

Reactie RVO op het 85% beleidsprogramma IenW

6-4-2022

Inhoud

1. Inleiding	1
2. Uitvoering.....	1
3. Overkoepelende punten in het beleidsprogramma op RVO expertise	2
4. Circulaire economie.....	4
5. Duurzame mobiliteit.....	5
Bijlage	9
Eerdere suggesties bij thema uitvoering.....	9

1. Inleiding

De opdrachten en regelingen die RVO voor IenW uitvoert liggen met name op het vlak van duurzame mobiliteit en circulaire economie. Wij maken dan ook graag gebruik van de mogelijkheid te reflecteren op de uitwerking van het coalitieakkoord. Eerst zullen wij ingaan op de uitvoerbaarheid van het beleidsprogramma. Als opdrachtnemer van IenW, raken de ontwikkelingen rondom de WAU en het maken van uitvoerbaar beleid ook de relatie RVO - IenW. We vinden het daarom belangrijk, om te kunnen komen tot effectief en uitvoerbaar beleid, hierover ook enkele punten mee te geven.

Vervolgens gaan wij in op aandachtspunten die overkoepelend van aard zijn en raken aan de effectiviteit en daarmee de impact van het voorgestelde beleid. Aansluitend gaan wij in op de twee onderwerpen waar wij voornamelijk voor IenW aan werken, namelijk circulaire economie en duurzame mobiliteit.

2. Uitvoering

Uitvoerbaarheid van beleid staat met de beweging 'Werk aan Uitvoering' (WAU) sterk in de aandacht. De punten over capaciteit, het verbinden van beleid en uitvoering en de aandacht voor de uitvoering die in eerdere versies vanuit het themateam uitvoering stonden, lijken niet opgenomen in het 85% programma.

Mocht uitwerking hiervan in dit stadium nog te vroeg zijn, dan vernemen wij graag welk tijdspad jullie voor ogen hebben en of deze alsnog expliciet worden meegenomen in de eindversie van het beleidsprogramma.

2.1. Uitvoerbaarheidstoets nu nog niet altijd mogelijk

Voor een aantal onderwerpen, zeker die waar nog geen financiering voor is, is de mate van uitwerking nog hoog over. Een echte toets vanuit de uitvoering is in dit stadium daarom voor die onderwerpen nog niet mogelijk. Het risico is dat met het afronden van het beleidsprogramma met de standaard reflectie rondes, de ruimte om voorafgaand aan concreet beleid te adviseren vanuit de

uitvoering minder benut zal worden. In het uiteindelijke beleidsprogramma staat weinig over de manier waarop de uitvoerbaarheidstoets nu is ingezet of ingezet zal gaan worden.

Suggestie: Geef expliciet aan in het beleidsprogramma voor welke onderwerpen er in een later stadium een uitvoerbaarheidstoets gevraagd zal worden vanuit de uitvoering.

2.2. Investing in vakmanschap bij zowel beleid als uitvoering

In eerder uitwerking van het uitvoeringshoofdstuk (nu niet opgenomen in de 85%versie) is aandacht voor de personele krapte bij RWS en het KNMI. Ook bij RVO speelt dergelijke krapte. De extra investeringen in o.a. klimaat in het CA betekenen waarschijnlijk veel extra werk voor uitvoeringsorganisaties zoals RVO. Opschalingsmogelijkheden worden beperkt door de krapte op de arbeidsmarkt. Het rekening houden met de beperkte capaciteit versterkt de noodzaak om zo snel mogelijk de uitvoering te betrekken en niet alleen te toetsen op de vormgeving van een programma en/of regeling, maar ook op capaciteit. En te onderzoeken of er synergievoordelen behaald kunnen worden door het samenvoegen en/of het verbinden van instrumentarium (nieuw en bestaand) waardoor implementatie van nieuw beleid minder extra capaciteit vraagt. Voordeel hiervan is dat het ook versnippering tegengaat van instrumentarium en een integraal blik mogelijk maakt wat vaak beter aansluit bij de doelgroep.

Suggestie: Beschrijf de krapte kort en iets breder (dan alleen zoals nu voor de agentschappen van IenW zelf), zodat ook de politiek realiseert dat dit een risico is voor het behalen van de doelen. Goed om hierbij aan te geven hoe dit risico wordt geminimaliseerd, zoals door in een vroeg stadium te overleggen over beschikbare capaciteit bij opdrachten.

Voor uitvoerbaar beleid is niet alleen voldoende capaciteit (kwalitatief en kwantitatief) nodig bij de uitvoering, maar ook bij beleid. In eerdere versies van het beleid rondom de uitvoering was expliciet aandacht voor de onderwerpen 'Verbinding tussen beleid en uitvoering versterken' en 'versterken de belangstelling en aandacht voor de uitvoering'. In een eerste versie heeft RVO hiervoor een aantal aandachtspunten meegegeven. Deze zijn terug te vinden in de bijlage. Het is niet helemaal duidelijk waar en wanneer dit aspect van uitvoerbaar beleid zal worden meegenomen.

Vraag: in hoeverre wordt de benodigde investering in het kerndepartement in het beleidsprogramma uitgewerkt? Zo niet, is het mogelijk de stappen die hiervoor na oplevering van het beleidsprogramma voor worden genomen, alvast te schetsen in het beleidsprogramma of met ons te delen?

3. Overkoepelende punten in het beleidsprogramma op RVO expertise

Vanuit de onderwerpen circulaire economie en mobiliteit werden punten aangereikt die ook breder relevant zijn en de impact van beleid raken. Deze worden in dit onderdeel uitgewerkt.

3.1 Effecten in beeld onvoldoende financiering maakt urgentie duidelijk

De urgentie om de transitie waarvoor IenW staat te versnellen staat in het beleidsprogramma benoemd. Het meer expliciet benoemen van de doelstellingen en in hoeverre het voorgestelde beleid hieraan bijdraagt biedt inzicht in de voorgenomen ambitie. Voor het behalen van de ambities zoals die op het terrein van circulaire economie (CE) en duurzame mobiliteit is meer geld nodig dan in het CA aan geoormerkt geld is vastgelegd. Ook dat staat expliciet in het beleidsprogramma bij deze thema's opgenomen. Echter het gevoel van urgentie kan nog sterker benadrukt worden aandacht te geven aan de consequenties voor het behalen van de doelen op deze thema's wanneer verdere financiering uit zou blijven.

Suggestie: neem op welke doelen niet of slechts deels worden behaald wanneer financiering achterwege blijft, en maak waar relevant expliciet wanneer het voorgestelde beleid nog niet afdoende is en welke stappen hiertoe worden genomen.

3.2 Integraal beleid

De uiteindelijke doelen staan in het programma omschreven. Ook is per maatregel vaak onderbouwd waarom er een effect van te verwachten valt. Echter er zouden nog een aantal aspecten van integraal beleid verder uitgewerkt kunnen worden om zo te komen tot een meer integrale visie en een systeemperspectief. Uiteindelijk raken de transities elkaar. Aandacht hiervoor, en wat dit betekent voor de uitwerking van beleid mist nog. Dit betreffen de transities op het terrein van IenW, maar ook die op bijvoorbeeld het terrein van EZK (energietransitie, verduurzaming industrie), BZK (gebouwde omgeving) en deels LNV (circulaire landbouw

Integraal beleid voeren gaat om meer dan alleen over de deelonderwerpen van een thema heen kijken. Het gaat er niet alleen om of er dwarsdoorsnijdende thema's zijn bij de verschillende transitieagenda's bij CE. Het gaat ook niet alleen over beleid wat noodzakelijk is op het terrein van duurzame mobiliteit los van de individuele modaliteiten. Integraal beleid heeft ook te maken met het in samenhang opzetten van instrumentarium, verschillende doelstellingen verenigen, het vanuit de eindgebruiker checken op de consistentie van het beleid en een goede samenwerking met beleidsmakers die beleid maken op aanpalende terreinen). In concreto valt dan te denken aan relaties tussen CE en Programma Energiestructuur (EZK) en het integreren van grondstoffen en CE in het groene industriebeleid en bijvoorbeeld de inzet rondom de maatwerkafspraken met de grote industrie.

3.3 Verbinden doelstellingen aan maatregelen

Verbindt doelstellingen aan de individuele voorgestelde maatregelen. Dit vergemakkelijkt de politieke afweging per maatregel. Daarnaast kan het ook helpen om inzichtelijk te maken aan welke andere doelen een maatregel bijdraagt (bv een maatregel gericht op de klimaatopgave draagt soms ook bij aan stikstofreductie).

Suggestie: Verbindt doelstellingen aan de individuele voorgestelde maatregelen.

3.4 Interventiemix per deeltransitie

Afhankelijk van waar we ons in een transitie bevinden is een andere mix van interventies nodig. Daarbij kan het zijn dat binnen het terrein van duurzame mobiliteit een bepaalde modaliteit al veel verder is, dan een andere en daarom een andere mix nodig is. In zijn algemeenheid is te zeggen hoe verder te transitie hoe meer normerende interventies in de mix nodig zijn. In sommige beleidsprogramma's is hoog over opgenomen dat er zowel sprake is stimulerende maatregelen als meer normerende maatregelen.

Suggestie: onderbouw (evt in een later stadium) verder welke mix van interventies nodig is per deeltransitie.

3.5 Check de afhankelijkheden met ander beleid

Veel transities staan niet op zichzelf maar kennen wederzijdse afhankelijkheden. Denk aan circulaire economie en de klimaatopgaven. Dat betekent dat zowel met andere beleidsmakers, bv EZK, gekeken moet worden naar de samenhang van het beleid. RVO kan ook helpen met het onderzoeken of het instrumentarium consistent is. Op die manier kunnen we kijken of bedrijven niet te maken met te complexe of tegenstrijdige interventies.

Suggestie: Op een aantal plekken in het beleidsprogramma wordt al duidelijk aangegeven waar spraken is van transities die elkaar raken en dat er afstemming nodig is met andere departementen. Concretiseer hierbij hoe en op welke deelonderwerpen die afstemming gaat plaatsvinden zodat daar later op teruggevallen kan worden.

3.6 Maak een routekaart per deeltransitie

Voor bedrijven is het van belang om zo tijdig mogelijk een tijdspad te krijgen waarin normering en stimuleringsplannen in zijn opgenomen. Zij hebben behoefte aan sturing. Zij kunnen dan tijdig anticiperen bv in hun investeringskeuzes wanneer ze weten dat er over een tijd een verbod aan komt. Idealiter wordt een routekaart opgesteld vanuit het perspectief van de doelgroep, met andere woorden, sommige bedrijven hebben niet alleen te maken met mogelijke normering vanuit IenW maar ook vanuit de andere ministerie op het vlak van bijvoorbeeld energiebesparing, isolatie van gebouwen.

Suggestie: maak (evt in een later stadium) een routekaart waarop duidelijk staat welke interventies (inclusief normerende) in de toekomst ingezet gaan worden.

3.7 Leren van ingezet beleid

In het beleidsprogramma is aandacht voor het evalueren van beleid. Onder andere wanneer het gaat over de transparantie ‘Mensen betrekken bij de besluitvorming en transparant zijn over de genomen besluiten zijn belangrijke elementen van de nieuwe bestuurscultuur die wij voorstaan. Daarbij wordt op een toegankelijke manier inzicht gegeven in de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid.’

Zoals het van belang is om een instrument niet op zichzelf staand in te zetten, maar in samenhang met andere maatregelen tot een goed evenwicht van positieve en negatieve prikkels, ge- en verboden te komen, is het ook van belang om deze instrumenten vervolgens ook in samenhang te evalueren. Een dergelijke evaluatie geeft beter weer of en waar beleid nodig is en of het huidige instrumentarium nog voldoet. Los daarvan kunnen hiermee lessen worden getrokken voor onderdelen die nog aan de start van de transitie staan. Uitkomsten van zowel individuele als integrale evaluaties dienen dan wel breed besproken te worden. Op die manier kunnen tussentijds aanpassingen worden gedaan.

Suggestie: Organiseer bij het evalueren van beleid ook mogelijkheden om van de uitkomsten te leren, ook voor diegene die werkzaam zijn op aanpalend terrein.

4. Circulaire economie

4.1 Concretiseer de urgentie

In het stuk staat goed omschreven hoe zeer circulaire economie van belang is gezien de klimaatopgave en de grondstoffenonzekerheden. Dat echt inzetten op circulaire economie meer vergt dan nu is begroot zou nog beter onderbouwd kunnen worden (belang van leveringszekerheid voor toekomst verdienvermogen, biodiversiteit, milieubeleid en klimaat). Wat is het risico van op de oude voet verder gaan met alleen de maatregelen die er nu in staan. In hoeverre zullen dan de doelen niet behaald worden. Zie ook de reflectie van RWS op dit punt (en onze algemene alinea hierover: [Effecten in beeld onvoldoende financiering maakt urgentie duidelijk](#)).

4.2 Interventiemix

In het stuk is zowel oog voor interventies die een meer ‘wortel’ karakter hebben als voor de ‘stok’ interventies. Echter een stok zoals een recyclaat verplichting in de bouw, heeft betrekking op een specifieke sector terwijl de ‘wortel’ interventies meer generiek zijn. Het zou mooi zijn om in een later stadium verder uit te werken hoe de verschillende prikkels in specifieke ketens uitwerken en of er dan nog aanvullend instrumentarium nodig is. Zie ook ons algemene alinea hierover: [‘3.4 Interventiemix per deeltransitie’](#).

4.3 Afstemming andere opgaven

Omdat circulariteit zowel bijdraagt aan transities die deels bij andere ministeries belegd zijn (zoals de klimaatopgave bij EZK) als dat circulariteit op veel sectoren betrekking heeft, vergt dit veel afstemming. Zowel intern, (bv richting DuMo mbt circulariteit van batterijen in elektrische auto’s) als extern (bv met EZK als het gaat klimaatopgave en de mogelijkheden van een meer circulaire energietransitie). Zo geven de maatwerkafspraken die EZK met de grote industrie maakt en het programma Energiesysteem (PES) ook kansen voor het langs deze routes realiseren van de beleidsdoelen van de circulaire economie.

Een goede afstemming vergt ook middelen. Dit expliciet opnemen maakt de complexiteit van CE in samenhang met andere opgaven en partijen duidelijk. Zie ook onze algemene alinea hierover: [‘3.5 Check de afhankelijkheden met ander beleid’](#).

5. Duurzame mobiliteit

Het valt op dat de indeling van de uitwerking gekoppeld is aan hoe IenW is georganiseerd. Zo wordt gesproken over EV terwijl EV personenvervoer wordt bedoeld. Ook staat er een los kopje duurzame mobiliteit naar de programmadirectie, terwijl andere onderdelen ook de verduurzaming van de desbetreffende modaliteit betreffen. Voor zover kwantitatieve ambities al benoemd zijn in het Klimaatakkoord is het verhelderend om deze te benoemen (zie bv onderdeel Logistiek).

Er wordt ingezet op een mobiliteitsvisie voor 2050. Goed om hierbij aan te sluiten op het Programma Energie Systeem (PES) van EZK waarin wordt gewerkt aan een visie/advies voor het energiesysteem van 2050. Mooi dat er aandacht is voor samenwerking bij de dwarsverbanden. Het zou goed zijn om bijvoorbeeld de behoefte aan netverzwaring vanuit de verschillende modaliteiten gezamenlijk te concretiseren.

5.1 Wederzijdse afhankelijkheden duiden

De verduurzaming van mobiliteit staat niet op zichzelf. Nederland werkt ook aan de verduurzaming van andere sectoren zoals industrie of de energietransitie. De koppeling naar deze andere transitie wordt niet overal concreet benoemd terwijl die essentieel is om de verduurzaming effectief aan te pakken. Denk bijvoorbeeld ook aan de sturing op grondstoffen voor de productie van biobrandstoffen. Wel wordt de krapte op de arbeidsmarkt aangehaald als mogelijk probleem bij de realisatie van deze transitie. Een gebiedsgerichte aanpak, en daarmee het gezamenlijk oppakken van werkzaamheden biedt hier al synergiemogelijkheden. Los daarvan is de beschikbaarheid van hernieuwbare energie essentieel voor het behalen van de doelstelling. Het zou goed zijn om dit expliciet te benoemen. Tevens ontbreekt bij de verduurzaming van mobiliteit de link met cyber security en big data. Deze thema’s spelen een grote rol bij MaaS en smart mobility en kunnen de uitrol van ZE voertuigen belemmeren indien zij niet integraal worden meegenomen in de verduurzamingsopgave.

5.2 Gevoel van urgentie ontbreekt

Zoals ook hierboven benoemd, spreekt uit de tekst niet zo veel urgenties als verwacht zou kunnen worden op basis van onder andere het recente IPCC-rapport. Het leest deels alsof het mobiliteitssysteem niet aan een radicale wijziging toe is. Er worden daarnaast in de notitie weinig nieuwe concrete maatregelen benoemd om ervoor te zorgen dat de ambities wel gehaald zullen worden.

De notitie stelt: *Het voorkomen van reiskilometers is het duurzaamst, dus geen pakketjes bestellen en de bezorger niet laten komen of zelf niet reizen.* Het is goed dat wordt gekeken naar onder meer gedragsinstrumenten. Interessant zou zijn om hier een lerend vermogen in te bouwen om zo te kijken hoe dergelijke instrumenten ook bij de andere modaliteiten zou kunnen worden ingezet. De notitie leest zeker in het begin alsof we op de oude voet verder gaan, de urgentie lijkt te ontbreken. Willen wij gedragsverandering stimuleren, is het dan niet belangrijk om de reden hiervan al mee te nemen in dergelijke communicatiemomenten?

5.3. Hoe halen we de doelstellingen?

De ambitie van IenW is om betalen naar gebruik in 2030 in te voeren en om 42% zero emissie nieuwverkoop personenauto's in 2030 na te streven, met de opmerking dat het effect van betalen naar gebruik nog niet is meegenomen is deze 42%. Als betalen naar gebruik in 2030 wordt ingevoerd, zal dit naar verwachting weinig effect hebben op de nieuwverkoop van ZE-personenauto's tot die tijd. Extra maatregelen lijken nodig om de ambitie van 42% nieuwverkoop te halen. De doelstelling 100% nieuwverkoop in 2030 zou overigens beter vervangen kunnen worden door een harde CO₂-reductie doelstelling. De curve richting 2030 bepaalt namelijk hoeveel CO₂-reductie de 100% ZE nieuwe auto's oplevert. Dit is een stuk minder als we pas laat op stoom komen. In het verlengde hiervan: voldoende laadinfrastructuur is noodzakelijk om de transitie te maken maar levert geen CO₂-winst op.

Voor wat betreft de stimulering van elektrische personenmobiliteit valt op dat voor na 2025 alleen tweedehands ZE-auto's worden genoemd. Ook stimulering van nieuwverkoop zal dan naar verwachting nog nodig zijn. De introductie van ZE zones voor personenauto's is in die zin een maatregel die ook overwogen zou kunnen worden om de nieuwverkoop van ZE-personenauto's te stimuleren.

Bij de introductie van Betalen Naar Gebruik geniet een gedifferentieerd tarief de voorkeur boven een vlak tarief, omdat dit het gebruik van ZE voertuigen veel sterker stimuleert.

5.4 Hernieuwbare brandstoffen

De notitie stelt: *Voor de voertuigen waar de overstap naar zero emissie nog niet mogelijk is, zetten we in op hernieuwbare brandstoffen.* Het zou goed zijn om een kader toe te voegen voor juist die modaliteiten waar ZE nog niet mogelijk is.

Bij duurzame brandstoffen is het goed om als instrument ook de Energy Taxation Directive te benoemen, die een wijziging van het accijnsstelsel voor brandstoffen in vervoer met zich meebrengt.

Het coalitieakkoord kondigt het voornemen aan om synthetische kerosine voor de luchtvaart en scheepvaart te ontwikkelen. Aandacht hiervoor ontbreekt in het stuk. Er wordt wel melding gemaakt van NGF voorstellen en voorgenomen EU beleid rond brandstoffen, maar dat is vooralsnog onzeker.

5.5 Verduurzaming luchtvaart

Voor de verduurzaming van de luchtvaart wordt ingezet op maatregelen in internationaal verband (EU/ICAO). EU/ICAO-maatregelen zijn gericht op reductie van de CO₂-uitstoot en bijmengen van

hernieuwbare brandstoffen. Hiertoe is niet alleen een innovatiestrategie nodig, maar ook maatregelen om de SAF-productie op te schalen. Een strategie hiervoor ontbreekt in deze notitie. Tevens valt op dat er bij de luchtvaart niet te lijkt worden ingezet om minder reisbewegingen, terwijl het voorkomen van reiskilometers centraal staat bij de verduurzaming van mobiliteit. Bij OV wordt benoemd dat er als gevolg van corona veel minder kilometers worden afgelegd dan daarvoor, maar dat de verwachting is dat de sector weer terug op het oude peil zal komen. Bij luchtvaart wordt hier niet over gesproken. Hoe zien de verwachtingen en ambities eruit voor de luchtvaartsector voor wat betreft het aantal (te voorkomen) reiskilometers? Tevens wordt het actieprogramma hybride en elektrisch vliegen niet meegenomen in de ambities.

5.6. Verduurzaming scheepvaart

Het netwerk van hoofdvaarwegen speelt een belangrijke rol in het beleid van IenW. Enerzijds speelt het hoofdvaarwegen netwerk een essentiële rol in het watersysteembeheer. Dit is een functie die steeds complexer en belangrijker wordt in de huidige klimatologische omstandigheden. Anderzijds speelt het hoofdvaarwegen netwerk een belangrijke rol in de verduurzaming van mobiliteit van goederen en personen over water. Deze rol wordt alleen nog maar belangrijker gegeven de modal shift ambitie. Dit zijn twee zeer belangrijke en complexe functies van het hoofdvaarwegen netwerk die goede afstemming behoeven. De afstemming en samenhang tussen de watersysteem functie en de mobiliteitsfunctie van het hoofdvaarwegen netwerk zou indien sterker geïntegreerd kunnen leiden tot toekomstbestendiger hoofdvaarwegen netwerk, waarbij dit een basis kan zijn voor zowel duurzame mobiliteit als een solide watersysteem. Voor wat betreft modal shift is het ook goed om te benoemen dat de mate waarin dit een oplossing is voor CO₂-uitstoot in belangrijke mate samenhangt met de mate waarin de zeevaart en scheepvaart vergroenen.

Bij zeevaart ligt de nadruk op de Europese normen, waardoor verduurzaming relatief laat op gang komt. Bij binnenvaart is er aandacht voor het groeifondsplan om 57 schepen te verduurzamen. Het zou goed zijn om in de notitie ook verdere stappen uiteen te zetten voor opschaling naar de rest van de vloot. Een routekaart zou hierbij behulpzaam zijn. Voor zeevaart kunnen ook de instrumenten Renewable Energy Directive en Energy Taxation Directive benoemd worden.

5.7. Integrale kijk op belang van innovatie

Structurele aandacht voor (radicale) innovatie komt niet duidelijk naar voren in de notitie, terwijl die noodzakelijk is om de koploperspositie van Nederland op bepaalde modaliteiten te behouden. Mogelijk dat hier in de te ontwikkelen mobiliteitsvisie aandacht voor komt. Het zou goed zijn om dit te expliciteren.

5.8. Het ontbreken van maatregelen

Een aantal lopende programma's die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit worden niet expliciet genoemd in dit stuk. Denk bijvoorbeeld aan de vrachtwagenheffing en de terugsluis daarvan, jaarverplichting Energie Vervoer, de subsidieregeling voor emissieloos bouwmaterieel en de SPUK voor ZE bussen. Andere ideeën die wel leven binnen het ministerie maar niet benoemd worden zijn het stimuleren van logistieke hubs aan de rand van ZE zones en het efficiënter omgaan met vrachtwagenritten om lege voertuigen te voorkomen. AFIR wordt alleen bij duurzame brandstoffen genoemd als instrument, terwijl dit ook van groot belang is voor de thema's logistiek en personenvervoer. Het is onduidelijk waarom deze maatregelen ontbreken terwijl andere (reeds toegezegde) maatregelen wel staan opgenomen.

Bijlage

Eerdere suggesties bij thema uitvoering

Een paar suggesties voor het versterken van de relatie van en interesse voor uitvoering-beleid. De strekking van de kopjes als *'Verbinding tussen beleid en uitvoering versterken'* en *'We versterken de belangstelling en aandacht voor de uitvoering'* is prima, alleen het 'hoe' ontbreekt nog. Hiervoor een aantal suggesties:

-Concentreer de uitvoering gerelateerde taken bij beleidsmedewerkers voor wie het de hoofdtak is. Onze ervaring is dat er meer aandacht en interesse voor de uitvoering ontstaat wanneer beleidsmedewerkers intensiever met ons te maken hebben, ipv dat ze eenmalig een keer een regeling opzetten. Per directie/DG komen er senior medewerkers die expertise ontwikkelen en ervaring opdoen (zowel in de breedte als diepte) rondom de verschillende vormen van instrumentering (normeren, beprijzen, informeren, faciliteren/subsidiëren, monitoren en berging) en voorbereiding van de uitvoering.

Ook heeft het concentreren van taken die gerelateerd zijn aan de uitvoering als voordeel dat het dan zinvoller is om te investeren in kennis en opleiding van deze mensen. Opedane kennis kunnen ze bij een volgende regeling opnieuw inzetten.

-Verhoog het aanzien van werken aan beleidsimplimentatie: Werken aan nieuw beleid lijkt krijgt soms meer prioriteit dan het realiseren van de doelen van vastgesteld beleid. Onderzoek of er een prikkel ingebouwd kan worden waardoor deze taken meer in evenwicht komen.

-Vergroot personele capaciteit en kennis beleidsmedewerkers: Om voorgaande te bereiken is een investering nodig om zo de personele capaciteit en kennis bij het kerndepartement over zaken zoals Staatssteun, IAK, doenvermogen toetsen etc te vergroten. Realiseer je en trek consequenties uit het feit dat werk dicht bij de uitvoering deels om andere kennis, ervaring en competenties vraagt. Bij het kennisgedeelte kunnen de uitvoeringsinstanties een rol spelen. Zo biedt RVO aan lenW binnenkort een lunchlezing aan die bij voldoende interesse gevolgd wordt door een masterclass over de uitvoering.

- Evalueren opdrachten: het zou mooi zijn wanneer geleerde lessen uit de samenwerking beleid en uitvoering breder gedeeld worden dan alleen bij de mensen die werkten aan de betreffende opdracht. Die opgebouwde kennis, zo blijkt uit een aantal voorbeelden waarbij dezelfde mensen vanuit lenW en RVO samenwerkten bij opeenvolgende opdrachten, komt de kwaliteit ten goede.

-Verantwoordelijkheid per beleidsdirectie: om te zorgen dat de kennis over de implicatie van de WAU van directie eigenaarszaken bij lenW ook geïmplementeerd wordt bij de beleidsdirectie is het handig dat er per directie een verantwoordelijke persoon wordt aangewezen die een plan op maat maakt. Dit omdat per directie de praktijk (met welke uitvoeringsinstantie hebben zij met name te maken, welke knelpunten spelen er) kan verschillen. Vanuit RVO willen wij graag een directe RVO counterpart aanbieden voor die personen, om gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor WAU implementatie te dragen en de verbinding tussen beleid en uitvoering gezamenlijk te versterken.

-Wederzijdse personele uitwisseling/detachering beleid-uitvoering: Hier hebben we in het verleden ervaring mee opgedaan bij lenW en dat kwam het wederzijds begrip ten goede. Personele

uitwisseling kan zowel op medewerkers als managementniveau. Een detachering is een zware variant, ook werkbezoeken kunnen bijdragen aan wederzijdse kennis en begrip.

Mogelijke Aanvulling op ' Intensivering van samenwerking en verbeteren ambtelijke sturing(sdriehoek)'

-Kennis/knelpunten uitvoering vroeg in het beleidsproces:

* Een mogelijkheid om uitvoeringskennis snel aan tafel te krijgen in de ambtelijke top bij voorgenomen regelingen is een monitoringscommissie. EZK heeft een dergelijke commissie met vertegenwoordig van de verschillende DG's en uitvoeringsorganisaties zoals RVO. Deze commissie maakt een eerste inschatting van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het voorgenomen beleid. Op deze manier is relevante kennis over o.a. de uitvoering van het voorgenomen beleid al vroeg in de beleidsvormende fase betrokken.

*Vroeg aan tafel bij mogelijk nieuw instrumentarium; het is van belang bij grote opdrachten om te kijken ook samen met andere departementen omdat er soms een overlap is in doelen. Bv wanneer het gaat om nieuw instrumentarium voor het klimaatakkoord irt CE (scope 1, 2, 3 KA), Bij het vroegtijdig meedenken, zeker bij potentieel grote opdrachten, is het raadzaam om voor de

voorbereidende fase een aparte opdracht te geven (zoals ook al vaak gebeurd, bv bij de mobiele machines en elektrisch rijden: regelingen die RVO voor IenW uitvoert).

– *De consistentie toets:* RVO biedt als product de consistentie toets aan bij opdrachtgevers. In deze toets kijkt RVO hoe een voorgenomen nieuw instrument zich verhoudt tot andere instrumenten en regelingen die zich op dezelfde doelgroep richten en een vergelijkbaar doel hebben. Dit is eerder gedaan voor andere opdrachtgevers, bijvoorbeeld in de gebouwde omgeving. Op basis van de uitkomsten is beter bepalen welke beleidsinterventie effectief zal zijn en of daarbij aangesloten kan worden bij bestaand instrumentarium.