Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

32 861 Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 91

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2026

Hierbij bied ik u de opvolging aan van aanbevelingen uit *periodieke rapportages*, voorheen beleidsdoorlichtingen, die zijn gestart in het jaar 2024 en 2025. In de brief *Versterken rijksbreed evaluatiestelsel* (Kamerstukken 31 865, nr. 267) is aangekondigd dat departementen vanaf 2025 jaarlijks aan de Tweede Kamer inzicht geven in de opvolging van de aanbevelingen en bevindingen van recente periodieke rapportages. In de bijlage van deze brief is ook aandacht voor de besparingsvarianten die worden uitgewerkt in periodieke rapportages[1].

Ik vind het van belang om de uitkomsten van evaluaties actief mee te nemen in de (door)ontwikkeling van beleid en de Kamer hierin te betrekken. Zo blijven de bevindingen en aanbevelingen onder de aandacht, en kan de voortgang meegenomen worden in beleidsdiscussies en besluitvorming[2]. De Kamer vervult zelf ook een belangrijke rol in het evaluatiestelsel en ik hoop dat deze brief bijdraagt aan het gesprek over het verder verbeteren van de beleidskwaliteit.

De in deze brief besproken periodieke rapportages over Luchtvaart, Wegen en Verkeersveiligheid, en Omgevingsveiligheid en Milieurisico's zijn in de afgelopen anderhalf jaar afgerond. Op dit moment worden de periodieke rapportages van de thema's Luchtkwaliteit en Circulaire Economie uitgevoerd. De periodieke rapportage Openbaar Vervoer en Spoor is vrijwel gereed en zal, zodra deze beschikbaar is, met de begeleidende Kamerbrief waarin de voorgenomen opvolging van de aanbevelingen is opgenomen, aan de Kamer worden aangeboden.

Voor de volledigheid merk ik op dat in het kader van de Strategische Evaluatieagenda de aanbevelingen voor de overige beleidsthema's,

[1] Dit geeft invulling aan de uitwerking van de motie-Van Eijk (Kamerstuk 31 865, nr. 295).
[2] Dit is in lijn met de uitwerking van de motie-Van Vroonhoven/Vermeer (Kamerstuk 31 865, nr. 246)

kst-32861-91
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

waaronder die uit eerdere beleidsdoorlichtingen, worden gemonitord. Deze worden betrokken bij de voorbereiding van de periodieke rapportages die voor deze thema's in de komende vijf jaar zijn gepland.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

OPVOLGING AANBEVELINGEN PERIODIEKE RAPPORTAGES

SEA-thema: Luchtvaart

Overkoepelende toelichting SEA-thema:

Luchtvaart is een belangrijke toegangspoort tot de wereld en een pijler onder onze economie. Het bevordert de handel en zorgt voor een goed vestigingsklimaat. Dagelijks reizen duizenden Nederlanders met het vliegtuig de hele wereld over voor vakantie, familiebezoek en werk. De hub Schiphol is een internationaal knooppunt voor zowel passagiers- als vrachtvervoer. Een sterke luchtvaartsector is nodig om deze positie te behouden in de wereld. Daarvoor is het nodig dat de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur afnemen. Geopolitieke spanningen maken dat het belang van nationale weerbaarheid, crisisbeheersing en een strategische autonomie in Europa en Nederland snel groter wordt. Dit brengt ook kansen met zich mee voor technologische ontwikkelingen en innovaties.

Titel onderzoek	Type onderzoek	Jaar afronding	Begrotings-artikel(en)	Budgettaire grondslag (laatste evaluatiejaar)*1000
Periodieke rapportage Luchtvaart	Periodieke rapportage over periode 2016 t/m 2022	2024	H12 artikel 17	€ 22.536

Toelichting evaluatie:

Dit rapport onderzoekt de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid in de periode 2016–2022 dat valt onder artikel 17 van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Dit artikel gaat over en veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd.

Aanbevelingen/bevindingen:	Toelichting status opvolging
Definieer de rol als «systeem-» of «eindverantwoordelijke» scherper	**Status: Afgerond** In de aanbiedingsbrief is verwezen naar de kabinetsreactie op het advies van de Raad van State over ministeriële verantwoordelijkheid uit 2020, waarin wordt gereageerd op definiëring van de term systeemverantwoordelijkheid. In de aanbiedingsbrief wordt de rol van systeemverantwoordelijkheid gedefinieerd als de eindverantwoordelijkheid waarbij een Minister aanspreekbaar is voor het behartigen van een publieke taak of voor de werking van een wettelijk stelsel. Hieruit vloeit voort dat de Minister de werking van een deel van de publieke sector volgt en ingrijpt indien een wijziging van het systeem gewenst is. Het is lastig het begrip «systeemverantwoordelijkheid» altijd precies vooraf te duiden, zeker waar het gaat om interventies bij onverwachte ontwikkelingen. Waar de systeemverantwoordelijkheid begint en waar zij eindigt, zal steeds worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden, in samenhang met de wettelijke bevoegdheden (en dus: de ministeriële verantwoordelijkheid).

Aanbevelingen/bevindingen:	Toelichting status opvolging
Laat beleidsdoelen en indicatoren beter op elkaar aansluiten	**Status: Afgerond** Als het gaat om het laten aansluiten van de beleidsdoelen en de indicatoren zijn de nodige stappen in de begroting van 2025 gezet. Voor artikel 17 is de algemene doelstelling uitgewerkt in sub- en specifieke doelstellingen en zijn (nieuwe) indicatoren en kengetallen geïntroduceerd om de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid te bepalen. In de begroting 2026 van artikel 17 Luchtvaart is nogmaals een kwaliteitsslag gemaakt in de doelenboom, dit specifiek naar aanleiding van de Motie van Heutink en De Hoop (Kamerstuk 36 600 XII, nr. 13) waarin de regering wordt verzocht om bij de begroting van 2026 op alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen en deze doelen smart en eenduidig per beleidsartikel te formuleren. Onder andere de discrepantie tussen het beleidsdoel over geluidshinder en de meetbare gegevens over geluidsbelasting, hetgeen door de onderzoekers is geconstateerd, wordt daarmee gecorrigeerd. De komende jaren zal bij elke begroting van artikel 17 Luchtvaart worden bezien of een actualisatie van de doelenboom nodig is en of nieuwe indicatoren beschikbaar zijn die beter aansluiten bij de beleidsdoelen.
Stel tussendoelen	**Status: afgerond** Het advies van de onderzoekers om tussendoelen te formuleren is gestoeld op de gedachte om de voortgang m.b.t. de lange termijn doelen beter inzichtelijk te krijgen en in staat te zijn om het beleid bij te stellen. De meetbare gegevens in de begroting zijn aangevuld, onder andere op het terrein van duurzame luchtvaart (CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland). Op Europees niveau zijn er mandaten voor de bijmenging van sustainable aviation fuels (SAF) vastgelegd in ReFuelEU Aviation: Dit startte met een bijmengverplichting van 2% in 2025 en loopt daarna verder op. Ook is vanaf de begroting 2025 een nieuwe indicator opgenomen over de emissies van de Nederlandse luchthavens. M.b.t. ernstige geluidgehinderden is vanaf de begroting 2026 de doelstelling aangepast van «minder geluidshinder door vliegverkeer» naar «De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2029 20% minder ernstig geluidgehinderden». Als meetbare gegevens is vanaf de zomer 2026 de monitoring beschikbaar van het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure. Bovenstaande aanpassingen, waarbij nadere tussendoelen zijn geformuleerd en aanvullende meetbare gegevens zijn toegevoegd aan de begroting, stelt het ministerie beter in staat de voortgang op de (tussen)doelen te bewaken.
Neem doelmatigheid versterkt mee in evaluaties	**Status: onderhanden** De periodieke rapportage is het sluitstuk van de Strategische evaluatieagenda (SEA). Met een Periodieke rapportage worden aan het einde van de looptijd van het SEA-thema de inzichten uit deze onderzoeken op een methodisch verantwoorde manier samengebracht. Dit betekent dat de «witte vlekken» (de beleidsterreinen waar informatie ontbreekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen beoordelen), de bevindingen en de aanbevelingen het vertrekpunt vormen voor een herijking van de SEA voor de begroting vanaf 2026. In de SEA komt meer aandacht voor onderzoek naar de doelmatigheid van het luchtvaartbeleid.

SEA-thema: Wegen en Verkeersveiligheid

Overkoepelende toelichting SEA-thema:

Een goed functionerend wegennetwerk is van groot belang voor onze samenleving. Voor onze welvaart, onze economie en ons welzijn. Met een groeiende bevolking en een groeiende economie groeit ook de behoefte aan mobiliteit. De veiligheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid van de infrastructuur en het gebruik ervan moeten op orde zijn en blijven. Door

toenemend weggebruik, andere (zwaardere) voertuigen, ruimtelijke beperkingen, het veranderende klimaat, eisen ten aanzien van (cyber)veiligheid, gezondheid en milieu, gestegen prijzen in de GWW-sector (grond, weg en waterbouw), zijn de opgaven complexer geworden. En daarmee ook kostbaarder en arbeidsintensiever. Het maken van keuzes is daarbij belangrijk om te kunnen blijven werken aan de bereikbaarheid van Nederland.

Titel onderzoek	**Type onderzoek**	**Jaar afronding**	**Begrotings-artikel(en)**	**Budgettaire grondslag (laatste evaluatiejaar)*1000**
Beleidsdoor-lichting artikel 14 Wegen en Verkeersveilig-heid 2016–2022	Beleidsdoor-lichting over periode 2016 t/m 2022	2024	H12 artikel 14 en MF artikel 12	€ 3.457.648

Toelichting evaluatie:

Dit rapport onderzoekt de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid in de periode 2016–2022 dat valt onder artikel 14 van de begroting van Infrastructuur en Waterstaat en de daarmee samenhangende artikelen uit het Mobiliteitsfonds. Dit artikel gaat over het beleid dat door het Ministerie van IenW is ontwikkeld om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.

Aanbevelingen/bevindingen:	*Toelichting status opvolging*
Houd de programmering van evaluatieonderzoek de komende jaren tegen het licht, en vul de SEA daarmee aan.	**Status: onderhanden** Conform de beleidsreactie zijn in de SEA 2026 de volgende evaluaties geagendeerd om de geconstateerde witte vlekken in te vullen in aanloop naar de volgende periodieke rapportage: evaluatie aanleg wegenprojecten, evaluatie zuidasdok en de evaluatie pauzeren en opstarten wegenprojecten. Dit zal verder worden aangevuld in de SEA 2027.
Zorg, gegeven de grote omvang van de bedragen, voor een diepere uitsplitsing van de uitgaven op de onderdelen Aanleg en Onderhoud en vernieuwing.	**Status: afgerond** In de Kamerbrieven van 17 maart 2023 en 17 juni 2024 (Kamerstuk 29 385, nr. 119; Kamerstuk 29 385, nr. 139) is de Kamer geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau, alsmede over de maatregelen die worden getroffen om het kwaliteitsniveau in evenwicht te brengen met de beschikbare middelen. Het basiskwaliteitsniveau vormt het uitgangspunt voor de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken. Instandhouding van de netwerken op het basiskwaliteitsniveau is erop gericht om de prestaties van de netwerken op peil te houden met hiertoe beschikbaar gestelde middelen. Op 1 juli 2025 is het Meerjarenplan instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken 2025–2030 (Kamerstuk 29 385, nr. 143) aan de Tweede Kamer gestuurd. Het meerjarenplan zet uiteen hoe Rijkswaterstaat de productie op instandhouding verhoogt naar ruim 3 miljard euro per jaar in de periode tot en met 2030. Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer de rapportages Staat van de Infrastructuur van Rijkswaterstaat en ProRail. In deze rapportage wordt inzicht in de veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid, levensduur en technische conditie van de infrastructuur op de netwerken gegeven. Voor wat betreft de aanleg projecten wordt zowel in de begroting als in de verantwoording in de projecttabellen inzicht gegeven in de begrote en gerealiseerde kasbudgetten van de verschillende projecten. Verder wordt in het MIRT overzicht dat als bijstuk jaarlijks bij de begroting van IenW wordt gepresenteerd inzicht gegeven in de aanleg en vernieuwingsprojecten.

Aanbevelingen/bevindingen:	*Toelichting status opvolging*
Houd de programmering van evaluatieonderzoek de komende jaren tegen het licht, en vul de SEA daarmee aan.	**Status: onderhanden** Conform de beleidsreactie zijn in de SEA 2026 de volgende evaluaties geagendeerd om de geconstateerde witte vlekken in te vullen in aanloop naar de volgende periodieke rapportage: evaluatie aanleg wegenprojecten, evaluatie zuidasdok en de evaluatie pauzeren en opstarten wegenprojecten. Dit zal verder worden aangevuld in de SEA 2027.
Ontwikkel de doelstellingen en indicatoren die in de Rijksbegroting zijn opgenomen, verder door.	**Status: onderhanden** Er zijn stappen gezet in de doorontwikkeling van de doelstellingen en indicatoren voor verkeersveiligheid. De Kamer wordt hier, zoals toegezegd in het commissiedebat verkeersveiligheid van 4 februari 2026, nog voor de zomer verder over geïnformeerd. Daarnaast wordt nog gewerkt aan de doorontwikkeling van de prestatie indicatoren voor de instandhouding van het hoofdwegennet (PINs). Dit traject loopt nog en zullen bij de nieuwe meerjarenafspraak instandhouding worden opgenomen.

SEA-thema: Omgevingsveiligheid en milieurisico's

Overkoepelende toelichting SEA-thema:

Bij omgevingsveiligheid en milieurisico's ligt de focus op externe veiligheid, transportveiligheid, stralingsbescherming en rampen- en crisisbeheersing. Verder maakt het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving voor milieu en het verbeteren van wet- en regelgeving onderdeel uit van het thema.

Titel onderzoek	**Type onderzoek**	**Jaar afronding**	**Begrotings-artikel(en)**	**Budgettaire grondslag (laatste evaluatiejaar)*1000**
Periodieke rapportage Omgevingsveiligheid en Milieurisico's 2018–2024	Periodieke rapportage periode 2018–2024	2026	Artikel 22	€ 67.234

Toelichting evaluatie:

Dit betreft een onderzoek naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid van artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's over de periode 2018 tot en met 2024. De focus in het onderzoek lag gedeeltelijk op de doelenboom. De onderzoekers zijn gevraagd of het gevoerde beleid doeltreffend en doelmatig is, waarbij de doelenboom een overzicht geeft van de gestelde doelen. Tevens zijn de onderzoekers gevraagd uit te onderzoeken of de doelenboom goed is opgebouwd en of de gekozen doelstellingen op een effectieve (doeltreffende) manier bijdragen aan het realiseren van een schone, gezonde en veilige leefomgeving.

Aanbevelingen/bevindingen:	Toelichting status opvolging
De onderzoekers bevelen aan om de indeling van de begroting beter te laten aansluiten op de inhoudelijke organisatie. Dit moet ertoe leiden dat de doelen, instrumenten en middelen uit de begroting beter te koppelen zijn aan de financiële inzet op de begroting.	**Status: onderhanden** Aan het begrotingsartikel is in 2025 een overzicht toegevoegd waarmee meer inzicht is gegeven in de beleidsmatige doelen van de beleidsdirectie. Deze ontwikkeling sluit aan bij de aanbeveling. In aanvulling daarop zal worden bezien of de indeling van het begrotingsartikel kan worden aangescherpt om beter aan te sluiten op de doelen van de beleidsdirectie. Verder wordt jaarlijks beoordeeld of en op welke manier de informatiewaarde van de begroting verder kan worden vergroot.
De onderzoekers bevelen aan om per taakveld en voor de gehele beleidsdirectie, duidelijke, meer meetbare indicatoren te ontwikkelen.	**Status: onderhanden** De meetbare gegevens en indicatoren van de beleidsdirectie worden vooral geleverd door uitvoeringsdiensten, zoals omgevingsdiensten, ANVS, ILT en RIVM. De beleidsdirectie staat immers als verantwoordelijke voor de kaderstelling, aan het begin van de veiligheidsketen. Er wordt al actief gewerkt aan het meer meetbaar maken van de resultaten, waarmee inzicht wordt gegenereerd in de impact van het beleid. Dit gebeurt onder andere door het aantal vergunningsaanvragen en REACH-dossiers bij te houden. Daarnaast wordt gekeken naar het meetbaar maken van de output van de uitvoeringsdiensten. Zo wordt blijvend ingezet op het zoveel mogelijk SMART formuleren van doelen en indicatoren. Daarbij moet worden opgemerkt dat een te grote nadruk op het (lage) aantal incidenten effect kan hebben op de beleving van inwoners, waardoor de beleidsdirectie dus een delicate balans moet bewaken. In lijn met de toezeggingen in de begroting 2026, wordt voor de komende begroting bezien in hoeverre de veiligheidsbeleving van inwoners kan worden meegenomen.
De onderzoekers bevelen aan om inzicht te krijgen in de mate waarin het hoofddoel van de beleidsdirectie daadwerkelijk wordt bereikt, door beschikbare gegevens als inspecties en incidenten meer in perspectief te plaatsen.	**Status: onderhanden** In de afgelopen jaren heeft de beleidsdirectie al de nodige stappen gezet om dit inzicht te verkrijgen en dat zal worden voortgezet door o.a. de beleidstheorie verder uit te werken en waar mogelijk bij de uitvoering van beleidsevaluaties onderscheid te maken tussen output, outcome en impact. Doel is om zoveel mogelijk inzicht te bieden in de bijdrage van het beleid aan het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving. De inherent preventieve aard van het beleid van de directie is hierbij wel een factor om rekening mee te houden. Ten slotte is de beleidsdirectie recent aangesloten op het Onderzoek Beleving Woonomgeving dat wordt uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). In dit onderzoek zijn vragen opgenomen die raken aan de veiligheidsbeleving van inwoners, met als doel om hierover meer inzicht te krijgen en dit mee te kunnen nemen in beleidsvorming.
De onderzoekers bevelen aan om publiekelijk inzichtelijk te maken welke inzet en resultaten agentschappen leveren voor de ontvangen middelen.	**Status: onderhanden** In lijn met de aanbeveling wordt onderzocht op welke manier de publieke inzichtelijkheid kan worden vergroot, bijvoorbeeld door bestaande rapportages openbaar beschikbaar te stellen.
De onderzoekers bevelen aan om de evaluatiemethodiek te versterken door te streven naar meer kwantitatieve evaluaties en door evaluaties explicieter te richten op het meten van doeltreffendheid en doelmatigheid van beleidsinstrumenten.	**Status: onderhanden** Het beschikbare evaluatiemateriaal bevat meer kwalitatieve dan kwantitatieve onderzoeksmethoden. Dit ligt in lijn met de preventieve aard van het beleid. Dit wordt beaamd door de onderzoekers. Er zal worden onderzocht hoe meer kwantitatief onderzoek kan worden geïntegreerd in toekomstige beleidsevaluaties, specifiek ten behoeve van een oordeel over doeltreffendheid en doelmatigheid.

BIJLAGE II

BESPARINGSVARIANTEN UIT PERIODIEKE RAPPORTAGES

In periodieke rapportages wordt waar mogelijk ten minste één optie geschetst waarmee een besparing van 20% op de budgettaire grondslag van het (beleids)thema kan worden gerealiseerd (op basis van het «comply-or-explain principe»). Een besparingsvariant heeft niet het karakter van een aanbeveling, maar moet inzicht geven in hoe eventuele besparingen ingevuld zouden kunnen worden, en wat de gevolgen daarvan zijn.

Periodieke rapportage Luchtvaart

De onderzoekers constateren dat de ontwikkeling van de beschikbare middelen onder Artikel 17 van de begroting over de periode van 2022 tot en met 2028 een sterk afnemende lijn laat zien. Zij stellen dat beargumenteerd zou kunnen worden dat als gevolg hiervan de benodigde 20 procent bezuiniging reeds wordt gerealiseerd.

Daarnaast stellen de onafhankelijke deskundigen in hun review dat met betrekking tot de besparingsopties de vrijheid van IenW om structureel te besparen zeer beperkt is. Dit heeft o.a. te maken met de internationaal bindende afspraken binnen de luchtvaart.

Periodieke rapportage wegen en verkeersveiligheid

Eén van de randvoorwaarden van de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) 2022 is dat minimaal één doelmatige optie wordt geschetst waarmee een besparing van 20% op de budgettaire grondslag van het beleidsthema kan worden gerealiseerd. Op basis van de ontwerpbegroting 2023 gaat dit om 800 miljoen euro, 20% van ongeveer 4 miljard euro aan totale uitgaven in 2028. De besparingsopties tellen op tot een grondslag van 15 procent, omdat een gedeelte van de opties pas op lange termijn tot besparingen leidt.

De onderzoekers geven aan dat er hierbij rekening moet worden gehouden met de context die laat zien dat het niet eenvoudig is om tot een besparing van 20% te komen. Zo ligt er een grote maatschappelijke opgave, zowel op het vlak van «Onderhoud en vernieuwing» (o.a. door sterke groei mobiliteit, zwaardere voertuigen, uitgestelde investeringen) als «Aanleg» (o.a. door toenemende kosten, toenemende complexiteit, woningbouwopgave). Binnen IenW is de afgelopen jaren al gezocht naar diverse manieren om de uitgaven te reduceren. Het traject basiskwaliteitsniveau (BKN) is daarvan een voorbeeld en heeft geleid tot een aantal versoberingen.

De onderzoekers zijn tot zes verschillende denkrichtingen gekomen die ieder een combinatie zijn van besparen en verbeteren:

1) extensiveren van aanleg en onderhoud en vernieuwing,
2) anders organiseren,
3) innoveren,
4) reguleren (en handhaven),
5) communiceren en
6) financieel stimuleren (en ontmoedigen).

Voor alle denkrichtingen geldt dat uiteindelijk aanvullend onderzoek noodzakelijk zal zijn naar de precieze effecten van de opties en naar de kosten die ermee gepaard gaan. Dat komt omdat de beleidsdoorlichting een breed (synthese)onderzoek is dat zich richt zich op nagenoeg de volle breedte van het beleidsartikel, op een relatief hoog abstractieniveau en

omdat het vooruitkijken (naar mogelijke verbetering en besparing) een beperkt onderdeel is van de beleidsdoorlichting.

Periodieke rapportage omgevingsveiligheid en milieurisico's

Een fictieve besparing van 20% op de budgettaire grondslag van het beleid is mogelijk, maar er is geen inhoudelijke aanleiding die tot deze besparing leidt. De voorgestelde besparingsvarianten zijn namelijk niet zonder consequentie. Wanneer gekeken wordt naar de besparingsvariant, waar veel bespaard wordt op bijdrage aan Rijkswaterstaat en het RIVM, dan zal dit vooral gevolgen hebben voor de kennispositie van het ministerie en zal de uitvoeringskracht op een aantal programma's omlaag gaan. Voor een deel zal dat weer «in huis» gehaald moeten worden. De besparingsvariant op het Vergunningsverlening, Toezicht en handhaving (VTH) stelsel zal met name de sturende rol van het ministerie in het stelsel voor het milieudomein ondermijnen. Het voorstel voor de besparing op alle begrotingsonderdelen zal een aanzienlijk lagere «productie» van instrumenten opleveren (wetten en regels, programma's, subsidieregelingen, etc.)