ProRail ook benoemt, zijn verouderde of tegenstrijdige regelgeving en de effecten van nieuwe regelgeving op het werk van ProRail. IenW en ProRail hebben afgesproken dat ProRail deze uitdagingen verder concretiseert via concrete casussen. Aan de hand van die concretisering wordt bepaald of het ministerie verder praat met het verantwoordelijke ministerie voor de betreffende regelgeving.



Het dossier rond spooremlacementsen is hiervan een goed voorbeeld: lenW en ProRail hebben dit samen opgepakt, waarbij lenW ook in gesprek gaat met andere ministeries, bijvoorbeeld over veiligheid. Ook bij andere uitdagingen, zoals ecologie en netcongestie, werken ProRail en lenW met andere stakeholders samen. Zorgvuldige inhoudelijke afstemming vraagt echter tijd.

ProRail wijst ook op het belang van financiële continuïteit. Een robuust spoornetwerk vereist aanzienlijke investeringen en is van groot belang voor bijvoorbeeld het woon-werkverkeer, de Nederlandse industrie en ook voor bijvoorbeeld de defensielogistiek. Tegelijkertijd hebben het ministerie en ProRail te maken met de kaders van de rijksbegroting. Het ministerie probeert *ProRail te helpen* door bijvoorbeeld veel risico's te dragen, zoals tegenvallende gebruiksvergoedingen en kostenstijgingen boven inflatie. Zo is de vraag, of de korting op de prijsbijstelling bij de Voorjaarsnota 2025 voor al het werk van ProRail doorwerkt, nog onderwerp van gesprek. Tegelijkertijd is het ook van belang dat de spoorsector zelf ook inzet op doelmatigheid en kostenstijgingen probeert te beperken. Als het Mobiliteitsfonds niet wordt aangevuld betekent dit dat binnen het Mobiliteitsfonds moet worden geprioriteerd, wat ook kan leiden tot her prioritering binnen het spoordomein. Het is terecht dat ProRail aangeeft dat de regie daarvoor bij het ministerie ligt, waarbij ProRail wel een belangrijke adviserende rol zal hebben. lenW blijft zich inzetten voor een robuust en toekomstbestendig spoornet, binnen de kaders, in nauwe samenwerking met ProRail en andere betrokken partijen.



RDW

(Dienst Wegverkeer)

Taakomschrijving

De RDW staat voor veiligheid, duurzaamheid en rechtszekerheid voor weggebruikers en samenleving. De RDW vervult primair vier rollen in de voertuigketen met daarin een aantal kerntaken in opdracht van de Nederlandse overheid:

- Goedkeuringsautoriteit: voertuigen en voertuigonderdelen toelaten op de Nederlandse en Europese markt en ontheffingen verlenen.
- Toezichtsautoriteit: toezicht houden op fabrikanten, erkende bedrijven en kentekenhouders, en controle uitoefenen op de technische staat en uitstoot van voertuigen.
- Registratieautoriteit: registreren en beheren van voertuiggegevens, rijbewijzen en parkeerinformatie, informatie aan belanghebbenden verstrekken, en documenten afgeven.
- Tolheffer: onderhouden van heffingssystemen, tol heffen, en vrachtwagenheffing in uitvoering brengen.



Uitdagingen

In 2023 heeft de RDW een aantal knelpunten gesignaleerd die belemmerend zijn voor de goede uitvoering van zijn publieke wettelijke taken. De knelpunten die in 2023 zijn geïnterpreteerd, zijn momenteel nog niet of niet geheel opgelost.

1. Er is onvoldoende ruimte om kennis mee te kunnen laten ontwikkelen met omgeving

Om aan kennisontwikkeling en -behoud te kunnen doen, heeft de RDW zelf activiteiten en faciliteiten nodig. Daar heeft de RDW lenW voor nodig voor o.a. taken, regelgeving en investeringen. Sinds de Stand van de Uitvoering lenW 2023 zijn goede stappen gezet in de intensivering van de samenwerking met lenW en andere partners, bijvoorbeeld in de aanleg van het nieuwe testcentrum te Marknesse, bij de totstandkoming van het 'nieuwe' erkenningstelsel MERK en in de voorbereidingen voor de aanpassing van de Wegenverkeerswet om bijvoorbeeld testen op de openbare weg mogelijk te maken. Het belang van kennis opbouwen en behouden blijft groot. Het betreft vooral de kennis die noodzakelijk is voor de taken van de RDW op het gebied van voertuigen en voertuigautomatisering, maar in toenemende mate ook om de software en security-aspecten en de ontsluiting en het gebruik van voertuigdata.

2. Onvoldoende mogelijkheden voor data delen tussen overheden onderling en tussen overheden en bedrijfsleven

Ook dit knelpunt is nog actueel vanuit de noodzaak om het delen van voertuigdata tussen fabrikant en overheidsinstelling verder te onderzoeken en te reguleren. Het voorstel van de Europese Commissie voor toegang tot voertuigdata is verder uitgesteld. Er is echter voortgang nodig in de ontwikkeling van het uitlezen, het gebruik en de bescherming van data uit voertuigen. De RDW is voornemens om in dit

kader praktijktoetsingen te doen, waarbij de verkregen inzichten kunnen bijdragen aan de overheidsdienstverlening en de totstandkoming van beleid en regelgeving op dit terrein.

3. Legacy op wetgeving

Dit knelpunt is nog niet opgelost. Door de overzichten en een begin van prioritering is er wel meer aandacht op managementniveau voor dit probleem, maar de capaciteit binnen lenW voor het tot stand brengen van de wet- en regelgeving is nog steeds te beperkt. Risico is dat de RDW feitelijk taken zonder voldoende juridische grondslag uitvoert of dat de RDW geen verbeteringen in de uitvoering kan doorvoeren, omdat de regelgeving niet wordt aangepast. Onzekerheid over wetgeving belemmert de dienstverlening aan burgers. De vertraging heeft gevolgen voor verschillende (branche) partijen waarmee de RDW intensief samenwerkt, wat kan leiden tot frustratie of imago schade.

4. Regeldruk door toename toezicht, compliance en horizontale wetgeving

Voor de RDW is hierbij zowel de Europese als de nationale dimensie van regelgeving relevant. Regelgeving met betrekking tot de uitvoering die de RDW raakt, komt steeds meer centraal vanuit Brussel (EC) en Genève (UN-ECE).

Naast bovengenoemde knelpunten ervaart de RDW ook belemmeringen in de uitvoering van zijn wettelijke taken door complexiteit van wet- en regelgeving. De RDW heeft daarbij vooral te maken met het achterblijven van de nationale wetgeving op de maatschappelijke ontwikkelingen, innovatie en techniek. En met een toename van Europese (rechtstreeks werkende) regelgeving. Dit verhoogt onder meer het risico op fouten of op onbedoelde niet-naleving van verplichtingen. RDW ervaart geen knelpunten door overlap of stapeling van verschillende wet- en regelgeving, maar er is wel sprake van een toename van horizontale wetgeving, zowel Europees als nationaal. RDW anticipeert op nieuw beleid door in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd te zijn over en betrokken te zijn bij relevant nieuw beleid, zowel nationaal als internationaal. De afstemming en samenwerking in Europa neemt in belang toe. Daarom versterkt de RDW de internationale samenwerkingsverbanden. Daarnaast vraagt de RDW, bijvoorbeeld in het kader van het digitaliseringsbeleid, aandacht voor behoud van (ruimte voor) maatwerk als dit noodzakelijk is voor een doelmatige en doeltreffende publieke dienstverlening. De RDW ziet een toenemend belang van digitale processen en data om de publieke dienstverlening kwalitatief goed te kunnen houden en de maatschappelijke vraag te kunnen beantwoorden. Er is veelal regelgeving nodig om digitalisering en datagebruik mogelijk te maken.

Samengevat ziet de RDW de volgende belangrijke trends en ontwikkelingen sinds de Stand van de Uitvoering uit 2023:

- De in 2023 geïnventariseerde knelpunten zijn nog niet allemaal opgelost. Wel wordt beter samengewerkt met lenW om te komen tot de nodige prioritering en uitwerking van wet- en regelgeving voor taakuitvoering door RDW;
- Er is een onverminderde noodzaak van capaciteit voor wet- en regelgeving;
- Er is sprake van een toenemende Europese invloed;
- Er is merkbaar meer oog en aandacht voor de uitvoering, bijvoorbeeld in de gesprekken met de ministeries en bewindspersonen. Dat is een positieve ontwikkeling.

Reactie bestuurskern lenW

1. Er is onvoldoende ruimte om kennis mee te kunnen laten ontwikkelen met omgeving

lenW herkent het door de RDW geschetste beeld dat het belang van kennis opbouwen en behouden groot blijft. De automotive industrie blijft zich snel ontwikkelen. Dit betekent dat de RDW zich blijvend moet ontwikkelen om haar taken goed te kunnen blijven uitvoeren. De samenwerkingen die door de RDW, met onder andere het CBR, zijn aangegaan op het gebied van voertuigautomatisering, zijn daarin een belangrijk instrument. Samen met de RDW ondernemen we acties om de beschikbare capaciteit goed te benutten, denk bijvoorbeeld aan:

- Effectieve beïnvloeding in Brussel door prioriteitenstelling en samenwerking met andere landen op andere thema's;
- Duidelijke rolverdeling in beleidstrajecten (wie doet wat) en fasering waar nodig.

2. Onvoldoende mogelijkheden voor data delen tussen overheden onderling en tussen overheden en bedrijfsleven

lenW herkent de noodzaak voor duidelijke afspraken rondom het delen van voertuigdata. Het blijft onverminderd belangrijk om bij datadeling tussen overheden en tussen overheden onderling en het bedrijfsleven vast te houden aan verschillende privacy- en veiligheidsoverwegingen. Om ontwikkelingen te bewaken op het thema voertuigdata wordt er vanuit lenW, in samenwerking met de RDW, gewerkt aan een bredere beleidsagenda voertuigdata. lenW is in principe positief over het initiatief van de RDW voor praktijktoetsingen rondom het gebruik van voertuigdata. lenW blijft daarbij vinger aan de pols houden met oog voor privacy van de automobilist en bijdrage aan de uitvoering van de wettelijke taken door de RDW.

3. Legacy op wetgeving

lenW herkent het risico dat de RDW beschrijft. Door het gezamenlijk inzichtelijk maken van waar de grootste knelpunten liggen en daar prioriteit aan te geven, zijn er afgelopen twee jaar stappen gezet in het mitigeren van dit risico. De capaciteit binnen lenW voor het tot stand brengen van en aanbrengen van benodigde wijzigingen in de wet- en regelgeving blijft helaas beperkt. Gegeven de potentiële risico's die zijn gemoeid met het onvoldoende verankeren van de taakuitvoering en verbeteringen daarbinnen, vraagt dit de komende periode blijvende aandacht.

4. Regeldruk door toename toezicht, compliancy en horizontale wetgeving

lenW herkent dit beeld en is positief over de grote inzet van de RDW in diverse internationale samenwerkingsverbanden. Het blijft daarbij wel belangrijk om de inzet op internationaal beleid goed af te blijven stemmen met lenW. Hierover hebben RDW en lenW duidelijke afspraken gemaakt en als gevolg daarvan is er veelvuldig contact over (te verwachten) ontwikkelingen op dit vlak.



Rijkswaterstaat

Taakomschrijving

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie en houdt onze delta veilig. Rijkswaterstaat (RWS) is één van de uitvoeringsorganisaties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS heeft de verantwoordelijkheid voor het optimaal beheren, ontwikkelen en laten functioneren van de nationale infrastructuur. Hiervoor beheert, onderhoudt en ontwikkelt RWS het hoofdwatersysteem, het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet en ook de dienstverlening op de netwerken. Door ruim 225 jaar kennisopbouw van de inrichting van ons land, is dat meer dan het technisch uitvoeren van projecten aan water, vaarwegen en wegen. We werken samen aan duurzame oplossingen voor een veilig, leefbaar, bereikbaar en weerbaar Nederland. Dit doen we voor de veiligheid van de kwetsbare delta. Voor het vestigingsklimaat en concurrentievermogen in Nederland. Voor het verbinden van vitaal economische functies van werk, goederen, onderwijs en wonen. Voor een gezonde leefomgeving. Voor welvaart en welzijn van alle inwoners. Voor nu en de generaties die volgen.



Uitdagingen

Als we willen voorkomen dat Nederland fysiek en economisch vastloopt, is goede infrastructuur een vereiste. Helemaal nu de concurrentiepositie van Nederland en Europa verandert en de geopolitieke onrust vraagt om de weerbaarheid van Nederland te vergroten. Waterveiligheid is van levensbelang voor een land dat voor 26% onder zeeniveau ligt en voor 60% overstromingsgevoelig is.

De goede infrastructuur in Nederland is niet meer vanzelfsprekend

Rijkswaterstaat werkt aan de grootste instandhoudingsopgave van het wegennet, vaarwegennet en watersysteem ooit. Het overgrote deel van de hoofdnetwerken is in de jaren 50 tot 80 van de vorige eeuw gebouwd en soms zelfs daarvóór. Objecten bereiken steeds sneller en massaal het einde van de levensduur. De oorspronkelijke ontwerpen van veel objecten zijn niet berekend op de nieuwe (prestatie)eisen die de huidige omstandigheden stellen aan de netwerken:

- Weerbaarheid: de netwerken moeten bestand zijn tegen moedwillige dreigingen zoals hackers, militaire dreigingen, terrorisme en activisme;
- Klimaatbestendigheid en Klimaatadaptatie: het bestand zijn en blijven tegen natuurlijke dreigingen als overstromingen en perioden van droogte;
- Leefbaarheid: het inpassen van de netwerkfuncties in de beschikbare ruimte en met behoud van de kwaliteit van de leefomgeving (bodem, water en lucht);
- Verduurzaming: het klimaatneutraal en circulair maken van de netwerken;
- Groeiend verkeer: borgen dat de netwerken de vitale economische centra en functies als werk, goederen, onderwijs en wonen optimaal blijven verbinden;
- Data, digitalisering en Industriële automatisering bieden kansen om nieuwe technologieën optimaal te benutten om kwaliteit, efficiëntie en betrouwbaarheid van de netwerken te vergroten.

Het lukt Rijkswaterstaat de afgelopen tijd om steeds meer objecten te onderhouden en waar nodig te vervangen. Desondanks loopt de gemiddelde leeftijd van de infrastructuur nog steeds elke dag verder op, omdat het tempo van vernieuwing te laag is. Het uitgesteld onderhoud neemt verder toe en de conditie van de infraobjecten wordt zichtbaar en meetbaar (ontoelaatbaar) slechter. En daarmee loopt het aantal storingen, ongeplande werkzaamheden en afsluitingen van vaarwegen en wegen verder op. Dit raakt (vaar)weggebruikers, inwoners en bedrijven.

Schaarste remt een voortvarende aanpak

Grote transitie in het fysieke domein, zoals op het gebied van energie, landbouw en woningbouw doen net als de infra-opgave een groot beroep op schaarse bouw- en grondstoffen, financiële ruimte, stikstofruimte, fysieke ruimte, menskracht in de markt en specialistische kennis. Daarbij komt dat (vaar)weggebruikers steeds minder de consequenties zoals hinder accepteren. Dit maakt dat de opgave van Rijkswaterstaat om de instandhouding en verdere ontwikkeling van de nationale infrastructuur voortvarend aan te pakken, onder druk staat. Rijkswaterstaat ervaart op elk van deze gebieden beperkingen om als assetmanager regie te kunnen voeren over de kwaliteit en het functioneren van de netwerken. De voortvarende aanpak die Rijkswaterstaat voor ogen heeft wordt hierdoor in de praktijk geremd.

Uitstel leidt tot hogere kosten – voorspelbare investeringsstroom is cruciaal

Onderhoud dat wordt uitgesteld, pakt uiteindelijk veel duurder uit dan tijdig ingrijpen. Wachten met besluiten vergroot niet alleen de kosten, maar ook de financiële, economische en veiligheidsrisico's. Die ontwikkeling moet worden gekeerd. In het buitenland, zoals recent in Duitsland, zien we al wat de gevolgen zijn van te lang uitstellen van onderhoud; enorme aanvullende investeringen zijn daar noodzakelijk. Ook Nederland zal die kant op gaan als we niet tijdig handelen.

Extra investeringen betekenen dat meer werk naar de markt moet worden gebracht - vooral naar ingenieurbureaus, techniekbedrijven en bouwers in de Grond-, Weg- en Waterbouw sector. Een stabiele, beheerste en langjarig voorspelbare investeringsstroom is daarvoor essentieel. Alleen dan kunnen bedrijven blijven investeren in vakmensen, materieel en kennis. Zo kunnen we samen blijven bouwen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Complexiteit door stapeling van (de)centraal beleid en verantwoordingsdruk

Rijkswaterstaat heeft in de uitvoering te maken met wet- en regelgeving van verschillende ministeries. Soms versterkt dit beleid elkaar en soms levert dit tegenstrijdigheden op in de uitvoering.

Net zoals de rijksoverheid formuleren gemeenten en provincies ambities op verschillende beleidsterreinen. Het belang van de uitvoering van landelijke projecten kan op gespannen voet staan met decentrale politiek-bestuurlijke beslis- en regelruimte van gemeenten, provincies en waterschappen. De complexiteit van uitvoering van projecten voor een landelijk opererende infrabeheerder als Rijkswaterstaat wordt door de stapeling van (de)centraal beleid bemoeilijkt in geld, tijd en/of beschikbare locaties. Aanvullend wordt om een verantwoording of monitoring gevraagd. Dit vraagt veel capaciteit van de uitvoering. De effectiviteit van de uitvoering komt daarmee steeds meer onder druk te staan.

Handelingsperspectief

De wereld om ons heen is volop in beweging. En ook in deze tijd beweegt Rijkswaterstaat mee. We hebben als Rijkswaterstaat altijd krachtig en wendbaar ingespeeld op de veranderende maatschappelijke vragen, behoeften en ontwikkelingen. Dat doen we al ruim 225 jaar. We houden Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar. Maar meebewegen is in deze tijd niet langer genoeg.

De opgaven waarvoor we staan zijn groot en ingewikkeld. Het oplossen daarvan lukt ons niet alleen. Zoals we dit land samen hebben opgebouwd zullen we het ook samen toekomstbestendig moeten maken. Versnellen gaat daarom alleen lukken als we fundamenteel anders gaan samenwerken in de keten, van politiek en beleid tot en met de aannemer. Op basis van gelijkwaardigheid en vertrouwen. En met het gemeenschappelijke doel voor ogen.

Samenwerking met marktpartijen

Goede samenwerking met de markt en een financieel gezonde sector zijn belangrijke voorwaarden om onze grote productieopgave waar te kunnen maken. Rijkswaterstaat en marktpartijen zetten zich de komende jaren in voor een brede transitie in de infrasector. We blijven daarbij de lijn volgen die is ingezet met het programma 'Op weg naar een vitale Infrasector' en leggen accenten op basis van het advies van de adviesgroep Kohsiek 'Instandhouding voorop!' (2024). Dat betekent dat we vanuit een goede samenwerking in de hele keten werken aan een evenwichtige risicoverdeling, acceptatie van onzekerheden en inzet op collectieve beheersing. Oftewel: een stabiele, voorspelbare investeringsstroom, een programmatische aanpak van de werkzaamheden waarbij kennisontwikkeling, innovatie en standaardisatie worden gebruikt als vliegwiel en ten slotte reductie van tender inspanning en kosten, doorlooptijden en faalkosten.

We dagen onszelf en de markt uit om continu te zoeken naar verbetering. In het actiegerichte samenwerkingsplatform Taskforce Infra werken we samen met de markt aan innovatieve oplossingen en ontwikkelingen. Deze krijgen hun concrete toepassing in bijvoorbeeld de nieuwe inkoopstrategie, voor de vernieuwingsopgave. De beweging is ingezet van een objectgerichte aanpak naar steeds vaker een portfolioaanpak waarin soortgelijk werk wordt gebundeld. Stapsgewijs komen we zo tot een samenhangende werkwijze die gericht is op de totale opgave buiten.

Keuzes en stabiliteit in beleid sterkt vertrouwen

De uitdagingen vragen om prioritering, duidelijke keuzes en constant beleid. Dat sterkt vertrouwen en biedt zekerheid. Heldere prioritering en continuïteit geeft rust, efficiency en biedt ruimte voor innovatie en investeringen vanuit de markt. Wetgeving moet eenvoudiger worden. Alleen met elkaar, met overheden, met marktpartijen en met aandacht voor de gebruiker kunnen we deze complexe opgaven het hoofd bieden.

Uitvoering vroegtijdig aan tafel

Rijkswaterstaat vormt op zijn terrein de verbinding tussen de politieke besluiten en dat wat inwoners ervaren van de overheid. Bij de uitvoering wordt het vertrouwen van de burger in de overheid gemaakt of gekraakt. Dat vertrouwen is geen gegeven. We moeten daarin blijven investeren. Binnen het ministerie van IenW wordt RWS steeds vaker in het proces van beleidsvoorbereiding betrokken om de kennis en kunde van de uitvoeringspraktijk vroegtijdig in te brengen. Daarnaast toetst RWS het beleid door middel van uitvoeringstoetsen. In 2024 zijn 10 - 15 toetsen uitgevoerd. Met technische hoorzittingen geeft RWS enkele keren per jaar een toelichting aan de politieke omgeving op wat wel en niet werkt.

Door aan de voorkant de mogelijkheden en grenzen goed te bespreken, herstelt het vertrouwen. Vanuit dit vertrouwen kan het gesprek worden gevoerd over vrijheidsgraden en verdeling van verantwoordelijkheden bij de uitvoering van het beleid. Zoals het advies 'De uitvoering aan zet' van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur stelt: 'Uitvoering van het beleid vereist een [gelijkwaardig en] effectief samenspel tussen alle betrokkenen'.

Voldoende tijd en geld

De samenleving vraagt steeds meer van uitvoeringsorganisaties in Nederland. RWS wil de dienstverlening kunnen bieden die inwoners en bedrijven mogen verwachten. Zoals een (water)veilige delta, goede en veilige hoofdwaterwegen en hoofdwegen.

De uitvoering maakt de politieke belofte waar. Alle verwachtingen kunnen alleen worden waargemaakt met tijdig voldoende tijd en geld. Tijd is nodig om opdracht te verstrekken aan marktpartijen en om af te stemmen met lokale overheden, gebruikers en omwonenden. Daarnaast is tijd nodig om nieuwe wetgeving te implementeren. Voldoende geld is nodig om de kosten te kunnen dekken. Investeren in digitalisering, kennis en vakmanschap is daar onderdeel van.

Productie verhogen door aanpassing binnen de eigen organisatie

De grote opgave waar RWS voor staat vraagt om een aanzienlijke productieverhoging. We kunnen het ons niet permitteren op de oude manier door te gaan. We moeten, eenvoudig gezegd, meer doen met hetzelfde aantal mensen. RWS bouwt voort op het vele dat al goed gaat. We zetten in op een set samenhangende acties om onze structuur, processen en cultuur te verbeteren met als resultaat 750 FTE meer richting de uitvoering. In 2024 zijn we gestart met het vereenvoudigen van processen binnen Rijkswaterstaat. In 2025 is de reorganisatie 'Samenhangend Toekomst Perspectief' (STP) in gang gezet.

De belangrijkste keuzes die we daarbij maken:

- Assetmanagementproces binnen RWS centraal te stellen;
- Eenvoud en eenduidigheid in sturing en maximale inzet van onze capaciteit voor onze kerntaken. Uitgangspunt is centrale sturing op vakmanschap en kwaliteit van elke medewerker en decentrale inzet op de opgave;
- Oprichten van de RWS-academie waar medewerkers centraal worden opgeleid. Voor leren en ontwikkelen komt tijd beschikbaar;
- Onze cultuur verandert daarin mee. De cultuur die we willen is een samenwerkingscultuur. Een cultuur gericht op resultaat met behoud van de relatie. We vertrouwen op elkaars vakmanschap.

Met deze veranderingen in de organisatie speelt RWS in op de nieuwe vragen, wensen en ontwikkelingen in de maatschappij. Zo blijft RWS zich inzetten voor duurzame oplossingen die zorgen voor een veilig, leefbaar, bereikbaar en weerbaar Nederland door adequate instandhouding en ontwikkeling van de nationale infrastructuur. Op die manier kunnen we de uitdagingen van nu en straks goed aanpakken. Maar dat lukt niet alleen; we hebben anderen nodig. Het is belangrijk om de voorwaarden van buitenaf, zoals hierboven genoemd, goed te regelen.

Reactie bestuurskern lenW

Reactie beleidskern

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie en houdt onze delta veilig. Het is belangrijk om daarin te blijven investeren. Daarom werken we als beleid en RWS sinds 2024 op een andere manier samen om de productie op instandhouding te verhogen. Hiermee pakken we de door RWS genoemde uitdagingen in de uitvoering aan. Hoewel we samen in de keten al veel stappen zetten om de productie te verhogen signaleert ook de beleidskern dat het uitgesteld onderhoud nog steeds oploopt. Een robuust hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem vereist aanzienlijke investeringen voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland voor nu en de generaties die volgen.

We trekken samen op als beleid en uitvoering (als één lenW) om blijvend na te denken over ontwikkelingen zoals (digitale) weerbaarheid, energietransitie, schaarste in grondstoffen, klimaatontwikkelingen en toenemende aandacht voor gezonde leefomgeving. Deze ontwikkelingen zorgen voor toenemende druk op de robuustheid van de netwerken. Daarnaast vraagt de beleidskern aandacht voor de acceptatie van hinder om deze grote instandhoudingsopgave het hoofd te bieden.



Dit doen we door vroegtijdig met RWS om tafel te gaan en expliciet stil te staan bij het tijdig betrekken en informeren van de burger.

2024: start andere manier van werken

Het kerndepartement lenW ziet een aantal positieve ontwikkelingen bij zowel RWS als de rest van lenW. Zo werken we sinds 2024 met een Basiskwaliteitsniveau (BKN) als stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau voor de Rijkswaterstaat-netwerken. Ook is er een meerjarenafspraak instandhouding afgesloten tussen beleid en Rijkswaterstaat, die doorloopt tot en met 2030. Hierdoor ontstaat meer continuïteit in de opgave en krijgen Rijkswaterstaat en de markt ruimte om de instandhoudingsopgave efficiënter te organiseren. Als derde wordt ingezet op efficiënter (samen)werken in de gehele keten met professionalisering van het assetmanagement.

Er gelden vanuit beleid sobere uitgangspunten voor instandhouding en er is ruimte voor RWS om zelf te prioriteren binnen de opgave. Met het maken van deze afspraken onderkennen we de uitdagingen die RWS noemt.

Reorganisatie RWS

Deze andere werkwijze vraagt om veranderingen in processen, structuur en cultuur. We onderschrijven dan ook de plannen voor de voorgenomen reorganisatie binnen RWS. We gaan ervan uit dat gedurende de verbouwing de winkel wel openblijft; niet alleen met het oog op de instandhoudingsopgave, maar ook op ontwikkeling.

De nieuwe manier van werken én de reorganisatie van RWS bieden perspectief. Met een sterk verbeterd assetmanagement en meer Rijkswaterstaters in de directe productie (circa 750 FTE) neemt de maakbaarheid sterk toe. Het kerndepartement gaat er vanuit dat deze extra FTE's het ook mogelijk gaan maken dat gepauzeerde projecten en andere ontwikkelprojecten opgepakt kunnen worden, mits voldoende stikstofruimte en financiële middelen beschikbaar zijn.

Het genoemde rapport Kohsiek 'Instandhouding voorop!' kan mogelijk de suggestie wekken dat de aandacht voor ontwikkeling van infrastructuur en de voorbereidende verkenningen en planvorming minder van belang is. Gezien de politieke prioriteiten rond bijvoorbeeld (water)veiligheid, huisvesting en militaire mobiliteit zal steeds samen met beleid een goede afweging gemaakt moeten worden tussen instandhouding en ontwikkeling. Het door RWS geschetste perspectief van 'goede infrastructuur is niet vanzelfsprekend' buigen we met de nieuwe manier van werken én de reorganisatie bij RWS om in 'goede infrastructuur is wél vanzelfsprekend'.

Reactie Directie Eigenaarsadvisering

RWS werkt aan veranderingen die de processen, structuur en cultuur van de organisatie verbeteren middels het Samenhangend Toekomstperspectief (STP). De continuïteitsverantwoordelijke wordt door RWS betrokken bij de implementatie van het STP. Het is goed om te zien dat RWS de capaciteiten van het personeel verder versterkt en focus aanbrengt, en het voornemen assetmanagement centraal te stellen. Wij vragen extra aandacht voor een concrete planning naar certificering en resultaat op de professionalisering van het assetmanagement, na het niet behalen van de ambitie van certificering in 2025. Het STP betekent niet alleen een andere werkwijze binnen RWS, maar beïnvloedt ook de processen voor het kerndepartement en andere samenwerkingspartners.

Terecht stipt Rijkswaterstaat de geopolitieke onrust aan, wat vraagt om het vergroten van de weerbaarheid van Nederland. RWS speelt hierin een belangrijke rol als verantwoordelijke voor het optimaal beheren, ontwikkelen en laten functioneren van de nationale infrastructuur. Tegelijkertijd staat de organisatie voor een grote instandhoudingsopgave van het wegennet, vaarwegennet en watersysteem dat verouderd is.

Onze verouderde infrastructuur vormt een reëel en groeiend risico voor de continuïteit van vitale mobiliteits- en watersystemen in Nederland. Assets bereiken het einde van hun technische levensduur en storingen, veiligheidsrisico's en capaciteitsproblemen nemen toe, daarom is tempo nodig in onderhoud en vervanging. De bestuurlijke driehoek werkt hier hard aan om zo samen gesteld te staan voor de maatschappelijke opgave en de dienstverlening te optimaliseren.

Ook de robuustheid van onze infrastructuur onder veranderende klimatologische omstandigheden en geopolitieke onrust is van groot belang. Weerbaarheid, waaronder ook zeker de ICT-kant van de netwerken, wordt steeds belangrijker. Veel van de bestaande objecten zijn niet ontworpen voor zwaarder en een groter volume aan vrachtverkeer. Het versterkt de noodzaak om met de beschikbare middelen te investeren in onderhoud en vernieuwing.

Als continuïteitsverantwoordelijke herken ik de oproep van RWS voor voldoende financiële middelen om de goede taakuitvoering te borgen. Als bestuurlijke driehoek moeten we intensiever met elkaar samenwerken om de beperkt beschikbare financiële middelen zo doelmatig en doeltreffend mogelijk in te zetten. Zo werken we samen aan het optimaliseren van overleggen en rapportages. De maatschappelijke opgaven en de beschikbare middelen vragen om scherpe prioritering en het maken van duidelijke keuzes.

Deel B

Dwarsdoorsnedes uitvoeringsorganisaties



Introductie

Aanleiding

DEA spant zich in voor de bestuurlijke continuïteit, imago, financiële gezondheid, personeel en dienstverlening van de uitvoeringsorganisaties. Hiertoe kijkt DEA ook specifiek naar de personele aspecten van de organisaties aan de hand van indicatoren zoals ziekteverzuim, diversiteit en kostenontwikkeling. Dit deel B van de Stand van de Uitvoering geeft cijfermatig inzicht in deze indicatoren. DEA gebruikt deze indicatoren voor de effectieve uitvoering van de bevoegdheden van de eigenaar of continuïteitsverantwoordelijke. Afhankelijk van de organisatievorm (zbo, agentschap of beleidsdeelneming) betreft dit de toetsing van de begroting, goedkeuring van tarieven voor de bekostiging van publieke diensten, het benoemen van hun bestuurders en het beoordelen van de jaarverslagen.

Hieronder volgt een selectie van dwarsdoorsneden van de uitvoeringsorganisaties aan de hand van kwantitatieve indicatoren. Deze indicatoren geven een cijfermatig inzicht in de prestaties op het terrein van personeel, financiën en de dienstverlening. Het betreft; diversiteit in de top, omvang van het personeelsbestand, externe inhuur en ziekteverzuim. Daarnaast wordt inzicht geboden in tariefontwikkelingen binnen de door tarieven gefinancierde organisaties en het aantal klachten en Woo-verzoeken, als een indicatie voor de kwaliteit van de dienstverlening. De scores op deze indicatoren laten een grote verscheidenheid tussen de organisaties en hun ontwikkeling zien. Ze geven een beeld van de ontwikkeling van het personeelsbestand, de externe inhuur en de financiën per organisatie.



Personeel

Diversiteit in de top

Het percentage man/vrouw in de besturen bedroeg op 30 september 2025 ongeveer 63% / 37% (man/vrouw). Voor de interne toezichthouders was dit circa 56% / 44%.

		ACNL	ANVS	CBR*	KNMI	LVNL	NIWO	Pro Rail	RDW	RWS	Totaal
Directie	Vrouw	0	1	0	1	1	0	1	1	2	7
	Man	1	1	1	1	1	1	1	1	4	12
RvA/ RvT/ RvC	Vrouw	n.v.t.	2	2	2	2	2	3	3	n.v.t.	16
	Man	n.v.t.	4	3	5	3	1	3	2	n.v.t.	21

Tabel B2.1. Aantallen mannen en vrouwen in de besturen en interne toezichtsorganen, peildatum 30 september 2025.

*Op het moment van de peildatum is de vacature van algemeen directeur bij het CBR vacant. De verwachting is dat eind 2025 het bestuur volledig is.

1 ACNL: is omgevormd tot Zbo per 1 april 2020. Rapporteert over de gemiddelde FTE-formatie aan het begin van het boekjaar, dus 31 maart.

2 ANVS: betreft de ambtelijke FTE-bezetting inclusief bestuursleden.

3 CBR: betreft de FTE-bezetting aan het einde van ieder jaar.

4 LVNL: betreft de FTE-formatie aan het einde van ieder jaar.

5 RWS: betreft de FTE-formatie aan het einde van ieder jaar.

6 KNMI: betreft de gemiddelde FTE-bezetting.

Omvang van het personeelsbestand

Het aantal FTE per organisatie biedt inzicht in aspecten zoals de schaal en complexiteit van de organisatie. De uitvoeringsorganisaties rapporteren op verschillende manieren over dit onderwerp. In de tabel is gekeken naar de gemiddelde formatie per jaar uitgedrukt in FTE. Dit is het aantal beschikbare plaatsen of functies binnen de organisatie (bezetting betreft het aantal personen die deze functies ook daadwerkelijk vervullen).

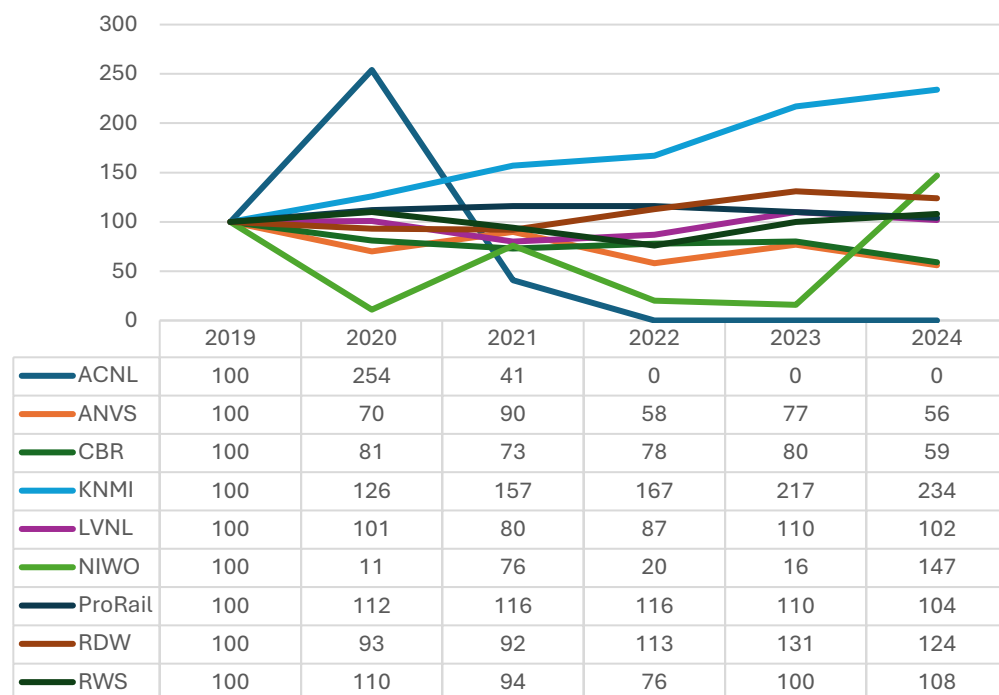
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ACNL 1	-	-	-	8	8	8	8	9
ANVS 2	120	121	126	122	120	150	156	177
CBR 3	1098	1151	1196	1217	1223	1309	1447	1522
LVNL 4	926	965	1031	1066	1028	1140	1156	1282
NIWO	27	26	27	30	32	34	34	34
RDW	1487	1507	1548	1588	1645	1751	1827	1904
ProRail	4175	4304	4369	4464	4655	4881	5071	5229
RWS 5	8797	8876	9110	9915	10089	10167	10721	10111
KNMI 6	383	373	357	370	402	411	443	483

Tabel B2.2. Ontwikkeling personeelsbestand, gemeten naar gemiddelde formatie in FTE over het gegeven jaar, excl. externe inhuur (afkomstig uit de jaarverslagen).

Personeel

Ontwikkeling kosten externe inhuur

In deze grafiek staat de absolute kostenontwikkeling van de inhuur van extern personeel bij de uitvoeringsorganisaties van IenW. De informatie is afkomstig uit de jaarverslagen. De getallen zijn geïndexeerd met 2019 als indexjaar. Dit geeft een trendmatig beeld van de mate waarin de uitvoeringsorganisaties gebruik maken van extern personeel. Inzicht in (de ontwikkeling van) deze indicator is (onder andere) van belang om kosten te kunnen beheersen en continuïteit van dienstverlening te waarborgen.



Tabel B2.3. Ontwikkeling kosten externe inhuur.

Ziekteverzuim

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Eigen norm 2024
ACNL**	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,4	0,4	-
ANVS	-	5,1	3,2	3,8	3,5	4,0	3,6	4,5	4
CBR	7,0	6,1	5,9	6,0	6,4	8,0	8,0	6,7	-
LVNL	4,2	4,1	4,1	4,0	3,9	5,1	3,8	4,0	4
NIWO	5,1	8,5	1,8	1,7	3,1	6,3	13,5	17,7	-
RDW	5,5	5,1	4,8	4,8	4,7	5,7	5,4	5,5	5
ProRail	4,0	3,9	4,2	4,0	4,4	5,2	4,5	4,8	4
RWS	4,4	4,8	4,7	4,1	4,3	5,3	5,2	5,0	4
KNMI	2,7	3,0	3,6	4,2	3,8	4,6	4,1	4,3	4

Tabel B2.4. Deze tabel geeft het verloop van het ziekteverzuim in percentages weer, afgezet tegen de binnen de organisatie gehanteerde norm.

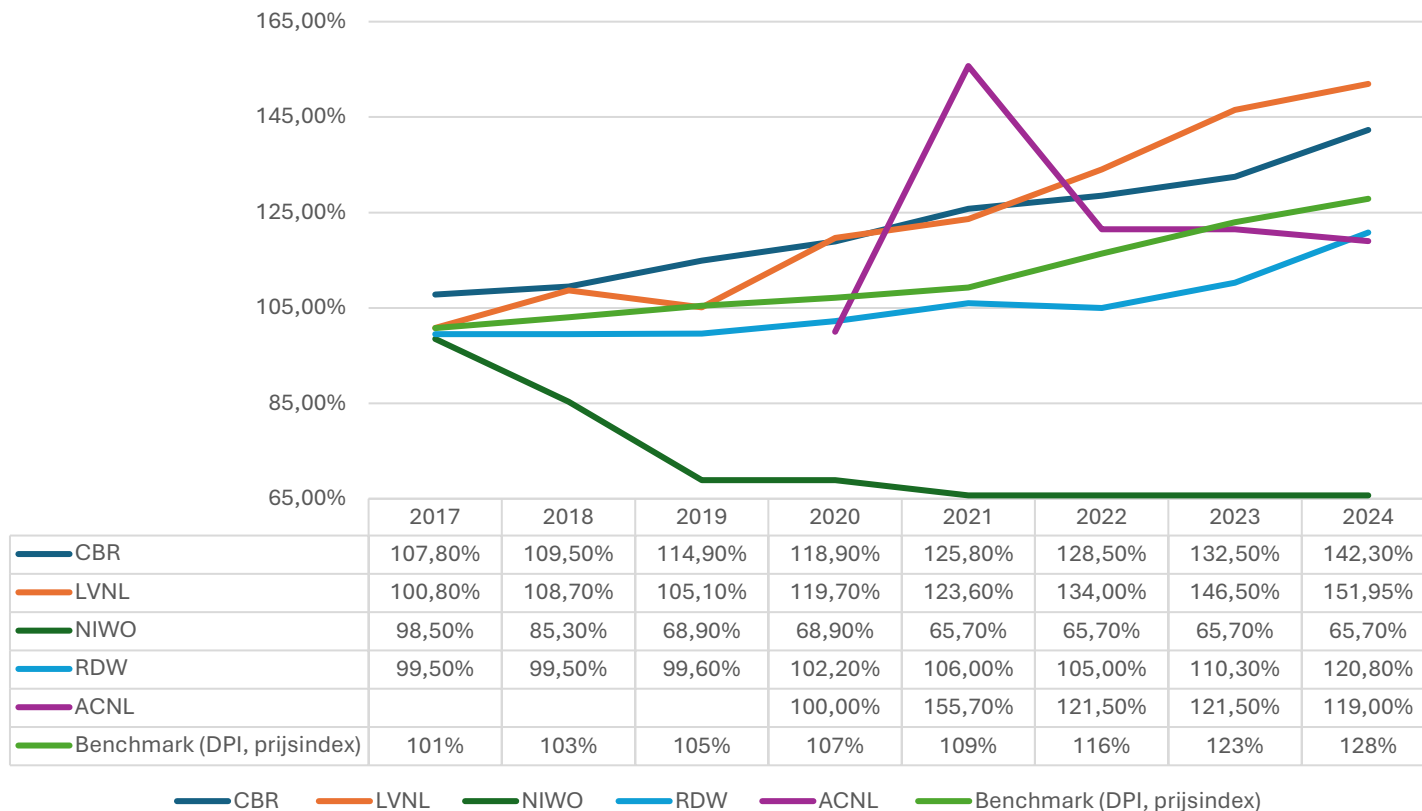
*De indicator 'kosten voor externe inhuur' betreft alleen de kosten voor externe inhuur. De percentages aan inhuurkosten van de totale personele kosten waren niet voor alle uitvoeringsorganisaties bekend.

** Het jaarverslag van ACNL loopt jaarlijks van 1 april tot en met 31 maart van het daaropvolgende jaar.

Financieel

Tariefontwikkeling

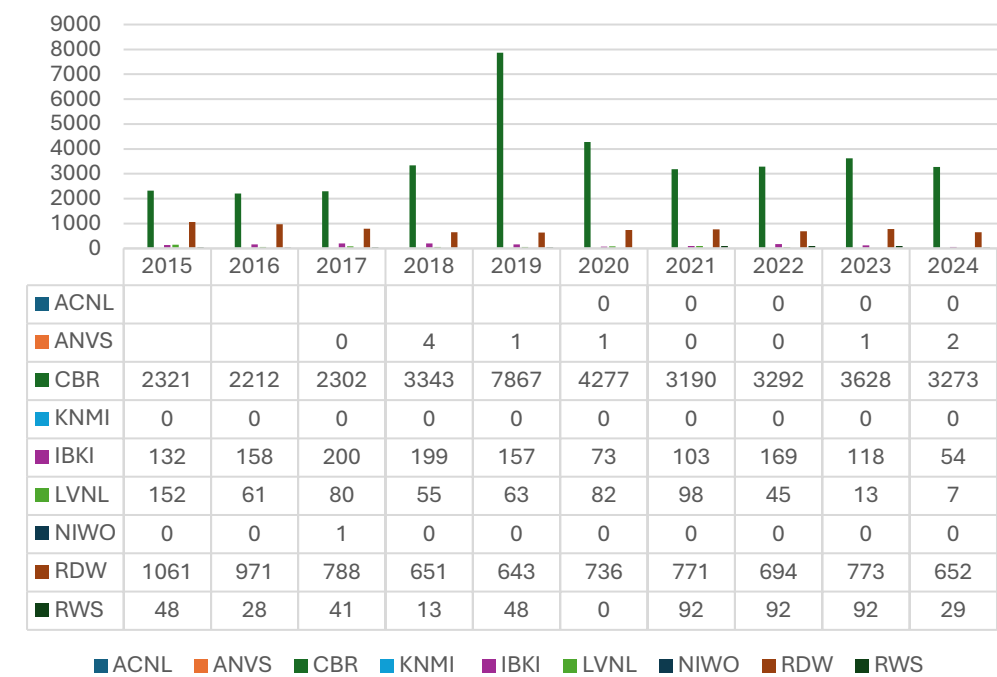
Deze tabel geeft een beeld van de tariefontwikkeling voor de uitvoeringsorganisaties van lenW die tarieven hanteren voor de bekostiging van hun publieke diensten. Het betreft een gemiddelde tariefontwikkeling per uitvoeringsorganisatie. Een percentuele daling in een jaar ten opzichte van het jaar daarvoor impliceert een daling van de tarieven voor een uitvoeringsorganisatie. In sommige gevallen kan deze wijze van berekenen een vertekend beeld geven. Als bijvoorbeeld alle tarieven voor één zbo gelijk blijven, maar één tarief een sterke daling doormaakt, geeft dit een vertekend gemiddelde. Ook als een tarief met 2% stijgt maar een ander tarief met 2% daalt is de gemiddelde tariefontwikkeling 0%. De figuur geeft dan ook geen goed inzicht in de absolute tariefprijzen van de zbo's. De benchmark is gebaseerd op de Dienstenprijzenindex (DPI). Deze index van het CBS volgt het prijsverloop van diensten die door in Nederland ingezeten bedrijven zijn geleverd en verkocht.



Tabel B3.1. Gemiddelde tariefontwikkeling in percentages ten opzichte van 2017.

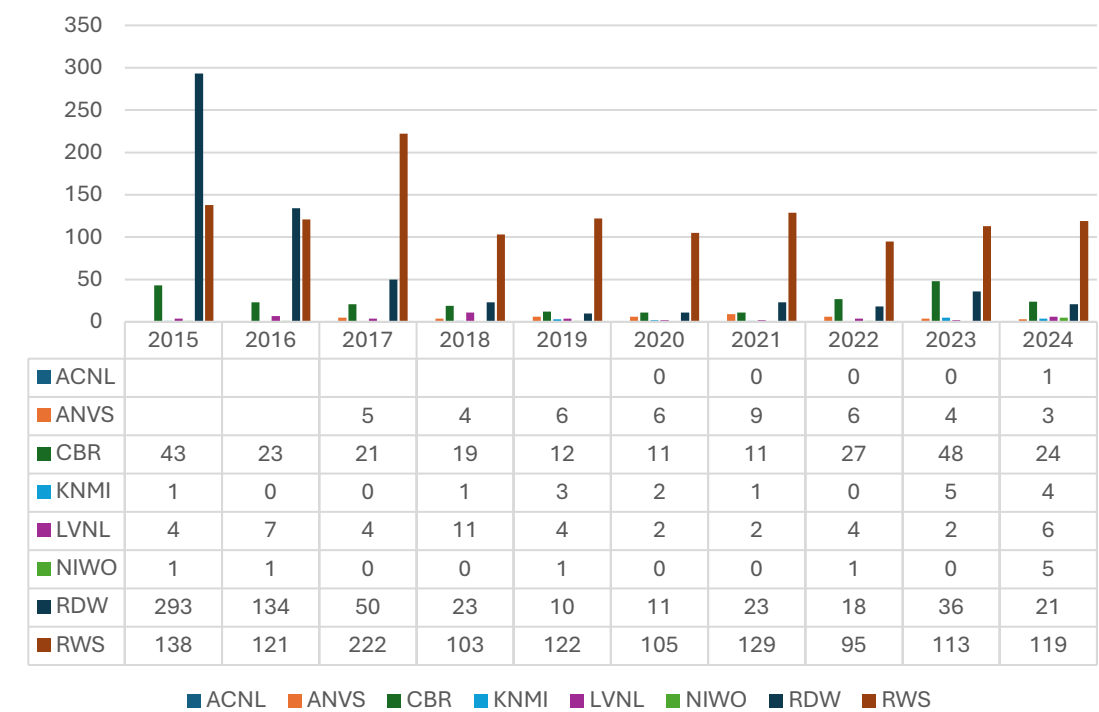
Dienstverlening

Klachten



Tabel B4.1. Deze tabel geeft het aantal klachten weer. Voor het KNMI gaat het alleen om klachten die via de formele klachtenprocedure zijn ingediend. Dat is de afgelopen jaren 0.

Verzoeken op basis van de Wet open overheid



Tabel B4.2. Deze tabel geeft het aantal Woo-verzoeken per jaar weer.*

*ProRail valt als beleidsdeelneming niet onder de Wet open overheid en ontvangt dus geen Woo-verzoeken.