



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Beleidsprogramma

Infrastructuur en Waterstaat



Beleidsprogramma

Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage bij kamerbrief van 17 mei 2022

Inhoud

1	Aanleiding	6
1.1	Kern coalitieakkoord voor IenW	6
1.2	Overige aandachtspunten coalitieakkoord	7
1.3	Maatschappelijke ontwikkelingen	8
2	Prioriteiten: Basis op orde	10
2.1	Instandhouding infrastructuur	10
2.2	Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)	11
3	Prioriteiten: Toekomstbestendigheid	14
3.1	Toekomstbestendige mobiliteit	14
3.2	Toekomstbestendig luchtvaartbeleid	17
3.3	Toekomstbestendig openbaar vervoer en spoor	20
3.4	Duurzame mobiliteit	23
3.5	Klimaatadaptatie: Water en Bodem sturend	28
3.6	Klimaatadaptatie en water internationaal	32
3.7	Hittestress	32
3.8	Gezonde, schone en veilige leefomgeving	33
3.9	Circulaire economie	37
4	Prioriteiten: Ambities waarmaken	41
4.1	Snelle, doelgerichte ontsluiting en bereikbaarheid van woongebieden	41
4.2	Oude lijn en Noord-Zuid lijn	43
4.3	Lelylijn	43
4.4	Betalen naar gebruik	44
4.5	Verkeersveiligheid	44
4.6	KRW	46
4.7	Beekdalen Maas	48
5	Randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid	50
5.1	Stikstof	50
5.2	Cybersecurity	51
5.3	Digitalisering	51
5.4	Versterken van de uitvoering	52
5.5	Samenwerking en transparantie	52
5.6	Kennis en innovatie	52
6	Governance	54
6.1	Interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking	54
6.2	MIRT-procedures	54

1

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zorgt voor een sterke en duurzame infrastructuur, boven en onder de grond. Voor een netwerk van wegen, spoorwegen, vaarwegen en buizen, van dijken, havens en luchthavens. Voor mobiliteit die kwalitatief goed, betaalbaar en toegankelijk is. Voor een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. En voor een klimaatneutraal, fossielvrij en circulair Nederland. We beheren en creëren en we vernieuwen om te behouden. Met en voor onze ruim 17 miljoen inwoners en voor de wereld om ons heen.

Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig houden: dat staat voorop bij het werk van IenW. Het coalitieakkoord geeft richting en prioriteit voor deze kabinetsperiode. In dit beleidsprogramma IenW staat uitgewerkt 'hoe' we de ambities en concrete afspraken uit het coalitieakkoord gaan uitvoeren.

1.1 Kern coalitieakkoord voor IenW

De prioriteiten voor IenW in de komende kabinetsperiode zijn samen te vatten in de volgende drieslag:

1. *De basis op orde.* Voorop staat dat de basis op orde is. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervoerssysteem en het watersysteem.
2. *Toekomstbestendigheid.* IenW werkt niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn aan duurzame en haalbare oplossingen.
3. *Ambities waarmaken.* Er is in het coalitieakkoord veel geld uitgetrokken voor de ambities in deze kabinetsperiode. IenW wil met goede plannen de middelen snel en doelmatig inzetten; bijvoorbeeld om zo snel mogelijk te kunnen voldoen aan de vraag naar nieuwe, goed bereikbare woningen.

Het coalitieakkoord onderstreept het belang van een goede bereikbaarheid van het hele land. Goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat iedereen naar school of naar werk kan gaan, en dat goederen tijdig op de plaats van bestemming aankomen. De basis hiervoor is een goede infrastructuur. Daarom worden aanvullende middelen uitgetrokken voor beheer en onderhoud van spoor, wegen, bruggen, viaducten en vaarwegen en voor het onderhoud en renoveren en vervangen ervan in de toekomst, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Ook wordt geïnvesteerd in de uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor openbaar vervoer (OV), fiets, auto en water, om goede en snellere

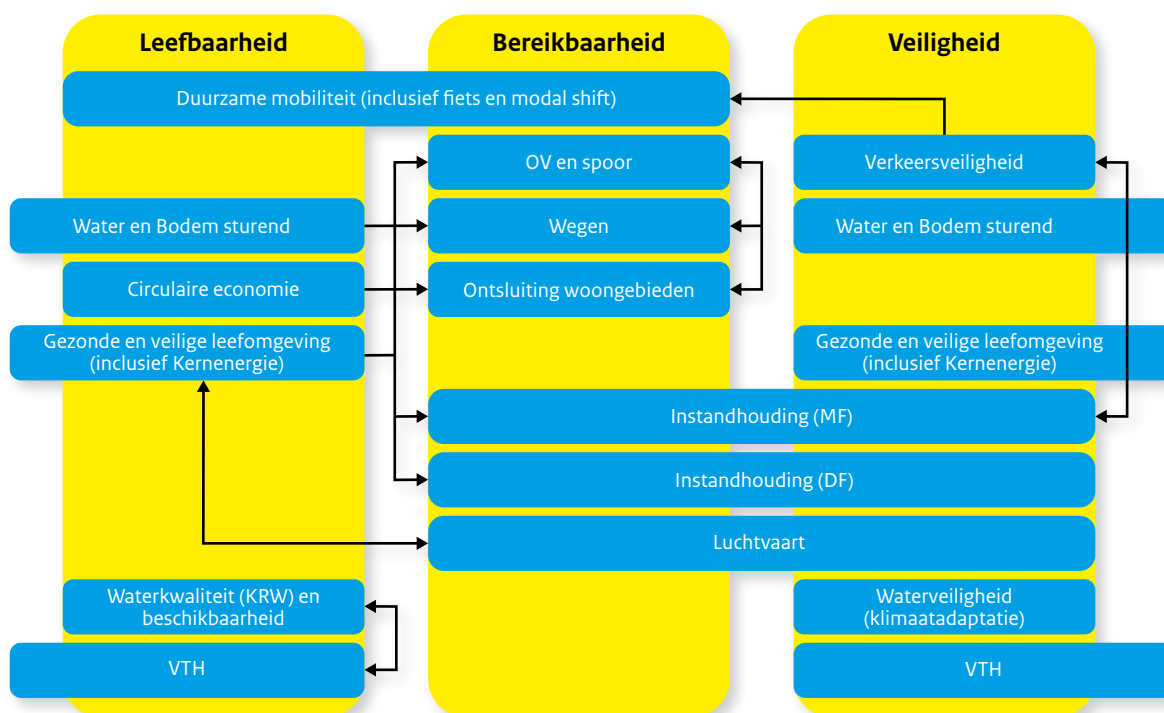
verbindingen te realiseren tussen stad en regio. Ook worden er 'hubs' ontwikkeld waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen naar een (deel)auto, (deel)fiets, trein of metro via multimodaal reisadvies op maat. Er wordt daarnaast ook ingezet op betere internationale (nacht) treinverbindingen zodat Nederland duurzaam verbonden is.

Voor de ontwikkeling van Schiphol wordt gewerkt aan een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub-functie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven.

In de ruimtelijke planvorming, bijvoorbeeld voor de grote woningbouwopgave, gaan we meer rekening houden met water en de bodem; deze worden sturend voor de ruimtelijke inrichting. Ook worden middelen beschikbaar gesteld voor goede ontsluiting van nieuwe woningen.

Klimaatadaptatie staat voorop, mede naar aanleiding van de overstromingen in Limburg van vorig jaar. Investerings in schone mobiliteit, circulaire economie en een gezonde leefomgeving, het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving worden voortgezet en waar mogelijk uitgebouwd. Met name het voorkomen van een slechte luchtkwaliteit, geluidhinder en contact met schadelijke stoffen is van direct belang voor de gezondheid.

We gaan toe naar een circulaire economie. Er komt een ambitieus klimaatdoel voor de circulaire economie en een uitvoeringsprogramma en een betere aansluiting tussen klimaatbeleid en circulariteit.



1.2 Overige aandachtspunten coalitieakkoord

De bredere ambities die dit kabinet heeft op het gebied van woningbouw, stikstof en klimaat hebben directe invloed op de prioriteiten van IenW en zijn onderdeel van de aanpak. De IenW-ambities op het terrein van smart mobility, waterveiligheid, circulaire economie en logistieke keten kunnen niet worden gerealiseerd zonder gebruik te maken van de mogelijkheden die digitalisering biedt. Dit vraagt een grote inzet van IenW. Tegelijkertijd betekent dit dat er ook extra aandacht moet zijn voor cybersecurity. De dreiging vanuit de omgeving neemt toe. Dit betekent dat IenW weerbaar moet zijn zowel voor wat betreft eigen organisatie als de vitale sectoren.

Gezien de wederzijdse afhankelijkheden wordt nauw samengewerkt met de departementen die aan de lat staan voor de andere ambities in het coalitieakkoord. Binnen die samenwerking zoeken we gezamenlijk naar de beste oplossingen voor de onderstaande uitdagingen.

Ruimte in ruimtelijke ordening, stikstof en leefomgevingskwaliteit

In een klein land als Nederland lopen we al snel tegen ruimtegebrek aan. Functies als wonen, mobiliteit, bedrijvigheid, natuur en landbouw vragen een fysieke plek. Dat past niet allemaal tegelijkertijd. De ruimte in Nederland is schaars, en de prioriteiten van lenW hebben allemaal impact op die ruimte en de manier waarop verschillende functies de ruimte kunnen gebruiken. Daar is een brede afweging aan de orde, waar het kabinet gezamenlijk keuzes moet maken met betrokkenheid van andere partijen, o.a. in samenhang met het Programma Woningbouw en het Programma Gebouwde Omgeving. Het gaat niet alleen om vierkante meters, maar ook om stikstofruimte die nodig is voor de uitvoering van projecten. De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Ondanks de reeds ingezette daling van stikstofuitstoot heeft lenW deze kabinetsperiode schaarse stikstofruimte nodig om Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.

Uitvoerbaarheid van alle opgaven

De ambities en opgaven vragen het uiterste van de beschikbare uitvoeringscapaciteit. Op dit moment is de benodigde menskracht nog voorhanden maar de arbeidsmarkt in Nederland is historisch krap. Er zijn vakmensen nodig voor de ontsluiting van de woningbouwlocaties, de aanleg van nieuwe wegen, het in stand houden van de bestaande netwerken en het ontwikkelen en onderhouden van ICT en data-infrastructuren die bij alle taken steeds belangrijker worden. Andere opgaven in het fysieke domein, zoals de klimaat- en energietransitie en woningbouw hebben te maken met dezelfde tekorten. Als deze opgaven allemaal tegelijkertijd worden aangepakt, kan dat leiden tot problemen in de uitvoering.

Aanleg en onderhoud van infrastructuur worden de laatste maanden geconfronteerd met stijgende energie- en grondstofprijzen. Ook de beschikbare tijd levert uitdagingen op. Zo heeft de aanleg van nieuwe infrastructuur doorgaans een langere doorlooptijd dan de bouw van nieuwe woningen.

Onze omgeving is van ons allemaal

Een integrale aanpak van de opgaven vraagt om samenwerking. Samenwerking tussen de departementen, met andere overheden, de regio, kennisinstellingen, burgers, bedrijven en andere organisaties. Zo kunnen we gezamenlijk komen tot kansrijke oplossingen. Al lerende samenwerken is hierbij van belang om zo goed mogelijk invulling te geven aan de opgaven.

Ons werk heeft directe gevolgen voor mensen. Vroegtijdige betrokkenheid van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties is belangrijk om ons beleid te verrijken, sociale transitie mogelijk te maken, signalen op te halen over haalbaarheid of effecten van ons beleid en om tot (draagvlak voor) goede inpassing te komen.

Mensen betrekken bij de besluitvorming en transparant zijn over de genomen besluiten belangrijke elementen van de nieuwe bestuurscultuur die het kabinet voorstaat. Daarbij wordt op een toegankelijke manier inzicht gegeven in de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid.

1.3 Maatschappelijke ontwikkelingen

De wereld staat niet stil en heeft grote impact op het werk van lenW. De Covid-crisis lijkt voorbij, de maatregelen zijn opgeheven, maar de gevolgen zijn nog niet allemaal verdwenen. Sommige veranderingen zijn mogelijk van permanentere aard, zoals een nieuwe balans tussen thuiswerken en werken op kantoor. Voor andere consequenties van Covid is een herstelperiode nodig, waarbij eventueel andere ontwikkelkeuzes dan voorheen gemaakt kunnen worden.

De oorlog in Oekraïne heeft een grote impact op Europa en stelt ook uitdagingen aan veel aspecten van het werk van lenW. Infrastructuur (fysiek en digitaal) moet beschikbaar zijn en blijven, leveringszekerheid van grondstoffen, (half) producten en diensten moet op orde zijn en veiligheid moet op alle vlakken gewaarborgd worden. Vrijheid, veiligheid en democratie zijn niet vanzelfsprekend. Cyber security en bescherming van onze vitale infrastructuur is urgenter dan ooit. Hiernaast heeft het conflict in Oekraïne de nadruk gelegd op de schaarsheid van grondstoffen. Hergebruik van grondstoffen is een noodzaak om het dagelijks leven en duurzame groei te kunnen blijven faciliteren. Daarom werkt Nederland nauw samen in de Europese Unie en internationaal om te groeien richting een volledig circulaire economie.

Nederland moet zich aanpassen aan nieuwe klimaatomstandigheden. Op het gebied van klimaatadaptatie is grensoverschrijdende samenwerking noodzakelijk voor het verhogen van de nationale en Europese weerbaarheid. Het nieuwste IPCC klimaatrapport van 4 april 2022 geeft de urgentie aan van het beperken van de opwarming van de aarde en onze ambities rondom duurzaamheid en leefbaarheid.

Grensoverschrijdende samenwerking is tenslotte van groot belang voor bereikbaarheid en economische ontwikkeling. Nederland beschikt over een relatief groot grensgebied. Deze gebieden zijn vanuit Europees perspectief veelal kernregio's, en moeten ook als zodanig benaderd worden. Kenniswerkers uit de grensregio's wonen, werken en recreëren over de grens. Een goed netwerk van grensoverschrijdende, slimme- en duurzame infrastructuur en mobiliteit is daarom essentieel, voor personenvervoer en ook voor goederenvervoer.

2

Prioriteiten: Basis op orde

2.1 Instandhouding infrastructuur

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdspoorweginfrastructuur en het hoofdwatersysteem. Dit doet IenW samen met Rijkswaterstaat en ProRail. De netwerken beschermen ons tegen het water, dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land en zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van de wereld.

Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw is een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Deze raakt op leeftijd en kent een steeds intensiever en zwaarder gebruik. Daarnaast stellen ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en cyberveiligheid nieuwe eisen aan onze infrastructuur. In de afgelopen perioden heeft de instandhouding achterstanden opgelopen. Om het benodigde kwaliteitsniveau voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland vast te houden zijn extra inspanningen nodig.

Beleidsinstrument

In het coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. De komende jaren groeit de extra bijdrage stapsgewijs toe naar jaarlijks €1,125 miljard extra vanaf 2026 en structureel €1,25 miljard extra vanaf 2038 voor de instandhouding van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen, ook met het oog op de verkeersveiligheid. Er wordt extra geïnvesteerd in het Deltafonds (€250 miljoen structureel vanaf 2026) om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. Investerings in onze dijken, duinen en dammen gaan onverminderd door.

Uitvoering

Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de middelen ingezet om de programmering van Rijkswaterstaat en ProRail op te hogen. We werken toe naar een stabilisatie van het Uitgestelde Onderhoud en hiervoor moeten keuzes worden gemaakt. Dit betekent dat in de eerste jaren, ondanks de grotere financiële ruimte, het uitgestelde onderhoud op de RWS-netwerken nog niet helemaal kan worden ingelopen. De extra middelen uit het coalitieakkoord zijn daarbij niet toereikend om al onze wensen en ambities (tegelijk) te realiseren. In deze kabinetsperiode zal daarom ook kritisch moeten worden gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken voor

een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Dit betekent dat er keuzes worden gemaakt over prestatieniveaus voor instandhouding, nieuwe eisen aan de infrastructuur, zoals klimaatadaptatie, circulair en cyberveiligheid. Vooruitlopend hierop zullen we wel de eerste (no-regret) stappen zetten op het gebied van klimaatadaptatie, duurzaamheid en cybersecurity.

Conform de motie Stoffer c.s.¹ wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur, gericht op een stabiele langdurige programmering, waarbij op termijn het uitgesteld onderhoud wordt ingelopen. Hiervoor is versterking van assetmanagement nodig conform het ontwikkelplan assetmanagement lenW (bijlage bij kamerbrief 17 december 2020, 35570-A-46). Daarnaast werkt lenW samen met de Tweede Kamer, de decentrale overheden en overige externe partners toe naar de definitie van een nieuw kwaliteitsniveau van de netwerken voor de langere termijn. Prestaties, budgetten en risico's worden weer in evenwicht zijn gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van onze netwerken.

De ambitie is om vanaf 2026 de uitvoering van het meerjarenplan te starten. Om dit mogelijk te maken is een aantal stappen nodig. Er wordt in kaart gebracht welke keuzes en prioritering wordt gemaakt binnen het beschikbare budget. Hiervoor worden verschillende scenario's gemaakt. Dit levert een basisscenario op voor een gelijkblijvend prestatie- en gebruiksniveau, en inzicht van wat er nodig is om dat niveau in stand te houden.

Bij het in kaart brengen van deze keuzes en prioriteringen wordt lenW ondersteund door een externe audit. Zoals in de Kamerbrief "Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur" (dd. 29 oktober 2021) is beschreven, wordt de audit voor de RWS-netwerken in 2022 uitgevoerd en de audit ProRail in 2024.

Stappen in de tijd

Q3 2022	Prognoserapport VenR
2022-2024	Externe audit Instandhouding ProRail en RWS

2.2 Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

Om de leefbaarheid en veiligheid te garanderen, is ons stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving cruciaal. Dit stelsel moet verdergaand verstevigd worden. Alle activiteiten die we als burgers en bedrijven ondernemen moeten plaatsvinden binnen de grenzen die we als samenleving stellen. Door duidelijke grenzen te stellen zorgt lenW ervoor dat we nu en in de toekomst veilig en gezond in Nederland kunnen leven en milieuschade voorkomen.

Centraal staat de opvolging van de Kamerbrief 'Versterking VTH-stelsel'² met als doel een goed functionerend VTH-stelsel en een krachtige aanpak van milieucriminaliteit. Dit thema raakt aan het hele milieubeleid en is daarmee de randvoorwaarde voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving, een circulaire economie en een goede waterkwaliteit en -beschikbaarheid.

lenW gaat aan de slag met alle aanbevelingen uit de rapporten van de commissie Van Aartsen en de ARK. Dit gebeurt onder regie van lenW in nauw overleg met IPO, VNG, Omgevingsdienst NL (OD-NL), OM en de ministeries van JenV en BZK. De uitwerking wordt in 6 samenhangende projecten opgepakt om een integrale aanpak te verzekeren. De projecten richten zich op "Robuuste omgevingsdiensten en financiering", "Bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving en vervolging", "Informatie-uitwisseling en datakwaliteit", "Kennisinfrastructuur", "Onafhankelijke uitvoering van toezicht en handhaving" en "Monitoring kwaliteit milieutoezicht". Hiermee werkt lenW toe naar robuuste, deskundige en vernieuwende omgevingsdiensten als fundament onder het VTH-stelsel, waarbij de focus op een onafhankelijke uitvoering van toezicht en handhaving ligt. De informatiehuishouding tussen alle partijen in

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 35 925, nr. 111

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Kamerstuk 22343, nr. 311

de keten wordt op orde gebracht. Daarnaast komt er voldoende wettelijke borging van het stelsel, zodat het Rijk kan stimuleren en faciliteren waar mogelijk en aan te spreken en in te grijpen waar nodig. Hiermee moet VTH in het milieudomein beter en consistentier worden uitgevoerd en niet-naleving van milieuregels eerder worden aangepakt.

Beleidsinstrumenten

Er wordt een interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel opgesteld. In nauw overleg met BZK en JenV zal lenW in dit programma de uitvoering van de projecten met provincies, gemeenten en Omgevingsdienst NL ter hand nemen. Hiermee wordt opvolging geven aan 9 van de 10 aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. De aanbeveling voor het basistakenpakket is reeds opgepakt en de Kamer is hierover bij kamerbrief van 8 april jl. geïnformeerd³.

Milieucriminaliteit zal steviger worden aangepakt. Consequente en stevigere handhaving werkt preventief, verkleint milieurisico's en voorkomt potentieel hoge saneringskosten en boetes. Op 30 maart jl. organiseerde lenW een pressurecooker Milieucriminaliteit waarin alle betrokken ketenpartners afspraken om de Strategische Milieukamer (SMK) een formele positie te geven. De SMK zal prioriteiten moeten gaan stellen zodat de opsporing gericht en minder gefragmenteerd kan worden ingezet. Ook kan zo de kennis, expertise en een betere informatiepositie worden opgebouwd. Daarnaast is meer en effectievere inzet van de milieurecherchecapaciteit nodig met een centrale aansturing binnen elke organisatie. Naast centrale aansturing is het van belang dat de gespecialiseerde inlichtingen- en opsporingsdiensten en het OM worden versterkt.

Het coalitieakkoord reserveert structureel €24 miljoen per jaar, verdeeld over enerzijds een bedrag van €18 miljoen aan beleidsmiddelen voor de versterking van het VTH-stelsel en anderzijds een van 2 naar 6 miljoen euro olopend bedrag (over een periode van 3 jaar) voor de versterking van VTH bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De uitkomsten en aanbevelingen van de commissie Van Aartsen zijn hierbij leidend. Voor gereserveerde middelen van €18 miljoen wordt de volgende inzet op inhoudelijke hoofdonderdelen voorgestaan:

1. Opleiding en training: voor de versterking van de inzet op milieucriminaliteit wordt een opleidings- en trainings-traject voor de buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) gefaciliteerd.
2. Verbetering informatiepositie: voor een goede, krachtige informatiepositie binnen het VTH-stelsel start er een doorontwikkeling van het bestaande uitwisselingssysteem (Inspectieview). Ook zal de landelijke inspectiedatabase voor risicovolle bedrijven (GIR) een forse update krijgen waarmee met nieuwe functionaliteiten aan de eisen van de toekomst wordt voldaan. Inzet is ook nodig op het gebied van vergunningen. Er komt een compleet en landelijk overzicht van (de)centraal verleende vergunningen beschikbaar en het proces van vergunningverlening zelf wordt volledig en uniform gedigitaliseerd waarmee transparantie en actualiteit van de vergunningen zullen voldoen aan de eisen van de toekomst.
3. Versterking kennisinfrastructuur: voor het versterken van de kennisinfrastructuur, -ontwikkeling en -deling tussen alle partijen in het veld inclusief het Rijk wordt bij zowel Omgevingsdienst NL als het samenwerkingsprogramma van de gezamenlijke inspectiediensten op risicovolle bedrijven (BRZO+) ingezet op de ontwikkeling van een robuuste kennisfunctie. Tevens wordt de opzet van een Informatiebureau voor milieutoezichthouders voorbereid dat fungeert als centraal bureau voor dataverzameling, interpretatie en (meta)analyse van alle data over toezicht, handhaving, opsporing en innovatie voor alle betrokken stakeholders. Dit geeft een totaalbeeld van de stand van het milieudomein van het VTH-stelsel en daarmee sturingsopties.
4. Monitoring kwaliteit milieutoezicht: voor de monitoring van de kwaliteit van milieutoezicht zullen visitaties voor de omgevingsdiensten worden opgezet, waarbij een 2-jaarlijkse cyclus en centrale rapportage wordt voorzien.

Voor de middelen die zijn gereserveerd voor de ILT (€2 miljoen in 2022 olopend naar €6 miljoen in 2024) wordt ingezet op de uitbreiding van de capaciteit van de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT. Daarnaast gaat de ILT (vanuit haar reguliere middelen) met thematische en signalerende onderzoeken het VTH-stelsel actief monitoren.

Uitvoering

Commitment van alle betrokken stakeholders is van groot belang. Bij de start van het interbestuurlijk programma (IBP) zijn daarom de rollen en verantwoordelijkheden van elke partner in het VTH-stelsel vastgesteld en gerespecteerd als een belangrijk startpunt. Elke partij wordt verantwoordelijk voor adequate betrokkenheid van de eigen achterban,

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Kamerstuk 22343, nr. 315

de benodigde bestuurlijke inbedding en de organisatie van het noodzakelijke commitment. Elke partij denkt ook oplossingsgericht en neemt verantwoordelijkheid voor de te realiseren opgaven en eigenaarschap op de specifieke thema's.

Voor het IBP wordt een programmaplan opgesteld. Daarin zal nadrukkelijk ruimte zijn voor participatie (inclusief het mogelijke gebruik van een burgerpanel). IenW heeft de ambitie om het interbestuurlijk programma twee jaar te laten lopen. Na één jaar moet duidelijk zijn welke maatregelen partijen concreet gaan vastleggen in een bestuursakkoord. Het tweede jaar staat in het teken van de implementatie van de afspraken. Indien wijzigingen van wet- en regelgeving nodig zijn, kan dit uiteraard ook langer duren.

Dit eerste jaar (2022) waarin de middelen beschikbaar komen vraagt om een bijzondere aanpak. De noodzaak en urgentie om snel de middelen op de bestemming te krijgen en concreet resultaat te boeken, geven aanleiding een stevige impuls te geven aan de meest prioritaire onderdelen van het pakket. Hiervoor wordt naar verwachting vanaf de zomer 2022 een investeringsimpuls op de genoemde onderdelen weggezet. Inzet is om de vormgeving van het financieel instrumentarium in te richten als een mix van (voor een groot deel) subsidieprogramma (bij OD-NL) en (gedeeltelijk) opdrachtverlening.

In de volgende jaren (vanaf 2023) krijgen de onderdelen een meer structurele financiering waarbij de prioritering en verdeling van middelen zo veel mogelijk binnen het raamwerk van het IBP worden ingevuld. IenW heeft de regie en kaderstellende budgetten, en daarmee wordt samen met de partijen in het IBP de nadere invulling vormgegeven. Van belang is verder om bij de besteding van de middelen geen zaken te financieren die door één of meerdere partijen worden aangedragen en die wellicht aan VTH gerelateerd zijn maar waarvoor het geld niet primair is bedoeld.

Uiteraard zal uw Kamer regelmatig op de hoogte gehouden worden van de vorderingen binnen het IBP. U zult de eerste Kamerbrief daarover voor de zomer 2022 ontvangen waarbij u het programmaplan van het IBP wordt aangeboden.

Stappen in de tijd

2022 Q1	Bestuurlijk Omgevingsberaad, CD Toezicht en Handhaving Start interbestuurlijk programma
2022 Q2	Kamerbrief programmaplan interbestuurlijk programma (IBP)
2022 Q3	Investeringsimpuls (subsidieprogramma en opdrachtverlening)
2023	Maatregelen vastleggen in bestuursakkoord Structurele financiering
2024	Implementatie van afspraken – evt. wijzigingen in wet- en regelgeving duren langer

3

Prioriteiten: Toekomstbestendigheid

3.1 Toekomstbestendige mobiliteit

IenW maakt Nederland bereikbaar, duurzaam en veilig voor toekomstige generaties. Het mobiliteitssysteem voor personen en goederen vervult hierin een centrale rol. In het coalitieakkoord is opgenomen dat IenW 1) investeert in de verbetering en uitbreiding van de infrastructuur voor openbaar vervoer (OV), fiets, auto en water 2) 'hubs' ontwikkelt waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen naar een (deel)auto, (deel)fiets, trein of metro via multimodaal reisadvies op maat; 3) inzet op goede verbindingen voor de binnenvaart; en 4) inzet op het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water.

Deze paragraaf geeft invulling aan deze ambities uit het coalitieakkoord. Andere ambities op het vlak van toekomstbestendige mobiliteit komen terug in Instandhouding infrastructuur (2.1), Toekomstbestendig luchtvaartbeleid (3.2), Toekomstbestendig OV en spoor (3.3), Duurzame mobiliteit (3.4), Snelle, doelgerichte ontsluiting woongebieden (4.1), Oude lijn en Noord-Zuid lijn (4.2), Lelylijn (4.3), Betalen naar gebruik (4.4) en Verkeersveiligheid (4.5).

Afwegen bereikbaarheidsopgaven

Uw Kamer heeft in maart 2022 verzocht om inzicht te geven in de wijze waarop keuzes over bereikbaarheidsopgaven worden gemaakt. Bij het maken van afwegingen zijn het Coalitieakkoord en de prognoses uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)⁴ het vertrekpunt.

Het afwegen van opgaven en oplossingen vindt samen met decentrale overheden plaats in het MIRT. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Instandhouding van hoofdinfrastructuurnetwerken heeft prioriteit.
- Niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing; soms is het beter om andere, ruimtelijke, keuzes te maken. IenW zoekt samen met andere departementen en decentrale overheden oplossingen en kansen op het gebied van nabijheid en digitale infrastructuur.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Kamerstuk 31531305, nr. 328

- De start is het beter benutten van de infrastructuur, via gedragsmaatregelen, normering, beprijzen en kansen rond data en innovaties.
- Gebiedsgerichte programma's staan centraal. Per gebied zullen we maatwerk moeten leveren: zo is de keuze in hoogstedelijk gebied eerder een oplossing met OV en de fiets zoals rondom station Nijmegen, terwijl op andere plekken ook het vervoer over de weg de beste oplossing kan zijn. Het effect van gebieden op het totale netwerk blijft hierbij altijd een aandachtspunt.
- We beoordelen mogelijke maatregelen vanuit het perspectief van de burger en brede welvaart.
- Voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen hanteert IenW samen met VRO en decentrale overheden een specifiek kader. Snel toevoegen van nieuwe woningen in aansluiting op infrastructuur met voldoende capaciteit heeft de voorkeur.

Opstellen mobiliteitsvisie

Om de toekomstbestendigheid van onze bereikbaarheidsaanpak te borgen stellen we een Nationale Mobiliteitsvisie 2050 op. De scope beslaat het gehele spectrum van modaliteiten en beleidsinstrumenten.

We wegen daarbij mee hoe bereikbaarheid de brede welvaart verhoogt, zowel het verdienvermogen van Nederland als een veilige en gezonde leefomgeving. We gaan bij het opstellen van de Nationale Mobiliteitsvisie 2050 nadrukkelijk het gesprek aan met de gebruikers en omwonenden en partijen die hen bestuurlijk en maatschappelijk vertegenwoordigen. In de zomer van 2022 presenteren we een contourennota.

Ontwikkeling infrastructuur: uitvoering MIRT-projecten

Met het MIRT-programma werken we aan de verbetering en uitbreiding van de infrastructuur van weg, spoor en vaarwegen. Vanuit het coalitieakkoord wordt nadruk gelegd op de aanpak van de grootste knelpunten, versterken van de verbindingen in en tussen de (economische) regio's en de verbetering van veiligheid op Rijks-N-wegen.

De inzet is om in de komende kabinetsperiode zo veel mogelijk tempo te maken in de uitvoering van dit programma.

Zoals eerder met de Tweede Kamer gedeeld in o.a. het notaoverleg MIRT, is beschikbare stikstofruimte een grote onzekerheid voor de voortgang van projecten. Daarnaast worden we in de uitvoering geconfronteerd met stijgende grondstofprijzen (mede naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne) en is er sprake van krapte op de arbeidsmarkt. Deze effecten zullen mogelijk hun weerslag hebben op het tempo van de uitvoering van de projecten.

De komende jaren intensiveren we de inzet vanuit het Rijk op hubs. Hubs bieden een oplossing voor gecombineerde opgaven in een gebied zoals het ontsluiten van de woningbouwopgave, het versterken van de (regionaal) economische structuur, leefbaarheid en duurzaamheid. Bestaande en nieuwe hubs maken meervoudig ruimtegebruik en compact bouwen mogelijk en zorgen dat weg- en ov-verbindingen optimaal worden gebruikt. Met diverse gemeenten en regio's worden afspraken gemaakt over eenduidige uitstraling en herkenbaarheid van (deelmobiliteit)hubs'. Een volgende stap is dat dit jaar de actieagenda OV-knooppunten wordt opgeleverd, zie Toekomstbestendig OV en spoor (3.2.3).

Stappen in de tijd

2022 Q3	Contourennota mobiliteitsvisie
2022 Q4	Bestuurlijke overleggen MIRT

Goederenvervoer

IenW zet in op een geïntegreerd transportsysteem. Hiervoor is een goed functionerende infrastructuur van hoge kwaliteit nodig op water, weg en spoor.

Het achterlandtransport vindt plaats op goederenvervoercorridors met aansluitingen op het Europese transportnetwerk. Door middel van multimodale knooppunten vinden de regio's aansluiting op het goederenvervoer op deze corridors en de bijbehorende logistieke activiteiten als warehousing, distributie en dergelijke. Voor het vervoer van gevaarlijke gassen en vloeistoffen wordt onderzoek gedaan naar het ontwikkelen van buizenleidingenstelsels die

een veilig, efficiënt en duurzaam transport kunnen faciliteren. In het kader van de tweede ronde van het nationaal groeifonds heeft het kabinet positief besloten over een aantal voorstellen die het goederenvervoer stimuleren: zoals digitale infrastructuur logistiek en Rail Gent Terneuzen.

Modal shift

De modal shift naar binnenvaart, spoor en buisleidingen wordt in het goederenvervoer ingezet om tot een betere bereikbaarheid van steden en haven-industrie-complexen te komen. Bovendien zorgt het voor verduurzaming van het transport en een grotere verkeersveiligheid. Het draagt daarnaast bij aan lagere onderhouds- en beheerskosten door minder zwaar vrachtverkeer op de weg.

De modal shift-aanpak is tweeledig; enerzijds het stimuleren van de keuze voor binnenvaart, spoor en buisleiding voor het vervoer van goederen. Anderzijds het wegnemen van obstakels voor het uitvoeren van modal shift.

Het stimuleren van modal shift is nu geconcentreerd op de dikke goederenstromen op de corridors. De komende kabinetsperiode wordt ook ingezet op de corridor Zuid en op zeer grote projecten buiten de corridors.

Inclusief de aanpak van obstakels voor modal shift zullen in 2025⁵ per dag tenminste 3500 zes meter lange containers (TEU) structureel van de weg zijn verplaatst naar de binnenvaart en het spoor. Dit komt overeen met ca. 875.000 TEU op jaarbasis. Het is de verwachting dat dit in de loop van de tijd nog verder doorgroeit.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Startbesluit corridorprogramma Zuid
2022 Q2/3	Beleidsbrief Modal shift aanpak
2022 Q4	MIRT besluiten corridors Oost, Zuidoost en Zuid
2022 Q4	Besluit buisleiding verbinding Rotterdam – Chemelot (Delta corridor)

Auto: essentieel onderdeel van een robuust, veilig en duurzaam multimodaal mobiliteitssysteem

De auto is en blijft een belangrijke drager van het mobiliteitssysteem. De meeste kilometers over het land worden per auto afgelegd en met bestel- en vrachtauto's worden de meeste goederen naar hun bestemming gebracht. De auto biedt vrijheid, is snel en flexibel, wordt steeds schoner en slimmer, maar kent ook uitdagingen m.b.t. de leefomgeving en verkeersveiligheid. De rol van de auto en de opgaven verschillen naar mate van stedelijkheid van een gebied. Het Toekomstperspectief Automobilititeit biedt handvatten voor een integrale aanpak waarmee de auto kan worden ingebed in een multimodaal mobiliteitssysteem dat zorgt dat woningen, werk, voorzieningen en economische toplocaties bereikbaar blijven, in stedelijk én landelijk gebied.

Het kabinet wil ervoor zorgen dat de auto ook in de toekomst de belangrijke rol in de dagelijkse mobiliteit kan blijven vervullen door te investeren in instandhouding, uitvoering van MIRT-projecten, benutten van het wegennet (met onder andere spreiden en mijden, werkgeversaanpak, verkeersmanagement, automatisering & digitalisering en deelmobiliteit), het verduurzamen van automobilititeit en wegvervoer (voor uitwerking zie duurzame mobiliteit), het verbeteren van de verkeersveiligheid en het multimodaal ontsluiten van woningbouwlocaties (incl. hubs). Daarnaast kan er gericht worden ingezet op capaciteitsuitbreiding van essentiële schakels in het netwerk om IMA-opgaven aan te pakken wanneer andere oplossingen onvoldoende helpen, er voldoende ruimte (fysiek, milieu, stikstof en geluid) beschikbaar is en het bijdraagt aan het versterken van het hele mobiliteitssysteem. In het kader van het Toekomstperspectief Automobilititeit werken we dit samen met omgevingspartners uit met onderscheid in stedelijk gebied, landelijk gebied en corridors.

⁵ Transport via buisleiding is hierbij niet meegerekend.

Stappen in de tijd

2022 Q2

Strategische Agenda Toekomstperspectief Automobilititeit

3.2 Toekomstbestendig luchtvaartbeleid

De Nederlandse luchtvaart staat voor een aantal grote opgaven. Nederland is een dichtbevolkt land en de luchthavens liggen op plekken waar veel belangen samenkomen en geregeld met elkaar botsen. De gezondheid van mensen die wonen en werken rondom de luchthavens staat onder druk. Zij worden blootgesteld aan een slechtere luchtkwaliteit en aan geluidsoverlast. Ook draagt de uitstoot van vliegtuigen bij aan de opwarming van de aarde en heeft het impact op de natuur. Maar luchtvaart is óók een belangrijke toegangspoort tot de wereld en een pijler onder onze economie. Dagelijks reizen duizenden Nederlanders met het vliegtuig de hele wereld over voor vakantie, familiebezoek en werk. Dit past óók bij Nederland: een klein land met de blik op de wereld. Luchtvaart is daarbij ook de veiligste vorm van transport die er is.

Het kabinet wil een goed evenwicht vinden tussen al die belangen en stelt de kwaliteit van deze publieke belangen centraal in plaats van de kwantiteit van het aantal vluchten van- en naar Nederland. Daarmee wordt de lijn uit de Luchtvaartnota 2020-2050 doorgetrokken. Het coalitieakkoord leidt tot andere accenten in de Uitvoeringsagenda⁶ en versnelt de maatregelen om de overlast in de omgeving van luchthavens te verminderen en de luchtvaart schoner en stiller te maken. Hiertoe worden deze kabinetsperiode de benodigde kaders en besluiten uitgewerkt die hierna worden toegelicht. Waar mogelijk wordt hierbij ingezet op maatregelen in internationaal verband (EU/ICAO). Ook wordt een innovatiestrategie voor de luchtvaart uitgewerkt.

Internationale bereikbaarheid

Goede internationale bereikbaarheid is van groot belang voor de open economie van Nederland en de internationale concurrentiepositie van hier gevestigde bedrijven. Het omvangrijke bestemmingennetwerk van Schiphol is medebepalend voor het Nederlandse vestigingsklimaat, naast factoren zoals de digitale infrastructuur en de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel.

Luchtvaartmaatschappijen faciliteren deze verbindingen van Nederland. Door het hub-en-spoke-model van Air France-KLM zijn er wereldwijd meer bestemmingen direct bereikbaar dan op basis van de Nederlandse thuismarkt verwacht kan worden. Die goede verbindingen hebben als voordeel voor Nederlandse reizigers dat zij vaker en naar meer verschillende bestemmingen rechtstreeks kunnen vliegen. Dit levert hen welvaartswinst op.

Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota werkt IenW een kader netwerkkwaliteit uit dat voorziet in een nieuwe monitoringwijze van luchtvaartnetwerken. Hiermee wordt het internationale netwerk van verbindingen van Nederland en het belang van de hubfunctie van Schiphol objectief en eenduidig in kaart gebracht. Daarnaast wil het kabinet dat in Europa vervoer per trein zo snel mogelijk, zowel qua tijd als qua kosten, een goed alternatief wordt voor vliegen. Dit draagt bij aan de verbetering van de internationale bereikbaarheid van Nederland. In samenwerking met partners wordt de Actieagenda trein en luchtvaart uitgevoerd.

Waarborgen luchtvaartveiligheid

Veiligheid blijft een topprioriteit en daarom werkt het ministerie hard om het hoge veiligheidsniveau te behouden en te verhogen. IenW werkt het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024⁷ uit in een actieplan. Nederland zet in op compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren. Het gewenste resultaat is dat in de Nederlandse luchtvaart geen ongevallen gebeuren.

⁶ Toezegging 14267

⁷ Kamerstuk II, vergaderjaar 2019-2020, 24804, nr. 116.

Beleidsinstrumenten

Veiligheid kan niet alleen door wet- en regelgeving worden afgedwongen. Hiervoor is ook een systeemaanpak noodzakelijk, bestaande uit regelgeving, toelating, operatie, toezicht en reflectie. Als alle onderdelen goed functioneren, draagt dit optimaal bij aan het in stand houden en continu verbeteren van de veiligheid. De jaarlijkse publicatie van de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid⁸ geeft inzicht in het functioneren van dit veiligheidssysteem. Ook de internationale organisaties ICAO en EASA houden hier toezicht op. Ten slotte is ook een stevige Nederlandse luchtvaartautoriteit belangrijk. Het kabinet verwacht binnenkort structurele middelen vrij te maken voor een eerste stap in de benodigde versterking van de luchtvaartautoriteit.

Minder overlast

De verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens is hard nodig. Het gaat om de gezondheid van zowel omwonenden van luchthavens als werknemers op die luchthavens. Het kabinet kiest voor een aanpak waarmee geluidsoverlast en de uitstoot van onder meer stikstof en ultrafijnstof wordt verminderd. Er wordt een sectorbrede aanpak uitgewerkt gericht op een stapsgewijze reductie van de stikstofuitstoot door de luchtvaart. Ook wordt onderzocht welke andere mogelijk schadelijke stoffen uitstoot verminderd moet worden. Verder wordt in het verlengde van de Luchtvaartnota gewerkt aan geluidbeleid dat beter aansluit bij de hinder die bewoners ervaren en waarmee de sturingsmogelijkheden op hinder toenemen. Er is specifiek aandacht voor slaapverstoring door vluchten in de nachtperiode. Bij de uitwerking van deze voorstellen zijn een zorgvuldig participatietraject en duidelijke communicatie belangrijk.

Beleidsinstrumenten en uitvoering

Voor NOVEX⁹-gebied Schiphol wordt een programmatische aanpak uitgewerkt waarbij de inzet is om via drie sporen invulling te geven aan het terugdringen van geluidhinder van luchtvaart, te weten:

1. sturingsmaatregelen om de geluidbelasting van de omgeving aan de bron te verminderen;
2. gevolgbeperkende maatregelen, zoals gevelisolatie;
3. innovatiegerichte maatregelen, zoals geluid-adaptief bouwen.

De eerste concrete stap is de uitvoer van het basispakket geluid¹⁰, waarbij in zeer zwaar geluidbelaste gebieden rondom Schiphol woningen zullen worden geïsoleerd. Dit basispakket wordt gefinancierd door een heffing aan luchtvaartmaatschappijen.

Van de regionale luchthavens van nationale betekenis wordt een serieuze inspanning verwacht om hinder te reduceren. Dit is daarom een belangrijk onderdeel van de (lopende en geplande) regionale verkenningen. Na afronding van die verkenningen wordt per luchthaven bezien welke maatregelen genomen moeten worden en door wie. IenW is bereid om, bijvoorbeeld via aanpassingen in de regelgeving, bij te dragen aan de realisatie van dergelijke maatregelen.

Het Rijk verkent samen met regionale (overheids)partijen de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld woningbouw. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan de lokale leefbaarheid. Realisatie van woningbouw mag echter niet ten koste gaan van de veiligheid en de gezondheid van (nieuwe) bewoners. Daarom wordt in samenhang met andere functies in het gebied bezien wat mogelijk is.

Verduurzaming

De voorstellen voor verduurzaming uit de Luchtvaartnota worden doorgezet. Dat betekent een inzet op in-sector CO₂-reductie die complementair is aan de Europese inzet gericht op netto reductie. In ICAO wordt mede door Nederland gewerkt aan de totstandkoming van een ambitieus mondiaal langetermijndoel voor CO₂-reductie. Afspraken op mondiaal niveau worden vertaald naar de Nederlandse situatie en waar nodig volgt aanscherping van de doelen in de Luchtvaartnota. In het vierde kwartaal van dit jaar neemt IenW een principebesluit over het CO₂-plafond en dan ontvangt de Kamer ook de effectenstudie die momenteel wordt uitgevoerd.

⁸ Kamerstuk II, vergaderjaar 2020-2021, 29665, nr. 412.

⁹ RO brief van VRO van 13 mei 2022

¹⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 29665, nr. 422.

Ook blijft de doelstelling staan om in 2030 14% duurzame brandstoffen bij te mengen. Hiertoe zet Nederland tijdens de onderhandelingen over een Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation, onderdeel van het Fit-for-55-pakket) in op zo hoog mogelijke doelstellingen én op de mogelijkheid om nationaal een hogere bijmengverplichting in te kunnen voeren indien dit nodig blijkt. Tevens wordt het voorstel van de Europese Commissie voor een kerosineaccijns op EU-niveau ondersteund. Het kabinet heeft ook besloten om de opbrengsten van de vliegticketbelasting te verhogen. Tot slot stimuleert het kabinet innovatie met het beschikbaar stellen van middelen uit het Nationaal Groeifonds voor het voorstel Luchtvaart in Transitie.

Naast de inzet van het kabinet op het verduurzamen van de luchtvaartsector, ondernemen luchthavens zelf ook de nodige stappen. Zo heeft bijvoorbeeld Schiphol een actieprogramma stikstof opgesteld waarin de komende jaren wordt gewerkt aan duurzamer vervoer van en naar de luchthaven, elektrificatie van de activiteiten op de luchthaven en duurzamer luchtvervoer.

Ontwikkelingen in het luchtruim

Na de zomer van 2022 zal samen met de staatssecretaris van Defensie de definitieve Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim worden vastgesteld. Het programma biedt perspectief op lange termijn voor de civiele en militaire luchtvaart. Dit gebeurt door het herstructureren van het luchtruim en het introduceren van een betere manier van het afhandelen van het luchtverkeer. Dat leidt er voor de civiele luchtvaart toe dat de impact van het verkeer op de leefomgeving en het klimaat kleiner wordt. Ook ontstaat er ruimte voor de Luchtmacht om met het nieuwe gevechtsvliegtuig de F-35 te kunnen oefenen. Na vaststelling van de definitieve Voorkeursbeslissing wordt deze verder uitgewerkt in de volgende fase van het programma. Voor de vertrek- en naderingsroutes van en naar luchthaven Lelystad geldt dat de bestaande routes geen uitgangspunt zijn voor de uitwerking. In deze vervolgfase worden diverse stakeholders en belanghebbenden betrokken.

Het gebruik van onbemande luchtvaart is de afgelopen jaren toegenomen. Toepassingen met meerwaarde zijn bijvoorbeeld inspecties, toezicht en transport. Het kabinet geeft onbemande luchtvaartuigen de ruimte om vernieuwende technologie en diensten mogelijk te maken¹¹. Zo komt er een nieuw verkeersleidingsysteem (U-space) en is experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk.

Besluitvorming luchthavens en opening Lelystad Airport

Het kabinet wil dit jaar een integraal besluit nemen over Schiphol en de openstelling van Lelystad Airport. Hierdoor wordt duidelijkheid geboden aan omwonenden, gemeenten en provincies, het bedrijfsleven en de luchtvaartsector. Daarbij worden de publieke belangen (op het gebied van bereikbaarheid, geluid, milieu en klimaat) integraal gezien en gewogen.

Uitvoering

Voor het kabinet is van prioritair belang om te komen tot vaststelling van het luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol dat in ontwerp aan uw Kamer is aangeboden. De inwerkingtreding ervan beëindigt de praktijk van anticiperend handhaven van het Nieuw Normen en Handhavingssysteem (NNHS), legt de maximale omvang van Schiphol vast en maakt het mogelijk om het aantal nachtvluchten te reduceren.

Voor de juridische verankering van de besluiten over Schiphol en de openstelling van Lelystad Airport is het voor beide luchthavens van belang om duidelijkheid te hebben over de natuurvergunning en de opgave die uit de vergunningsvoorwaarden voortvloeit¹².

Bij de regionale luchthavens van nationale betekenis worden regionale verkenningen uitgevoerd en voorbereidingen getroffen voor de aanvraag van luchthavenbesluiten. De uitkomst van de verkenningen is vervolgens input voor de aanvraag voor nieuwe Luchthavenbesluiten door de luchthavens. Uiterlijk in 2024 worden de luchthavenbesluiten vastgesteld door het Rijk.

¹¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021–2022, 30806, nr. 55.

¹² Kamerstukken II, vergaderjaar 2021–2022, 29665, nr. 420 en 29665, nr. 421.

Stappen in de tijd

2022	Integraal besluit Schiphol en openstelling Lelystad
2022 Q3	Wetsvoorstel vliegticketbelasting (als onderdeel Belastingplan)
2022 Q3	Definitieve Voorkeursbeslissing luchtruimherziening
2022 Q3	Publicatie kader netwerkkwaliteit
2022 Q4	Publicatie innovatiestrategie luchtvaart
2022 Q4	Actualisatie Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota
2022 Q4	Principebesluit CO ₂ -plafond
2022 Q4	Update actieprogramma Hybride en Elektrisch Vliegen
2022 Q4	Verkenningen nieuwe luchthavenbesluiten
2022 Q4	Besluitvorming luchtruimgebruik onbemande luchtvaart
2023/2024	Vaststellen nieuwe luchthavenbesluiten
2025	Implementatie vaste naderingsroutes op hoofdbaancombinaties Schiphol

3.3 Toekomstbestendig openbaar vervoer en spoor

Het openbaar vervoer en het spoorgoederenvervoer spelen een belangrijke rol bij de verduurzaming van het verkeer, het faciliteren van de woningbouwopgave en bij het opvangen van de groeiende behoefte aan mobiliteit. Een toekomstbestendig ov- en spoorstelsel is hiervoor onontbeerlijk. Hieraan geeft IenW invulling door de reiziger in het hele land centraal te stellen, door een robuuste en veilige basis te realiseren en door de internationale verbondenheid te versterken om Nederland een stukje groter te maken.

Reizigers in het hele land centraal

Het stelt mensen in staat om gemakkelijk, vlot en duurzaam naar alle delen van ons land te reizen. In het stedelijke gebied zorgt het ov ervoor dat steden leefbaar en toegankelijk blijven. In de meer landelijke gebieden kan het ov ervoor zorgen dat voorzieningen voor iedereen bereikbaar zijn.

Voorafgaand aan de coronacrisis liet het gebruik en de waardering van het ov een sterk stijgende trend zien. De uitbraak van het coronavirus heeft de ov-sector hard getroffen en gezorgd voor een flinke dip in alle vervoersstromen. Het kabinet heeft besloten om de beschikbaarheidsvergoeding ov te verlengen tot eind 2022. Verschillende prognoses¹³ laten zien dat mensen in de nabije en in de verre toekomst weer voor het ov zullen kiezen. In deze kabinetsperiode bouwt IenW daarom samen met de sector aan het herstel van de ov-sector.

Beleidsinstrumenten en uitvoering

Met Toekomstbeeld OV is door alle partijen een aantrekkelijk en uitdagend perspectief neergezet. IenW wil alle reizigers toegang bieden tot een duurzaam en drempelloos mobiliteitsnetwerk. Dit kan alleen als er ook voldoende aandacht is voor de gehele keten, fietsvoorzieningen en koppeling met andere (deel) modaliteiten. Samen met de

¹³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van IenW, *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021*.

regionale partners uit het NOVB en in Toekomstbeeld OV blijft het kabinet de krachten bundelen om verbeteringen van het OV te realiseren op korte en lange termijn.

Dit doet lenW door robuuste verbindingen en betere knooppunten te verwezenlijken, door de introductie van nieuwe betaalwijzen en door het gebruik van de fiets in en rondom stations te vergemakkelijken. Op locaties in heel Nederland pakken we de komende jaren stations(gebieden) en fietsenstallingen aan. Stations zoals Nijmegen en Amsterdam Lelylaan worden geheel verbeterd. Daarnaast gaan we door met verbeteringen op het spoor zoals de Maaslijn en reistijdverbetering tussen Zwolle en Enschede.

Een belangrijk onderdeel is het blijven verbeteren van de kwaliteit en de capaciteit van knooppunten en stations. In het Toekomstbeeld OV doet lenW dit via een actie-agenda voor de ov-knooppunten. Voor stations vertalen we dit samen met ProRail en NS naar een hernieuwd stationsbeleid met de stationsagenda. Om te zorgen dat iedereen zo veel mogelijk zelfstandig met het ov kan reizen, werkt lenW toe naar een bestuursakkoord toegankelijkheid ov. Vanuit het Landelijke Convenant Sociale Veiligheid 2020-2025 werkt lenW samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid, de politie, decentrale overheden, ProRail en alle vervoerders aan de sociale veiligheid in het ov.

Een robuuste en veilige basis

Het Nederlandse spoor behoort internationaal tot de drukst bereden spoornetwerken. Het Nederlandse spoor is veilig en levert hoge prestaties. Vanwege een toenemend intensief gebruik van de bestaande infrastructuur en vanwege nieuwe opgaven als klimaatadaptatie, duurzaamheid cyberveiligheid en baanstabieleit staat het spoor onder druk. Het ov en het spoor kunnen alleen bijdragen aan de maatschappelijke opgaven als reizigers en goederenvervoerders kunnen rekenen op een betrouwbaar, veilig en comfortabel systeem.

Beleidsinstrumenten en uitvoering

De basis moet nu en in de toekomst robuust en veilig zijn. Daarom trekt dit kabinet extra geld uit voor de instandhouding. Daarnaast wordt het met investeringen in spoor en stations mogelijk om meer treinen (hoogfrequent) te laten rijden en om een beter product te bieden.

Dit vraagt ook om (extra) investeringen in de bijvoorbeeld energievoorziening, baanstabieleit en veilige overwegen. Welke extra stappen hier in de komende periode kunnen worden gezet is afhankelijk van het beschikbare budget binnen het Mobiliteitsfonds. In een stapsgewijze aanpak wordt dit opgepakt.

De komende periode zet lenW zich specifiek in voor het oplossen van problemen rondom de niet actief beveiligde overwegen. Na afronding van het huidige programma pakt lenW ook de laatste onbewaakte overwegen op het reizigersnet aan.

Door aanleg van infrastructuur en verdere digitalisering en modernisering van het spoor kunnen we het ov-product verbeteren en de toekomstige mobiliteitsvraag nationaal en internationaal accommoderen. De landelijke uitrol van het European Rail Traffic Management System en de toepassing van andere maatregelen zoals digitale verkeersmanagementsystemen en automatisch rijdende treinen kunnen de doorstroom en efficiëntie van het netwerk verder ondersteunen. Spoorprojecten kenmerken zich door langere doorlooptijden, waardoor keuzes lang van tevoren dienen te worden gemaakt. Samen met de betrokken partijen maakt lenW daarom toekomstbestendige keuzes vanuit het Toekomstbeeld OV. Met de sector blijft lenW de steeds meer data-gedreven samenwerking verbeteren, met nadruk op foutloze en hoogkwalitatieve uitwisseling van gegevens. Digitalisering vereist ook een verdere ontwikkeling van digitale weerbaarheid. Samen met de sector werkt lenW daarom aan het actieprogramma vitaal spoorvervoer.

Via het realiseren van een robuust basisnet, het aanpakken van geluid en trillingen en het wettelijk verankeren van maatregelen rondom de emplacementen gaat lenW omgevingshinder samen met omwonenden tegen.

Het kabinet is voornemens de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, inclusief het binnenlands vervoer op de Hogesnelheidslijn-Zuid, onderhands aan NS te gunnen. Het kabinet wil het concessieverleningstraject zoals dit is vastgesteld in de Wet personenvervoer 2000 voor eind 2023 hebben doorlopen.¹⁴ Door deze concessie opnieuw

¹⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 29984, nr. 979.

onderhands te gunnen¹⁵ wordt het reizigersbelang zo goed mogelijk bediend.¹⁶ In Europa is een beweging ingezet naar meer concurrentie op de spoormarkt. Het kabinet verkent daarom de komende jaren de mogelijke scenario's voor het hoofdrailnet op de (middel)lange termijn. Ook de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan en de modernisering van de spoorregelgeving zullen na voltooiing in 2024 bijdragen aan meer samenhangende sturing en een flexibeler stelsel.

Nederland groter maken

Grensoverschrijdend ov is essentieel om Nederland en in het bijzonder de grensregio's duurzaam te verbinden aan de economische centra en de onderwijsinstellingen om ons heen. Toch houdt het ov vaak op bij de grens. Daarom is inzet nodig op ov-verbindingen die grensregio's met elkaar verbinden en aansluiting te vinden op hogesnelheidslijn-knooppunten over de grens om zo Nederland een stukje groter maken. Ook stimuleert het kabinet als onderdeel van goed klimaatbeleid de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.

Beleidsinstrumenten en uitvoering

De komende jaren verbetert lenW daarom samen met de grensregio's verbindingen zoals de Drielandentrein tussen Aken, Maastricht en Luik, de verbinding tussen Eindhoven, Venlo en Düsseldorf en de spoorweg tussen Emmen, Coevorden en Bad Bentheim. Daarnaast maakt lenW afspraken met de collega's in België en in Duitsland, en zet het kabinet in Europees verband in op het wegnemen van belemmeringen die betere dienstverlening rondom vervoersbewijzen en reizigersrechten in de weg staan.

Voor de langere termijn ontwikkelt lenW samen met de buurlanden een strategie voor het personenvervoer. Uw Kamer wordt voor de zomer nader over deze strategie geïnformeerd in de Kamerbrief Internationaal spoorvervoer.

In een toekomstbeeld spoorgoederenvervoer werkt lenW conform de motie Schonis/Ziengs¹⁷ bovendien uit wat er nodig is om in 2050 een concurrerende en innovatieve spoorgoederensector te realiseren. Dit toekomstbeeld wordt op de spoorgoederentafel afgestemd.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Bestuursakkoord toegankelijkheid OV
2022 Q2	Vaststellen Actie-agenda OV-Knooppunten
2022	Afronding parlementaire behandeling ZBO ProRail
2022 Q3	Programma van eisen Hoofdrailnetconcessie
2023	Concept Hoofdrailnetconcessie
2023	Afronding programma Niet Actief Beveiligde overwegen
2023	Implementatie ZBO ProRail
2023 Q3	Publicatie gemoderniseerde nieuwe Spoorwegwet

¹⁵ Kamerstukken II, vergaderjaar 2019-2020, 29984, nr. 899.

¹⁶ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 29984, nr. 930.

¹⁷ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 35570, XII, nr. 38.

2024 Q2	Definitief Actieplan Geluid en hoofdspoorwegen
2024 Q4	Vervolgstappen PHS
2025 Q1	Afronding Innovatieprogramma Bronaanpak spoortrillingen (lbs)

3.4 Duurzame mobiliteit

We werken in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Dit vergt een verandering in de manier waarop we onszelf en onze goederen vervoeren. Het kabinet zet in op meer thuiswerken, fietsen en reizen met het OV. Bij personenauto's is zero-emissie voor steeds meer gebruikers een aantrekkelijker alternatief. Voor zwaardere vormen van vervoer (zwaar vrachtverkeer, lucht- en zeevaart) zetten we behalve op vroege zero-emissie-overstap in op hernieuwbare brandstoffen. Belangrijke randvoorwaarde voor de transitie is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals elektriciteit, biobrandstoffen en waterstof, en de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur.

Voor 2030 zijn in het kabinet indicatief restemissies per sector overeengekomen. Het richten op 60 procent CO₂-reductie voor Nederland totaal (om het doel van 55 procent zeker te stellen) is voor mobiliteit vertaald in een indicatieve nationale uitstoot in 2030 van 23,7 megaton. Ten opzichte van de piek in 2006 (40,6 Mton) betekent dat ruim 40 procent minder uitstoot. Ten opzichte van het ijkjaar 1990 (32,2 Mton) ruim een kwart minder uitstoot. Na 2006 is de trend gekeerd dat steeds meer mobiliteit ook steeds meer uitstoot betekent. Het verduurzamen van onze mobiliteit draagt naast CO₂-reductie ook bij aan vermindering van de luchtvervuiling, geluidshinder en brengt daarmee de inzet om de gezondheidsschade per 2030 te halveren (Schone Luchtakkoord) dichterbij. Ook draagt het bij aan de vermindering van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Wegverkeer is verantwoordelijk voor 6,7% aan de stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur.

De komende periode worden afspraken uit het coalitieakkoord nader uitgewerkt, afspraken uit het Klimaatakkoord¹⁸ verder uitgevoerd en zet het kabinet zich in Europa en internationaal in voor ambitieus bronbeleid voor de verdere verduurzaming van de mobiliteitssector (bijvoorbeeld in de onderhandelingen voor het Fit for 55 pakket). De inzet is dat de Europese richtlijnen op vlak van duurzame mobiliteit (zoals de REDIII, ETS-BRT) binnen twee jaar na vaststelling in Nederlandse wetgeving worden omgezet. Internationale inzet is noodzakelijk. Niet alleen voor beïnvloeding van Europese en mondiale agenda's en regelgeving, maar ook omdat onze thuismarkt te klein is om de transitie met alleen nationaal beleid te realiseren.

Een belangrijk uitgangspunt voor het klimaatbeleid in de sector mobiliteit is dat beleid begrijpelijk is voor burgers, ondernemers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Bij de uitwerking van beleid wordt daarom extra aandacht besteed aan wat het betekent in de praktijk.

Duurzame mobiliteit: wegvervoer en actieve mobiliteit

Het duurzame mobiliteitsbeleid is gebaseerd op vier pijlers:

1. actieve mobiliteit en verduurzamen personenmobiliteit,
2. elektrische personenauto's,
3. logistiek en
4. duurzame brandstoffen.

Hieronder worden aan de hand van deze vier pijlers eerst de doelen en dan een selectie van de belangrijkste instrumenten beschreven.

¹⁸ <https://www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit>

1. Actieve mobiliteit en verduurzamen personenmobiliteit

- Overkoepelend doel: 8 miljard minder zakelijke (auto)kilometers in 2030.
- Onderliggende doelen: 1.000 werkgevers halveren de CO₂-uitstoot van hun zakelijke mobiliteit (koplopers), normering van werkgerelateerd verkeer en eigen wagenparken voor werkgevers met meer dan 100 werknemers, bereiken van alle werkgevers en werknemers met publieksvoorlichting. In 2024 is er een o-meting gedaan en is er inzicht in de uitstoot van de zakelijke mobiliteit van deze werkgevers.
- In 2027 20% meer fietskilometers dan in 2017, met een ijkpunt van 15% meer fietskilometers in 2025.

Instrumenten

In het coalitieakkoord wordt voor de vergroening van personenvervoer en reisgedrag tot en met 2030 €265 miljoen vrijgemaakt en daarna structureel €29 miljoen per jaar. De komende maanden zal het kabinet een integraal, modaliteit overstijgend plan uitwerken. De uitwerking van deze maatregel zal zich, in lijn met het meest recente IPCC-rapport (dat het belang van gedrag in de klimaattransitie benadrukt), richten op het verduurzamen van reisgedrag.

Verder werken we door aan ingezet beleid. Zo is in april het besluit CO₂-reductie werk-gebonden personenmobiliteit, aan uw Kamer aangeboden voor de voorhangprocedure. Daarnaast geven we via de Coalitie Anders Reizen subsidie aan grote werkgevers die zich vervolgens committeren aan het halveren van hun CO₂-uitstoot. Ook blijven we fietsen en lopen stimuleren, bijvoorbeeld door Nationaal Toekomstbeeld Fiets, fietsinfrastructuur te verbeteren of via het platform Kies de Fiets en de Fietsambassadeurs.

2. Elektrische personenauto's

- Een wagenpark zonder uitstoot in 2050.
- Uiterlijk in 2030 zijn alle nieuwe personenauto's emissieloos. Met een gemiddelde levensduur van 18 jaar van een personenauto, moet de laatste nieuwe personenauto met verbrandingsmotor dus rond 2030 verkocht zijn om dit doel te kunnen bereiken zonder opkoopacties in de toekomst.
- In deze kabinetsperiode ontwikkelen we beleid voor elektrische personenauto's na 2025, hierbij wordt naar alle mogelijke beleidsinstrumenten zoals normeren, beprijzing en stimulering gekeken.
- Voldoende laadpunten om de groei van elektrisch personenvervoer te kunnen faciliteren. In 2030 moeten er in totaal circa 1,7 miljoen laadpunten zijn in Nederland. Voor de publieke ruimte gaat het om 400.000 laadpunten, dat zijn 200.000 laadpalen.

Instrumenten

Het kabinet zet in op de tijdige uitrol voldoende laadinfrastructuur. Om de doelen rond laadinfrastructuur te halen zijn extra middelen nodig. In het Klimaatfonds zijn middelen beschikbaar gesteld voor de realisatie van infrastructuur voor de energietransitie, waaronder de laadinfrastructuur voor mobiliteit. Belangrijk is hierbij ook de koppeling met energie-infrastructuur. Ook in de EU zet Nederland in op ambitieuze verplichtingen over de laadinfrastructuur zodat grensoverschrijdende elektrische mobiliteit mogelijk is. Met het ministerie van EZK blijven we in gesprek om te kijken in hoeverre mobiliteit (extra) kan bijdragen aan het realiseren van onze klimaatambities.

Verder werken we door aan reeds in gang gezet beleid, zoals de Stimulering Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). Deze is bedoeld om burgers te helpen bij de overstap naar een nieuwe of tweedehands elektrische auto.

Bovendien blijft het kabinet zich inzetten voor een aanscherping van de huidige Europese voertuignormen, inclusief tussendoelen vóór 2030. Hierbij pleit Nederland voor een uitfasering van nieuwe fossiele voertuigen in 2030, vijf jaar eerder dan de 2035 die door de Europese Commissie is voorgesteld. En blijven we inzetten op gedragsbeïnvloeding en communicatie omdat blijkt dat misvattingen en onzekerheden over elektrische auto's de overgang naar elektrisch rijden kunnen belemmeren.

3. Logistiek

- Een emissievrije transportsector in 2050. Dit betekent verduurzaming van ongeveer 1 miljoen bestelauto's en 160.000 vrachtauto's. De ambitie is dat in 2030 tenminste 250.000 bestelauto's zero-emissie zijn en 16.000 vrachtauto's. Als ijkpunt in 2025 geldt dat 50.000 bestelauto's en 1.000 vrachtauto's zero-emissie zijn.
- In 30 tot 40 grotere steden worden vanaf 2025 zero-emissiezones voor stadslogistiek ingevoerd.

- Vanaf 2025 zullen alle nieuwe bussen die instromen voor het openbaar vervoer zero-emissie zijn en in 2030 alle 5400 bussen voor het openbaar vervoer zero-emissie. Als ijkpunt in 2025 geldt dat 2350 bussen voor het openbaar vervoer zero-emissie zijn.
- In 2030 zorgt schoon en emissieloos bouwen voor een reductie van 0,4 Mton CO₂-, voor 75% gezondheidswinst, is de ambitie om 60% stikstof te reduceren en zo veel mogelijk klimaatneutraal te werken. Circulaire en klimaatneutrale grond, weg- en waterbouw (GWW) speelt hierbij een rol.
- Reductie van CO₂-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot.
- Er vindt een modal shift plaats van goederenvervoer van de weg naar het spoor (en binnenvaart en buisleidingen) dat bijdraagt aan de verduurzaming van het transport, zie ook Toekomstbestendige mobiliteit (3.1), paragraaf Goederenvervoer.
- Snelle digitalisering van logistieke processen om verbetering van beladingsgraad en optimalisatie van transportnetwerken mogelijk te maken.

Instrumenten

Het kabinet zet in op de afbouw bpm-vrijstelling van bestelauto's voor ondernemers met een verbrandingsmotor. Deze maatregel wordt in samenwerking met het ministerie van Financiën uitgewerkt en loopt mee met het Belastingplan 2023. De vrijstelling in de bpm voor emissievrije bestelauto's blijft wel bestaan. De specifieke aandacht in het coalitieakkoord en bijkomende bekostiging voor voldoende laadinfrastructuur zoals bij elektrische personenauto's beschreven hierboven geldt ook voor de logistieke sector, openbaar vervoer per bus en de bouw.

Verder werkt het kabinet ook bij de logistieke pijler door aan de invoering van zero-emissie zones voor stadslogistiek, de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Regeling Aanschafsubsidie Trucks (AanZET), die in mei in werking zal treden.

Via de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) helpt het kabinet de bouw met het verduurzamen van hun werktuigen, vaartuigen en voertuigen. De routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen, met het definitieve reductie pad voor zowel stikstof, CO₂ en fijnstof van deze voertuigen en acties om dit te bewerkstelligen, ontvangt uw Kamer na de zomer. Snelle digitalisering gebeurt door het realiseren van een Basis Data Infrastructuur (BDI) wordt het voor bedrijven mogelijk ladinginformatie onderling te delen, netwerken te optimaliseren en tot een betere modaliteitskeuze te komen.

4. Duurzame energiedragers

- Overkoepelend doel: extra inzet van hernieuwbare brandstoffen om de uitstoot van fossiele voertuigen terug te dringen (transitiebeleid). Voor de voertuigen waar de overstap naar zero emissie nog niet mogelijk is, zetten we in op hernieuwbare brandstoffen.
- Onderliggende doelen: jaarlijks doel REDII van 17,5% hernieuwbare energie naar 28% in 2030, inclusief jaarlijkse tussendoelen met als ijkpunt 21% in 2025.
- Stimulering van (groene) waterstofmobiliteit. 50 waterstoftankstations in 2025.

Instrumenten

Het kabinet zet in op bijmenging van biobrandstoffen. In het coalitieakkoord is hier nog geen concreet instrument aan gekoppeld. Duurzame brandstoffen worden ook Europees (onder andere via de REDIII) gestimuleerd. Vanaf 2030 wordt circa 150 PJ in plaats van 65 PJ aan hernieuwbare energiedragers in transport (inclusief lucht-, zee- en binnenvaart) verwacht.

Het kabinet gaat door met het ingezette beleid voor duurzame brandstoffen. Zo werkt het kabinet onder andere aan het convenant en actieprogramma voor toepassing van waterstof in mobiliteit en aan de herziening van de Richtlijn voor energiebelastingen (Energy Taxation Directive). Deze betekent ook een wijziging van het Nederlandse accijnsstelsel voor brandstoffen voor vervoer (met name de rangschikking van tarieven op basis van duurzaamheid van energiedragers).

Ook werkt Nederland aan de ambitieuze Europese verordening voor infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR). Deze stelt eisen aan waar en hoeveel alternatieve laad- en tankinfrastructuur er langs belangrijke routes en in stedelijke knooppunten moeten komen te staan. Met het Emissions Trading System for Buildings and Road Transport (ETS-BRT) wordt een nieuw, afzonderlijk emissiehandelssysteem voor de gebouwde omgeving en het wegvervoer voorgesteld.

Het hierbij horende effect op de eindgebruiker is volgens het PBL 12 cent extra per kubieke meter aardgas en 12-14 cent per liter benzine/diesel. Bij dit prijsniveau kan het ETS-BRT volgens het PBL voor beide sectoren samen tot 1,25 Mton CO₂-reductie opleveren.

Stappen in de tijd	
2022 april	Aanbieden besluit CO ₂ -reductie werkgebonden personenmobiliteit aan TK voor voorhangprocedure
2022 mei	Verwachte inwerkingtreding regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks, Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwen
2022 juni	Beleidsprogramma Klimaat en Energie naar de TK, inclusief sectortekst Mobiliteit
	Kamerbrief Stand van zaken Uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit, inclusief toezegging uit CD Duurzaam Vervoer 31 maart over laadinfrastructuur overzichten per regio
	29 juni: commissiedebat Duurzaam Vervoer
2022 na de zomer	TK-brief met Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen
2022 sep	Prinsjesdag: hoofdlijnen van de Klimaat- en Energieverkenning van PBL worden bekendgemaakt
2022 nov	Publicatie Klimaatnota en Klimaat- en Energieverkenning PBL
2022/2023 en verder	Als Fit for 55 onderhandelingen in Brussel over ETS-BRT, AFIR, REDIII en aanscherping Europese voertuignormen afgelopen zijn, deze implementeren. Tijdlijn is afhankelijk van onderhandelingen in Brussel.

Duurzame scheepvaart

Het kabinet werkt voor de binnenvaart en de zeevaart toe naar klimaatneutraliteit in 2050. Verduurzaming van de scheepvaart draagt bij aan het terugdringen van stikstofdepositie in kwetsbare natuurgebieden. Scheepvaart draagt voor 3,5% bij aan de stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur.

Nederland heeft een van de grootste maritieme sectoren in Europa en zal een aanzienlijk deel van ook de Europese verduurzamingsopgave door inspanningen en (koploper)investeringen in Nederland moeten realiseren. Hier liggen voor Nederland ook kansen. Met de aanwezige kennis en innovatiekracht kan het maritieme cluster zich positioneren als koploper in het ontwikkelen van benodigde duurzame technieken. En als grootste leverancier van brandstoffen aan scheepvaart in Europa kan ons land vooroplopen in de productie en levering van duurzame scheepsbrandstoffen.

Zeevaart en binnenvaart verkeren in een beginstadium van een ingrijpende transitie. Gezien de lange looptijd van investeringen (schepen gaan minstens 25 jaar mee) moet al in dit decennium de transitie op gang gebracht worden, om een klimaat neutrale vloot in 2050 te kunnen realiseren.

Instrumenten

Zee- en binnenvaart zijn internationaal opererende sectoren. Daarom zet het kabinet de komende jaren in op ambitieuze beleidsinstrumenten op internationaal niveau om daarmee met behoud van het gelijke speelveld een zo groot mogelijk effect te bereiken.

Voor de zeevaart zet het kabinet in op een combinatie van normering en beprijzing. Aan dergelijke marktregulerende instrumenten wordt op dit moment gewerkt in het kader van het EU fit-for-55 pakket. Het pakket bestaat uit een broeikasgasnormering voor zeevaartbrandstoffen (Fuel EU Maritime) en het beprijzen van CO₂-uitstoot door het toevoegen van zeevaart aan het emissiehandelsstelsel (ETS). In de International Maritime Organization (IMO) wordt gewerkt aan soortgelijke voorstellen op mondiaal niveau. Net als in de EU trekt Nederland daarin met andere ambitieuze landen op.

Naar verwachting zullen deze internationale instrumenten (normeren en beprijzen) vanaf ca. 2030 voldoende stimulans zijn voor duurzame investeringen. Het op gang komen van de transitie in 2030 is echter te laat om het behalen van de klimaatdoelstelling in 2050 te kunnen garanderen. Daarom zullen aanvullende investeringsimpulsen op Europees en nationaal niveau nodig zijn.

De Nederlandse vloot bestaat uit ca. 1200 schepen. Deze varen grotendeels binnen Europa en zijn actief in innovatieve sectoren, zoals de aanleg van windparken of kustonderhoud. Dit biedt kansen voor Nederland om een koploper te zijn en bij te dragen aan het bereiken van de Europese klimaatdoelen.

Binnen het Maritiem Masterplan werken de maritieme sector en de ministeries van EZK, Defensie en IenW samen aan het versneld marktrijp maken van duurzame technologieën door pilot-projecten en launching customership van de overheid. Hoewel veelbelovend kon een voorstel voor ondersteuning uit het Nationaal Groeifonds nog niet gehonoreerd worden. Met de sector wordt onderzocht hoe het voorstel in verbeterde vorm opnieuw kan worden ingediend. Zonder een dergelijke impuls dreigt de benodigde transitie te laat tot stand te komen.

Daarnaast wordt t/m 2024 in het kader van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens door het ministerie van IenW jaarlijks €1 miljoen beschikbaar gesteld voor de validatie van duurzame technieken voor de zeevaart.

Het kabinet zal het komend jaar verder in kaart brengen hoe in Nederland de transitie naar een klimaatneutrale zeevaart versneld kan worden. Hierbij wordt bekeken welke (extra) investeringsimpulsen hiervoor nodig zijn, welke rol duurzaam aanbesteden van waterbouwprojecten hierin kan spelen, en welke (voortrekkers)rol de rijksoverheid kan spelen bij het verduurzamen van haar eigen vloot.

Nederland heeft de grootste binnenvaartvloot van Europa met zo'n 8000 schepen, waarvan zo'n 75% nog vaart met motoren van vóór 2003.

Europees wordt met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese Commissie en andere EU-lidstaten verder gewerkt aan een Duurzaamheidsfonds. Deze moet de transitie naar een duurzame binnenvaartvloot in Europa ondersteunen. Nationaal zal het vanaf medio 2022 met de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026 mogelijk worden om subsidie te verlenen aan onderzoeksconsortia om o.a. het programma Schoon en Emissieloos Bouwen uit te kunnen voeren. Hier kan ook de binnenvaart gebruik van maken. Ook worden vanaf 1 januari 2023 bunkerleveranciers verplicht tot levering van een aandeel (6%, jaarlijks te verhogen) hernieuwbare energie. Op korte termijn wordt verder vooral ingezet op de introductie van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch varen. Voor batterij-elektrische binnenvaart zal vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) een project worden gefinancierd om per 2026 over 45 schepen en 12 laadstations te beschikken. Het voorstel vanuit de sector om voor waterstof-elektrische binnenvaart per 2026 over 12 schepen en 4 vulpunten te beschikken is niet door het NGF gehonoreerd. Met de initiatiefnemers wordt bezien op welke manier deze belangrijke ontwikkeling wel vervolgd kan worden.

Ook de Nederlandse zeehavens staan voor een omvangrijke transitie. Naast investeringen in duurzame zee- en binnenschepen zal, de komende jaren fors verder geïnvesteerd moeten worden in landzijdige infrastructuur voor de productie, levering en het transport van duurzame brandstoffen en energiedragers.

De zeehavens hebben daarvoor naast financiële impulsen ook de benodigde stikstofruimte nodig. Mobiliteit kan als afzetmarkt voor duurzame brandstoffen een belangrijke rol spelen in de overgang naar een duurzame energieinfrastructuur (zoals waterstof, biobrandstoffen, laadinfrastructuur) in zeehavens. Havens spelen een belangrijke rol met import, export, productie en doorvoer van duurzame brandstoffen. Ze spelen marktgericht in op de door de RED3 voorgestelde groei in het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in transport. Vanuit de markt zijn er concrete plannen voor de bouw van biobrandstoffenfabrieken op Maasvlakte 2.

Het kabinet wil de beschikbaarheid van walstroom uitbreiden. Dit is ook nodig om te voldoen aan de vereisten uit de concept EU Verordening voor Alternative Fuels Infrastructure (AFIR).

Tot nu toe heeft het Rijk al € 214 miljoen aan cofinanciering beschikbaar gesteld voor walstroomvoorzieningen in zeehavens en € 16 miljoen voor walstroom voor binnenschepen op Rijksligplaatsen. Dit leidt tot het terugdringen van NOx en overige emissies (zoals fijnstof en geluid). De stikstofruimte die voortkomt uit walstroom kan deels ingezet worden voor klimaatmaatregelen in de zeehavens, waar potentieel ca. 25% van de nationale CO₂-reductie kan worden gerealiseerd.

Behalve aanbod van walstroom zal in zee- en binnenhavens, en op locaties langs het vaarwegennet, als gevolg van marktontwikkelingen en/of Europese regulering ook behoefte ontstaan aan infrastructuur voor andere alternatieve brandstoffen. Het kabinet beziet de komende jaren in samenspraak met de sector welke infrastructuur op welke locaties nodig is, afhankelijk van de vloot- en techniekontwikkeling in de zee- en binnenvaart.

3.5 Klimaatadaptatie: Water en Bodem sturend

De veranderingen in het klimaat zullen ook gevolgen moeten hebben voor de inrichting van Nederland. In het coalitieakkoord is afgesproken dat 'water en bodem sturend worden bij ruimtelijke planvorming'. Dit betekent dat voorkomen wordt dat problemen worden afgewenteld op andere gebieden, naar de toekomst of van privaat naar publiek.

De strijd tegen het water door de eeuwen heen heeft het Nederlandse landschap gevormd en ons samengebonden. Een groot deel van ons land is eigenhandig door onze voorouders op het water veroverd. Daarna is het land en het watersysteem naar onze hand gezet, met dijken, polders, kanalen, ruilverkaveling voor functies als steden en hoogwaardige landbouw. Het maximale is uit onze bodem gehaald en het watermanagement is tot in de haarvaten van het systeem uitgewerkt. Dat heeft ons tot een dichtbevolkt en welvarend land gemaakt. De veranderingen in het klimaat nopen ons die aanpak aan te passen. De grenzen zijn bereikt en op bepaalde plaatsen al overschreden, ook vanuit de internationale en Europese regels die gelden.

De bodem is onze basis. Grote delen van het landelijk gebied hebben nu al te maken met problemen van bodemkwaliteit door vervuiling, vermesting en verdroging. Bovendien verslechtert de waterkwaliteit door nalevering uit de bodem en daalt de bodem door inklinking van veen, die in veel gevallen versneld wordt door het waterbeheer ten behoeve van gebruik, zoals de landbouw. In het stedelijk gebied ontstaat door een stapeling van functies concurrentie om schaarse ruimte in de ondergrond. In veel steden is er bijvoorbeeld geen ruimte om naast bestaande kabels, leidingen en riolen ook nog energiesystemen zoals warmtenetten of warmte-koude opslag te realiseren. Waar wel ruimte is voor dergelijke systemen kunnen deze ook van invloed zijn op de kwaliteit van het grondwater.

Nederland kan niet bestaan zonder waterbeheer. Nu al staan onze waterbeheerders (waterschappen, Rijkswaterstaat en gemeenten) voor grote uitdagingen op het gebied van het watermanagement. Deze uitdagingen zijn voor het grote publiek nog vrijwel onzichtbaar, maar wel de realiteit van alle dag. Door de hoge bevolkingsdichtheid en het intensief landgebruik staat de waterkwaliteit onder druk, met onder meer gevolgen voor de bereiding van drinkwater, recreatie en natuur. In veel polders moeten tientallen aparte peilen worden geregeld voor verschillende functies als wonen en landbouw. In een stad als Gouda, waar de bodemdaling groot is, moet het weerbericht scherp worden gevolgd zodat de gemalen tijdig kunnen worden aangezet om te voorkomen dat een gewone regenbui leidt tot wateroverlast in delen van de binnenstad. Het peilbeheer in het Noordzeekanaalgebied is nu al een spel van centimeters: als de waterstand 20 cm stijgt, dreigen wijken van Amsterdam te overstromen. Het gemaal bij IJmuiden speelt een cruciale rol bij het peilbeheer in het westen van ons land, maar is een kwetsbare schakel gebleken. Het voorkomen van verzilting van de westelijke provincies vraagt nu al om de aanvoer van grote hoeveelheden zoetwater om 'door te spoelen'. Die aanvoer kan in de (nabije) toekomst niet meer gegarandeerd worden.

Veel zichtbaarder zijn de gevolgen van hevige wateroverlast, zoals de overstroming in Limburg in 2021 heeft laten zien. Een vergelijkbare 'megabui' zou in andere delen van Nederland ook leiden tot een grote maatschappelijke ontwrichting, die vanwege de langzame afvoer daar weken tot zelfs maanden kan duren. De kans op dit soort gebeurtenissen wordt door de klimaatverandering steeds groter.

De afgelopen jaren zijn er daarnaast ook al perioden van droogte en hoge temperaturen, met grote gevolgen voor de waterkwaliteit, het grondwater en de beschikbaarheid van drinkwater. In 2018 dreigde de drinkwatervoorziening in Noord-Holland in het geding te komen door verzilting van het IJsselmeer, nota bene onze nationale regenton. Op de hoge zandgronden wordt voor drinkwater, industrie en landbouw een (te) zwaar beroep gedaan op de beschikbare grondwatervoorraden, waardoor belangrijke natuurgebieden verdrogen.

Onze grote rivieren zijn door laagwater en bodemerrosie nu al periodiek slecht bevaarbaar. Door de hogere temperaturen van de rivieren en grote wateren, heeft lozing van koelwater van industrie en energiebedrijven een steeds grotere impact op de ecologische kwaliteit van rivieren. Om natuurgebieden te behouden zijn naast een forse reductie van stikstofdeposities vaak ook het vasthouden van water en weer laten meanderen van beken noodzakelijk.

De impact van klimaatverandering, die wordt al steeds meer zichtbaar en zal zich de komende eeuw steeds directer en sterker laten voelen. Het bodem- en watersysteem zit op veel plekken al zo aan de grens, of daarover, dat het niet in staat is om zonder ingrijpen die impact op te vangen. Klimaatadaptatie is een noodzaak, zeker nu recente IPCC-rapporten laten zien dat rekening gehouden moet worden met scenario's waarin de opwarming groter zal zijn dan 1,5 graden. Dit onder ogen zien betekent dat niet alles overal meer kan, dat er ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden die de belasting van ons bodem- en watersysteem verminderen of stoppen en een kans bieden om te herstellen. Transformatie van gebieden en activiteiten is nodig waar adaptatie niet afdoende blijkt. Dat leidt onvermijdelijk tot extra kosten – en dus noodzakelijke keuzes binnen de beschikbare budgetten – bij de ruimtelijke keuzes die zich aandienen. Maar de kosten van negeren van die randvoorwaarden zijn vele malen groter.

Het Nederlandse watersysteem is vanwege haar ligging kwetsbaar voor klimaatverandering. Voor ons hoofdwatersysteem geldt dat handelen nu nodig is om tijdig voorbereid te zijn op een toekomst met hogere rivierafvoeren, zeespiegelstijging, droogte en watertekorten. Eén ding is zeker: waterveiligheid gaat in de toekomst, meer nog dan de huidige reserveringen, ruimte vragen. Ruimte in het rivierbed, ruimte voor toekomstige rivierverruiming en voor dijkversterkingen. IenW concretiseert hoe in het ruimtelijk domein hier meer rekening mee te houden, om desinvesteringen te voorkomen.

Inzet: richtinggevende uitspraken en randvoorwaarden

Onderstaande beleidsmatige hoofdlijnen werkt IenW zo veel mogelijk uit naar concrete operationele doelen en randvoorwaarden richting 1 oktober 2022. Geredeneerd wordt vanuit de knelpunten van het water- en bodemsysteem die kunnen optreden en per gebiedstype verschillen. Er wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met onvermijdelijke effecten van de klimaatverandering. Daarbij worden onderscheiden: veen(weide)gebieden, hoge zandgronden, kust en polders, ruimte voor het watersysteem, stedelijk gebied. Daarnaast wordt aangegeven waar rekening gehouden moet worden met extra ruimte voor het watersysteem en aanvullende beschermende maatregelen nodig zijn voor de bodem en ondergrond. Een aantal onderwerpen vraagt een uitspraak in de vorm van een nationale keuze, zeker op het snijvlak met andere transitie. Andere onderwerpen vragen regionale vertaling en worden na 1 oktober uitgewerkt in gebiedsplannen, bestuurlijke afspraken en regels. Er wordt daarmee sterker dan voorheen gestuurd op water en bodem bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij wordt gewerkt van 'grof naar fijn', in rijksbrede afstemming en in een iteratief proces met provincies. Door toepassing van principes als 'pas toe of leg uit' kan ruimte worden geboden voor bijvoorbeeld belangenafweging vanuit gebiedsspecifieke kenmerken of voor innovaties.

In de afgelopen jaren is met de partners in het Deltaprogramma hard gewerkt aan bovenstaande opgaven. Extra inspanning is nodig. Kansen liggen er met de woningbouwopgave om Nederland klimaatbestendig en waterrobuust in te richten. Risico's in verband met waterveiligheid, wateroverlast en droogte voor onze huidige steden en bebouwing en voor de nieuw te bouwen woningen mogen – ondanks de klimaatverandering – niet toenemen. Er moet hierbij niet alleen op de locatie zelf gekeken worden, maar ook op een hoger schaalniveau, en niet alleen op de korte, maar ook op de lange termijn. Dit wordt betrokken bij de verdere uitwerking van beleid op gebied van water en bodem en bij gebiedsontwikkeling, inpassing en bouwwijze van woningen, gebouwen en infrastructuur. Ten eerste door doelen en normen voor ontwikkelen en herstructureren op gebouw en gebiedsniveau te verankeren in bouwregulering. In dit kader wordt onder andere samen met BZK en LNV een landelijke maatlat opgesteld. Ten tweede door bij de keuze voor bouwlocaties (zeer) kwetsbare gebieden (zoals zeer diepe polders met een slappe ondergrond) te vermijden. En ten derde door bij nieuwe ontwikkelingen toekomstige beheerkosten voor bodem en water niet meer af te wentelen. In beeld wordt gebracht wat die toekomstige kosten zijn, voor wiens rekening deze moeten komen

en op basis daarvan wordt bepaald in welke bouwtechniek geïnvesteerd moet worden. Mogelijk zijn hiervoor keuzes nodig om deze kosten in te passen in de beschikbare budgetten. Vanzelfsprekend worden ook bij herinrichting van en renovatie binnen bestaand bebouwd gebied genoemde normen toegepast.

Voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren is door de klimaatverandering extra ruimte nodig voor versterking van waterkeringen en waterberging. Er kunnen (zoek)gebieden worden aangewezen of vergroot die gevrijwaard moeten blijven van (permanente) bebouwing vooruitlopend op juridische verankering. Ook voor uiterwaarden wordt onderzocht of verdere aanscherping noodzakelijk is, met name in het stroomvoerend deel van de rivieren. Overeenkomstig het advies van de Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater actualiseert IenW daarom ook het huidige beleid ten aanzien van de buitendijkse activiteiten, bodem en landgebruik. Dan wordt duidelijk hoeveel en waar precies de ruimte zal worden geborgd en op welke manier. Het gaat erom zeker te weten dat ook voor de toekomst voldoende ruimte is voor waterafvoer en -berging. Volgend jaar komt het Kennisprogramma Zeespiegelstijging bovendien met een globale doorrekening van de benodigde extra ruimte voor onder meer de versterking van waterkeringen. Met waterbeheerders worden afspraken gemaakt welke ruimte blijvend nodig is voor toekomstige dijk- en kustversterking. Daarnaast worden in 2023 in het kader van het programma Integraal Riviermanagement voor de Rijntakken en de Maas kaders vastgelegd voor de afvoer- en bergingscapaciteit en bodemligging en voor een toekomstbestendige en klimaatrobuste ruimtelijke inrichting van de rivieren.

Ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief infrastructuur, moeten rekening houden met grotere peilfluctuaties en gemiddeld hogere waterstanden. Onze ruimte moet zo worden ingericht dat de zoetwatervoorziening, waterbergingsfuncties, waterveiligheid en waterkwaliteit niet worden aangetast en zo mogelijk worden verbeterd. De groeiende regionale watervraag zal verminderd moeten worden door waterbesparing bij gebruikers. De ambitie voor het hoofdwatersysteem is om bestand te zijn tegen een droogte die eens in de 20 jaar voorkomt. Dit geldt in het bijzonder voor het IJsselmeergebied. Hier vragen waterkwaliteit, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en het op orde houden van de waterafvoer bij een stijgende zeespiegel om een samenhangende klimaatbestendige aanpak. Om de kans op watertekorten in het IJsselmeergebied te verkleinen¹⁹, moet bij ruimtelijke planvorming (waaronder woningbouw) rekening worden gehouden met hogere streefpeilen en grotere peilfluctuaties in het IJsselmeer en Markermeer (zowel winter- als zomerpeil) en een mogelijke tweede aanvoerroute via het Amsterdam-Rijnkanaal. Inzet op waterbesparing krijgt onder andere vorm door verzilting via de spui- en schutsluizen in de Afsluitdijk sterk te verminderen. Deze ambitie en maatregelen kunnen evenwel schade niet altijd overal voorkomen die in zeer droge periodes zou kunnen optreden.

In het landelijk gebied wordt rekening gehouden met de vereisten van een gezond bodem en watersysteem. Dit sluit goed aan bij de transitie van het landelijk gebied. Samen met land- en watergebruikers wordt ingezet op klimaatrobuste beekdalen en de inrichting van brede bufferstroken langs deze beekdalen. Dit heeft effect op zowel de waterkwaliteit als waterkwantiteit, belangrijk met het oog op het behalen van de Kaderrichtlijn Water in 2027. Grondgebruik met schadelijke effecten op het bodemsysteem, het grondwater, het oppervlaktewater en het drinkwater wordt tegengegaan. In 2024 wordt de voortgang van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water geëvalueerd. Als blijkt dat het doelbereik achter blijft, zal het beleid verder worden aangescherpt.

In veen(weide)gebieden wordt verdere bodemdaling, verslechtering waterkwaliteit, schade aan natuur en uitstoot broeikasgassen beperkt door te vernatten. Voor deze vernatting wordt zo veel mogelijk ingezet op het beter vasthouden van gebiedseigen water. Hiertoe zullen per provincie de mogelijkheden in kaart worden gebracht. Als dit niet voldoende blijkt, zal onderzocht worden of hiervoor extra water vanuit het hoofdwatersysteem beschikbaar is. Hierbij speelt aanvoer via de rivieren en peilopzet in IJsselmeer en Markermeer een cruciale rol. Daarnaast treedt verzilting geleidelijk op en openbaart zich in droge periodes al nadrukkelijk. Op termijn is er onvoldoende zoetwater van de huidige kwaliteit voor doorspoeling. Rekening houdend met deze termijn zal IenW grenzen ontwikkelen en formuleren aan beschikbaarheid van zoetwater uit het hoofdwatersysteem voor doorspoeling van het regionaal watersysteem om verzilting te bestrijden.

¹⁹ Stresstest IJsselmeergebied: [Bestuurlijke samenvatting stresstest zoetwater - IJsselmeer | Publicatie | Deltaprogramma](#).

Droge zomers waarin onvoldoende zoetwater beschikbaar is om alle functies van zoetwater te blijven voorzien, komen ten gevolge van de klimaatverandering steeds vaker voor. Daarom wordt overal in Nederland ingezet op het meer bufferen van regenwater met extra gebieden voor waterberging. Dit geldt vooral op de hoge zandgronden. De inrichtingsmaatregelen die getroffen worden rond de beekdalen van de Maas zijn een goed voorbeeld van maatregelen die ook voor het aanvullen van grondwater goed werken. Zo wordt gezorgd voor herstel van de grondwaterpeilen en voor voldoende water voor kwetsbare natuurgebieden. Want zonder water geen natuur of landbouw. Daarnaast wordt ingezet op het verminderen van grondwateronttrekkingen en het stimuleren van vasthouden van water, ook door duurzaam bodembeheer. Samen met provincies en waterschappen stelt het kabinet doelstellingen op hoe tot een duurzame grondwaterbalans te komen. Hierbij is specifieke aandacht voor grondwaterafhankelijke natuurgebieden. Ook worden in het kader van de Studiegroep Grondwater lopende vergunningen en vergunningsvrije onttrekkingen onder de loep genomen. In bufferzones rond verdrogingsgevoelige natuurgebieden worden geen nieuwe onttrekkingen meer toegestaan. Bestaande onttrekkingen voor bijvoorbeeld beregening worden afgebouwd. Nadere uitwerking van deze maatregelen (bijvoorbeeld met betrekking tot tempo en volgorde) zal in gebiedsprocessen vorm krijgen.

Voor de bodem lag tot nu toe de focus op het bestrijden van verontreiniging. Het bodembeheer wordt verbreed naar het kunnen behouden van functies zoals vruchtbare bodems voor landbouw. Daarbij legt IenW de nadruk op het beschermen van de bodem, zodat de bodem haar functies ook voor toekomstige generaties kan blijven leveren (vitale bodem). De bodem draagt hierdoor bij aan het vasthouden van water en broeikasgassen en aan de levering van schoon grond- en drinkwater.

Vanwege de toenemende drukte in de ondergrond wordt het steeds belangrijker om weloverwogen ruimtelijke keuzes te maken, zowel op centraal als decentraal niveau. Een van de randvoorwaarden is dat benutting van de ondergrond niet leidt tot aantasting van de grondwaterkwaliteit. IenW ondersteunt decentrale overheden met handreikingen en kennisuitwisseling en neemt de regie op de ruimtelijke ordening van de ondergrond en om duurzaam gebruik van de ondergrond te waarborgen.

Beleidsinstrumenten en uitvoering

Deze hoofdlijnen gaan dilemma's opleveren en keuzes vragen. De komende maanden werkt IenW deze daarom met betrokken departementen en medeoverheden nader uit. In september informeert IenW de Tweede Kamer over de invulling hiervan en positionering ten opzichte van andere programma's zoals het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Daarbij worden ook de adviezen van de DC over de woningbouwopgave en (ongevraagd) over klimaatadaptatie betrokken.

Deze concrete doelen en randvoorwaarden hebben consequenties voor het uitvoeringsprogramma van de NOVI, de (woning)bouwopgave, energietransitie en de transitie landelijk gebied. Opgaven kunnen hierdoor mogelijk meer kosten, langere doorlooptijd kennen en/of niet meer op iedere plek gerealiseerd worden. Tegelijk voorkomen deze doelen en randvoorwaarden juist ook grotere problemen én hogere kosten in de toekomst voor het water- en bodemsysteem.

Deze doelen en randvoorwaarden worden opgepakt in een programma Water en Bodem sturend waarin ook de benodigde bestuurlijke afspraken en (juridische) instrumenten worden uitgewerkt. De versterking van de watertoets, de vroegtijdige betrokkenheid van waterbeheerders en het niet afwentelen van beheerkosten richting het waterbeheer maken hiervan onderdeel uit. Dit doet IenW ook na 1 oktober in samenwerking met medeoverheden en andere departementen. Daarbij worden zo veel mogelijk bestaande structuren benut. Bij het uitwerken van het ruimtelijk beleid – kan ook via gebiedsprocessen of via (andere) nationale programma's – worden burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties (waaronder de landbouwsector) actief betrokken. Er is aandacht voor uitvoering, inspectie en handhaving en vanzelfsprekend speelt het Deltaprogramma een rol in de uitwerking.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Kamerbrief september 2022 over Water en Bodem Sturend
2022 Q3	Per 1 oktober 2022 doelen, randvoorwaarden en structurerende keuzes meegeven via Nationaal Programma Landelijk Gebied en Woningbouwprogramma richting gebiedsprocessen onder regie van provincies

3.6 Klimaatadaptatie en water internationaal

Voor Nederland is internationale samenwerking van toenemend belang voor onze nationale ambities en om leefbaar, veilig en bereikbaar te blijven om klimaat- en waterbestendig te zijn. Zo participeert lenW actief binnen internationale gremia als de EU, OESO, UNEP, IMO, ICAO en coalities waaronder de Adaptation Action Coalition (AAC), de Coalition for Disaster Resilient Infrastructure (CDRI) en de Water & Climate Coalition (WCC). Het tempo van klimaatverandering gaat immers dermate snel dat we de krachten wereldwijd moeten verenigen om voldoende innovatief en lerend vermogen te creëren om deze uitdaging het hoofd te kunnen bieden. De focus van lenW ligt daarbij op het uitdragen van het belang, het inzetten en delen van kennis en kunde en het scheppen van randvoorwaarden voor het versterken van adaptatie actie en creëren van waterzekerheid en –weerbaarheid. En zet daarbij in op een verbinding tussen nationale kennis en behoeften en internationale inzet. Daarbij wordt nauw interdepartementaal samengewerkt met EZK, BHOS, LNV en anderen, vanuit eenieder verantwoordelijkheid, zodat we als Nederland een eenduidig internationaal beleid voeren voor een klimaat- en waterweerbare samenleving.

Voor een aantal onderwerpen zal lenW in internationaal verband het initiatief nemen om de samenwerking te intensiveren en een internationale impuls geven aan de water gerelateerde doelen uit Agenda 2030 (SDGs) en klimaatadaptatie binnen de Overeenkomst van Parijs.

Zo is Nederland co-host van de VN 2023 waterconferentie. Inzet is dan een Global Water Pact te bekrachtigen. Dit Pact schetst een gecoördineerde, mondiale versnellingsagenda voor de water gerelateerde SDGs richting 2030. Ook wordt een Champions Group on Deltas ingesteld. Daarin gaan deltalanden, deltasteden, kennis- en financiële instellingen samen werken aan voorstellen om deltalanden en gebieden water- en klimaatweerbaar te maken. We bouwen daarbij op onze eigen ervaring met het Deltaprogramma als een integrale benadering voor klimaat- en waterweerbaarheid, maar ook op onze jarenlange samenwerking met andere deltalanden vanuit grootschalige programma's zoals Partners voor Water als onderdeel van onze Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA). Dit versterkt de Nederlandse kennis- en innovatiekracht, terwijl we direct bijdragen aan de mondiale doelen. Daarnaast is lenW onderdeel van de klimaatonderhandelingsdelegatie (UNFCCC) waarbij we inzetten op het versnellen van adaptatie actie o.a. binnen het op COP26 gelanceerde tweejarig werkprogramma Glasgow – Sharm el Sheikh

3.7 Hittestress

De regering maakt werk van de aanpak van hittestress door het bevorderen van ruimtelijke maatregelen, aanpassingen aan gebouwen en aandacht voor gedrag. De klimaatbestendigheid van het stedelijk gebied en (nieuwe) gebouwen worden steviger verankerd door de ontwikkeling van een landelijke maatlat klimaatadaptatie. Gedragsaspecten krijgen aandacht via het hittebeleid van VWS, RIVM en GGDen. De aanpak van ruimtelijke adaptatie kan verder worden verbeterd op basis van de adviezen van de beleidstafel wateroverlast en hoogwater die eind 2022 worden verwacht. Deze adviezen leveren verbeterpunten op voor de stresstesten en de doorwerking daarvan. Dit kan ervoor zorgen dat ook de hitteproblematiek beter in beeld komt en wordt doorvertaald naar uitvoeringsprogramma's.

3.8 Gezonde, schone en veilige leefomgeving

IenW werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving, met schone lucht, een schone bodem, schone rivieren en een schone zee. Het voorkomen en beperken van vervuiling, hinder van geluid en trillingen en het contact met schadelijke stoffen is van direct belang voor de gezondheid van mens en milieu. De gezonde leefomgeving is actueler dan ooit, nu we midden in een aantal grote transities zitten en het kabinet een aantal grote opgaven wil verwezenlijken, zoals bereikbaarheid, de energietransitie en woningbouw. Er zullen slimme keuzes gemaakt moeten worden om tegelijk ook een gezonde leefomgeving te behouden en te verbeteren. Soms zal de conclusie ook zijn dat een bepaalde ontwikkeling niet mogelijk is, of alleen op een andere manier, of in mindere mate. Een gezonde leefomgeving is geen luxe, maar noodzaak.

Verschillende in het Coalitieakkoord aangekondigde acties zullen de kwaliteit van de leefomgeving significant verbeteren. Denk hierbij aan de aanpak van het stikstofprobleem en het reduceren van CO₂-uitstoot ten behoeve van het klimaat. Ook het stimuleren van bijvoorbeeld duurzame mobiliteit, een verantwoordelijkheid van IenW zelf, draagt hier significant aan bij. Daarnaast werkt IenW aan gerichte maatregelen voor de leefomgeving.

Voor de luchtkwaliteit geldt bijvoorbeeld dat ook bij het behalen van de nu bestaande normen er nog aanzienlijke gezondheidswinst mogelijk is door emissies en concentraties in de lucht verder te verlagen richting de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Daarom heeft het Rijk samen met gemeenten en provincies in het Schone Lucht Akkoord afgesproken emissies verder te verlagen. De eerste voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord²⁰ laat zien dat het gemiddelde levensduurverlies als gevolg van genomen maatregelen om de lucht schoner te maken in 2030 zal zijn afgenomen van acht maanden naar 4,5 maanden: een winst van 3,5 maanden. Het aantal verloren levensjaren neemt met ruim 53.000 jaar af. De totale gezondheidswinst in geld uitgedrukt komt neer op circa €2,6 tot €5,8 miljard in 2030. Dit laat zien dat een geringe overheidsinvestering (ongeveer €50 miljoen voor de jaren 2020-2023) een vele malen groter effect heeft in de vorm van gezondheidswinst en minder aanspraak op gezondheidszorg. Onlangs heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit uitgebracht. Om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van deze nieuwe WHO-advieswaarden maakt het RIVM een analyse naar de maatregelen die nodig zouden zijn om in 2030 aan die waarden te voldoen. Er wordt gestreefd vóór het zomerreces 2022 de resultaten van die analyse aan de Tweede Kamer te sturen. Deze analyse kan als basis dienen voor besluitvorming over de doorwerking van de nieuwe WHO-advieswaarden in het Schone Lucht Akkoord.

Voor de groep Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) wordt ingezet op voortdurende verbetering van lucht- en waterkwaliteit via de wettelijke informatie- en minimalisatieplicht voor ZZS-emissies van alle vergunningplichtige bedrijven. Het ondersteunen van bevoegde gezagen in de uitvoering hiervan zal onderdeel zijn van het op te stellen Impulsprogramma Chemische Stoffen.

Bedrijven in Nederland moeten zich aan de huidige wettelijke normen en de afgegeven vergunning houden. In de komende kabinetsperiode zal hierop scherp aan de wind worden gezeild. Daarom wordt het VTH-stelsel versterkt.

²⁰ Kamerstukken II, 2021–2022, 30 175, nr. 397

Stappen in de tijd

2022 Q2	Kamerbrief met stand van zaken rond ultrafijnstof
2022 Q2	BNC-fiches Herziening Richtlijn Industriële Emissies en European Pollutant Release and Transfer Register (EPTR)
2022 Q2	Kamerbrief met beleidsevaluatie ZZS
2022 Q2	Kamerbrief over de voortgang plan van aanpak milieu- en gezondheidssituatie rondom Tata Steel Nederland
2022 Q3	Kamerbrief stand van zaken rond asfaltcentrales
2022 Q3	Kamerbrief met analyse van het RIVM over de haalbaarheid van maatregelen voor het voldoen aan de nieuwe WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit
2022 Q3	Kamerbrief uitwerking opties voor versterking geluidbeleid
2022 Q4	Kamerbrief over stand van zaken rond houtstook
2022 Q4	Programmaplan Impulsprogramma Chemische Stoffen
2022 Q4	BNC-fiche Herziening Luchtkwaliteitsrichtlijnen
2022 Q4	Kamerbrief tussentijdse evaluatieplan van aanpak milieu- en gezondheidssituatie rondom Tata Steel Nederland

Het nationaal beleid is sterk verbonden met Europese initiatieven in het kader van het 'Zero Pollution action plan', een belangrijk onderdeel van de Europese 'Green Deal'. Europees is er in 2020 een strategie rond chemische stoffen ontwikkeld (Chemicals Strategy for Sustainability, CCS). Ook loopt op dit moment de herziening van Europese wetgeving op het terrein van emissies (Richtlijn Industriële Emissies), luchtkwaliteit en de verordening voor stoffen die op de markt worden gebracht (REACH²¹). Nieuwe wetgeving zal nieuwe, strengere normen opleveren die voor alle lidstaten gelden, en dus ook voor Nederland. Dit geeft ons de kans om met behoud van een Europees gelijk speelveld voor Nederland gezondheidswinst te boeken.

Ontwikkelen en uitvoeren van het Nationaal MilieuProgramma

De ambities voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving worden vastgelegd in een Nationaal MilieuProgramma (NMP) dat eind 2023 klaar is. Het milieubeleid voor de lange termijn is gericht op een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050. Hierbij zijn de milieu gerelateerde risico's voor de gezondheid en het ecosysteem verwaarloosbaar. Een belangrijk aandachtspunt bij de concretisering van het NMP is het voorkomen van afwenteling van milieurisico's naar de toekomst of plekken elders in de wereld.

Het NMP wordt een uitvoeringsprogramma met milieudoelen voor 2030 en 2050. Het instrumentarium zal het gehele spectrum beslaan: bewustwording, stimulering, kennis en innovatieontwikkeling, beprijzing en normering, inclusief toezicht en handhaving ten behoeve van de normen en doelen. De insteek is om het bestaande budget anders in te zetten, gericht op het bereiken van de doelen uit het NMP. Zo kunnen beleidsinstrumenten ook goed benut worden,

²¹ REACH: Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen

door bijvoorbeeld het stimuleren van duurzame investeringsbeslissingen. Het principe ‘de vervuiler betaalt’ kan zelfs financiële middelen opleveren. Monitoring van het behalen van de doelen, effecten van de maatregelen en naleving zal integraal onderdeel zijn van het programma. Het programma wordt op dit moment uitgewerkt.

Uitvoering

Voor de zomer van 2022 zal de Tweede Kamer een brief ontvangen met een eerste opzet en streefbeeld van het NMP. Daarnaast wordt er gestart met een participatietraject, waarbij verschillende groepen uit de samenleving mee kunnen praten en denken over de inhoud. Hierbij denken we aan medeoverheden, het bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. Het uitvoeren van een plan-milieu effect-rapportage (plan-MER) is ook onderdeel van het proces. Als eerste stap is voor de zomer de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschikbaar als bijlage bij de Kamerbrief.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Kamerbrief opzet en doelen Nationaal MilieuProgramma Notitie Reikwijdte en Detailniveau
2023 Q2	Publicatie concept Nationaal MilieuProgramma incl. plan-MER
2023 Q4	Definitief Nationaal MilieuProgramma publiceren

Maatwerkafspraken met de grote uitstoters van broeikasgassen

In het coalitieakkoord is afgesproken dat Nederland klaar wordt gemaakt voor de toekomst: klimaatneutraal, fossielvrij en circulair, op een duurzame, schone manier, met groene industriepolitiek. Die groene industriepolitiek is een aanpak op basis van wederkerigheid tussen overheden, bedrijfsleven en samenleving, met ambitieuze en bindende maatwerkafspraken. Dat betekent dat de overheid de nieuwe energie-infrastructuur faciliteert en tegelijkertijd afspraken maakt over ambitieuze verduurzaming. Hierdoor verbetert ook de kwaliteit van de leefomgeving. Deze bovenwettelijke en bindende afspraken moeten deze kabinetsperiode tot stand komen. Het ministerie van EZK is primair verantwoordelijk voor de uitwerking van het industriebeleid en het sluiten van de maatwerkafspraken tussen overheid en bedrijven. Ten behoeve van deze afspraken zorgt het kabinet ervoor, dat er naast afspraken met bedrijven over versnelling van CO₂-reductie en maximale benutting van het CO₂-reductiepotentieel, ook afspraken worden gemaakt over het bevorderen van circulariteit en het verbeteren van de leefomgeving door het terugdringen van emissies en hinder.

Beleidsinstrument

De maatwerkafspraken worden uitgewerkt aan de hand van een beleidskader. Dit kader wordt door de minister van EZK, in nauwe samenwerking met de staatssecretaris van IenW, namens het kabinet voor de zomer naar de Kamer gestuurd. Afspraken die ten goede komen aan de leefomgeving zullen voor elk gebied en bedrijf anders zijn en bijvoorbeeld gaan over het bevorderen van circulariteit en bijbehorende grondstoffenreductie, het terugdringen van vervuilende emissies en hinder en het bevorderen van innovaties.

De maatwerkafspraken worden bekostigd uit het in het coalitieakkoord opgenomen klimaatfonds.

Uitvoering

De minister van EZK heeft in de Kamerbrief over de verduurzaming van de industrie van 5 april 2022²² mede namens de minister voor Klimaat en Energie en de staatssecretaris van IenW de aanpak geschetst om te komen tot maatwerkafspraken. Op dit moment worden door de betrokken departementen de eerste stappen in die aanpak gezet.

²² Kamerstukken II, 2021-2022, 29 826, nr. 135

De maatwerkafspraken vragen ook betrokkenheid van de bevoegde gezagen, de gemeenten en provincies die verantwoordelijk zijn voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Zij moeten zorgen voor het afhandelen van de benodigde vergunningaanvragen.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Bijdrage geleverd aan brief Verduurzaming Industrie EZK
2022 Q3	Uitwerking afsprakenkader, inclusief afspraken over circulariteit en leefomgeving

Kernenergie

In het coalitieakkoord heeft het kabinet de volgende ambities op het gebied van kernenergie gesteld:

- Kerncentrale Borssele blijft langer open, met oog voor de veiligheid.
- Het kabinet zet de nodige stappen voor de bouw van 2 nieuwe kerncentrales, onder meer door marktpartijen te faciliteren bij verkenningen, innovaties te ondersteunen, de (financiële) bijdrage van de overheid te bezien en wet- en regelgeving waar nodig aan te passen.
- Er wordt gezorgd voor een veilige, permanente opslag van kernafval.

Beleidsinstrument

IenW is verantwoordelijk voor het beleid en de regelgeving voor nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (inclusief radioactief afval). De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) draagt vanuit zijn specifieke deskundigheid bij en voert uitvoeringstaken uit, zoals vergunningverlening en toezicht op de naleving. De uitwerking van het coalitieakkoord voor het IenW-beleid zal in samenwerking met EZK (verantwoordelijk voor de rol van kernenergie in de energiemix) en andere relevante stakeholders, waaronder de ANVS, plaatsvinden.

1. Langer openblijven Kerncentrale Borssele

Op dit moment is in de Kernenergiewet (Kew), art 15a vastgelegd dat de kerncentrale Borssele na 31-12-2033 geen kernenergie meer mag opwekken en dat er geen vergunningaanvraag voor langere bedrijfsduur in behandeling mag worden genomen. Voor langer opwekken van energie is onder andere aanpassing van de Kew noodzakelijk en een aanpassing van het convenant Kerncentrale Borssele. Daarnaast zijn verschillende wettelijke procedures inclusief inspraak nodig. Het totale traject zal naar verwachting tenminste drie jaar in beslag nemen. Vervolgens is het aan de vergunninghouder (Elektriciteits Productiemaatschappij Zuid-Nederland, EPZ) om een (wijziging van een) vergunning aan te vragen. De ANVS zal die aanvraag beoordelen.

2. Verkennen bouw nieuwe kerncentrales

Voor het verkennen van de benodigde stappen om de bouw van nieuwe kerncentrales mogelijk te maken zet IenW verschillende stappen:

- *Beleidsbrief nieuwe kerncentrales;*
IenW zal in samenwerking met de ANVS een beleidsbrief opstellen met de voorwaarden op deze beleidsterreinen waaronder de bouw van nieuwe kerncentrales mogelijk kan worden gemaakt. Waar nodig zal hierbij samenwerking met het ministerie van EZK worden gezocht.
- *Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid;*
IenW zal deze kabinetsperiode i.s.m. de ANVS een evaluatie van het bestaande stelsel van wet- en regelgeving en toezicht uitvoeren. Doel hiervan is te bepalen of er wijzigingen nodig zijn om de veiligheid te garanderen bij de eventuele bouw van nieuwe kerncentrales.
- *Communicatie en participatie;*
Bij de keuze van het kabinet om in te zetten op de bouw van nieuwe kerncentrales is het nodig om het publiek op een juiste wijze en op de juiste momenten te informeren en te betrekken. Hiervoor zal een communicatie- en participatieplan worden opgesteld. Hierin staat omschreven hoe burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties betrokken en geïnformeerd worden. IenW en EZK zullen nadere afspraken maken over de taakverdeling hierbij.

3. Opslag en eindberging van radioactief afval;

IenW zal gedurende deze kabinetsperiode een nieuw Nationaal Programma Radioactief afval vaststellen en aan de Kamer sturen. De gevolgen van de ambities van het kabinet op het gebied van kernenergie voor het aanbod van radioactief afval en de wijze van opslag bij Centrale Opslag Voor Radioactief Afval (COVRA) en eindberging zullen in het programma worden meegenomen.

4. Kennisbasis;

De ambities van het kabinet op het gebied van kernenergie vragen om een gedegen kennisinfrastructuur op het gebied van nucleaire technologie en straling, zodat de deskundigheid bij het uitvoeren van de kabinetsplannen en ook de komende decennia geborgd blijft. In samenwerking met andere departementen en relevante betrokken partijen in de sector zal hieraan worden gewerkt.

Uitvoering

De keuzes van het kabinet hebben gevolgen voor aanvullend beleid en wet- en regelgeving, voor de benodigde participatie, en voor het proces van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Er zal in samenspraak met de ANVS en EZK bepaald worden wat hiervoor bij IenW (inclusief ANVS) qua capaciteit en middelen nodig is, zodat effectuering deze kabinetsperiode kan starten.

Stappen in de tijd

2022 Q4	Beleidsbrief voorwaarden nieuwe kerncentrales i.s.m. EZK
2022-2025	Aanpassing Kernenergiewet i.v.m. langere bedrijfsduur Kerncentrale Borssele
2022-2025	Evaluatie stelsel
2024/2025	Nieuw Programma Radioactief afval vaststellen

3.9 Circulaire economie

De manier waarop we op dit moment wereldwijd met de grondstoffen op onze aarde omgaan, is niet houdbaar. Het PBL heeft in de Integrale Circulaire Economie Rapportage²³ aangegeven dat de grondstoffentrends niet de goede kant opgaan. De oorlog in Oekraïne maakt eens te meer duidelijk hoe kwetsbaar het is als we als Nederland afhankelijk zijn van andere landen voor onze grondstoffen. Kortom, we moeten slimmer met grondstoffen en producten omgaan.

Dit kabinet wil de negatieve trends keren en de volgende stap zetten naar een volledig circulaire economie in 2050. In een circulaire economie gebruiken we zo min mogelijk nieuwe grondstoffen en benutten we gebruikte grondstoffen optimaal. Producten worden op zo'n manier ontworpen dat zo min mogelijk grondstoffen nodig zijn, de producten en gebruikte grondstoffen zo lang mogelijk worden gebruikt en daarna hoogwaardig worden hergebruikt. Daarmee brengen we het grondstoffengebruik binnen de draagkracht van de aarde.

De transitie naar een circulaire economie draagt bij aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen.²⁴ Voor bedrijven ontstaan economische kansen en nieuwe businessmodellen als we de internationale koploperpositie van Nederland weten te verzilveren. (Mede)overheden kunnen regionale ketens versterken en zorgen voor een bloeiende regionale economie. Burgers kunnen wonen in een fijne, gezonde en schone leefomgeving zonder zwerfafval en schadelijke stoffen. Niet alleen wij, maar ook de komende generaties.

²³ PBL, januari 2021: <https://www.pbl.nl/monitoring-circulaire-economie/icer>

²⁴ PBL, juli 2021: <https://www.pbl.nl/nieuws/2021/pbl-studie-doet-handreiking-voor-concretere-doelen-op-weg-naar-circulaire-economie-in-2050>

Steeds meer mensen zien dat de transitie naar een circulaire economie een noodzaak is; vanuit duurzaamheids-overwegingen en vanuit strategische autonomie met het oog op schaarse grondstoffen. Het kabinet wil ervoor zorgen dat iedereen die dat wil in deze transitie kan meegaan. We geven burgers handelingsperspectief en organiseren de juiste randvoorwaarden voor bedrijven.

Circulaire economie & maatschappelijke opgave klimaatverandering

In het coalitieakkoord is opgenomen dat er een ambitieus klimaatdoel komt voor circulaire economie. Het kabinet ziet een potentie van 2 tot 4 Mton CO₂ emissiereductie die in Nederland (scope 1) bereikt kan worden met circulaire beleidsinstrumenten. Voor scope 2 en 3 wordt in 2022 nader gekeken wat de bijdrage kan zijn en gewerkt aan het goed gewaardeerd krijgen van de effecten van CO₂-reductie in de (internationale) keten. Verder versterkt het kabinet de aansluiting tussen circulariteit en het klimaatbeleid. Ook kijkt het kabinet naar de manier waarop het klimaatbeleid zelf op circulaire wijze kan worden vormgegeven. Voorbeelden hiervan zijn circulair isolatiemateriaal in de gebouwde omgeving en circulaire windmolens en zonnepanelen in de energietransitie.

Beleidsinstrument en uitvoering

In het najaar zal het kabinet een Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) naar uw Kamer sturen. Bij het opstellen van dit programma is het volgende van belang:

- In het programma wordt ten aanzien van de vier maatschappelijke opgaven (klimaat, biodiversiteit, vervuiling en leveringszekerheid) aangegeven hoe circulaire economie daaraan bijdraagt;
- We sturen op de gehele productieketen; aan de voorkant bij de winning en het gebruik van (primaire) grondstoffen, bij het ontwerp van producten, tijdens de gebruiksfase gericht op langer gebruik en aan de achterkant gericht op hergebruik en hoogwaardige recycling zodat we zo min mogelijk te verbranden en te storten materialen over houden. Alleen dan kunnen we de grondstofketen sluiten. Daarbij zetten we in op verschillende circulaire strategieën op de zogenoemde R-ladder²⁵;
- Bovendien zet IenW in op een evenwichtig pakket met zowel stimulerende als richtinggevende (normerende en financiële) beleidsmaatregelen. In deze fase van de transitie zijn de zogenoemde 'wortel en stok' beide nodig om onze ambitie te realiseren;
- In het kader van het klimaatdoel voor circulaire economie zetten we in op het terugdringen van nationale CO₂-uitstoot en CO₂-uitstoot in de hele keten (veelal buiten Nederland).
- We houden in het oog wat er nationaal in Nederland bereikt kan worden, en waarvoor we binnen de Europese Unie en wereldwijd moeten acteren. En we kijken wat er juist regionaal of lokaal niveau opgepakt kan worden.

Het programma bevat de volgende onderdelen:

1. Stimulerende maatregelen waar in het coalitieakkoord middelen voor beschikbaar gesteld zijn;
2. Opties voor aanvullende maatregelen om het ambitieuze klimaatdoel te bereiken;
3. Aangekondigde maatregelen vanuit het EU Actieplan Circulaire Economie;
4. Maatregelen bij geconcretiseerde doelen voor de circulaire economie;
5. Flankerende maatregelen.

1. Stimulerende maatregelen coalitieakkoord

In het coalitieakkoord zijn voor vier stimulerende beleidsmaatregelen die bijdragen aan CO₂-reductie middelen beschikbaar gesteld: een stimuleringsprogramma ontwikkeling en opschaling recycling, de subsidieregeling circulaire ketenprojecten, een verhoging van het budget voor de MIA/Vamil²⁶ en een verplicht percentage recycelaat in bouwmaterialen. Voor de eerste drie zijn inmiddels bestedingsplannen opgesteld. De laatstgenoemde maatregel rondom bouwmaterialen wordt door de minister voor VRO, in samenwerking met het ministerie van IenW, verder uitgewerkt. De beleidsbrief van de minister voor Klimaat en Energie aan uw Kamer gaat nader in op deze maatregelen.

²⁵ Zie voor toelichting op de R-ladder p.25 van de Actualisatie 2022 van het Uitvoeringsprogramma CE: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/circulaire-economie/documenten/rapporten/2021/09/30/uitvoeringsprogramma-circulaire-economie-2021-2023>

²⁶ Met de MIA/VAMIL regeling worden investeringen die bijdragen aan onder andere CO₂-reductie, de circulaire economie, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en verduurzaming van de bouw en landbouw bevorderd.

2. Opties voor aanvullende maatregelen voor het ambitieus klimaatdoel

Aanvullend hierop onderzoekt het kabinet de mogelijkheid voor aanvullende circulaire beleidsmaatregelen. Hierbij kijkt het kabinet in elk geval naar de volgende zes optionele maatregelen: het stimuleren en normeren van circulaire en klimaatneutrale uitvoering publieke opdrachten in de grond-, weg- en waterbouw; het vormgeven van een mogelijke heffing op plastic, waaronder polymeren; gecombineerd met een stimulerende maatregel om te komen tot een circulaire plastic- en textielhub; het stimuleren van afbouw van overcapaciteit afvalverbranding bij afvalverbrandingsinstallaties (AVI's); het faciliteren van kennisontwikkeling en innovatie; en het stimuleren van circulaire kennis, vaardigheden en gedrag dat past in een circulaire economie. PBL is gevraagd de verwachte (additionele) opbrengsten van dit pakket aan te geven, voor directe uitstoot en ketenemissies, zowel in Nederland als over de grens. Het kabinet streeft ernaar het pakket dit najaar beschikbaar te hebben voor nadere besluitvorming.

Mede op basis van de Klimaat- en Energieverkenning 2022 (KEV2022) zal het kabinet, als onderdeel van de reguliere begrotingscyclus, in het voorjaar van 2023 besluiten of en zo ja welke circulaire beleidsmaatregelen zullen worden ingevoerd, met de bijbehorende middelen, planning en volgtijdelijkheid. Besluitvorming over het ambitieuze klimaatdoel en de dan voorliggende opties voor circulaire maatregelen zal in samenhang met de besluitvorming over een mogelijke aanscherping van het beleidsprogramma klimaat plaatsvinden. In latere jaren kan de inzet op circulaire maatregelen worden aangevuld in lijn met de klimaatbeleidscyclus. Het kabinet zal op basis van het werk aan het tweede onderdeel van het klimaatdoel voor CE – het inzichtelijk maken en waarderen van ketenemissies – tevens overwegen of ook een inzet op reductie van die ketenemissies geconcretiseerd kan worden in een te realiseren aantal Mton CO₂-reductie.

3. Geconcretiseerde doelen voor de circulaire economie

Momenteel werkt IenW aan de concretisering van het circulaire economiedoel voor 2030; een halvering van het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen. Deze concretisering zal leiden tot heldere doelen gericht op alle vier de bovengenoemde maatschappelijke opgaven, de keuze voor de inzet op een aantal specifieke productgroepen (zoals textiel, wegen, verpakkingen en windparken) en roadmaps met activiteiten om die doelen te behalen. Deze uitwerking vormt een belangrijke basis van het NPCE. Vooruitlopend op dit NPCE ontvangt uw Kamer voor de zomer een beleidsbrief over de stand van zaken rondom het traject voor het concretiseren van de circulaire economiedoelen.

4. Circulaire economie actieplan EU

De Nederlandse economie is onderdeel van de Europese interne markt. Nederland steunt dan ook van harte de EU-ambities zoals vastgelegd in het EU actieplan circulaire economie, één van de onderdelen van de EU Green Deal. Het recent verschenen initiatief op het gebied van duurzame producten²⁷ laat de potentiële impact goed zien waar Nederland in EU-verband zich hard voor heeft gemaakt.

Dit gaat onder meer om het duurzamer maken van producten door levensduurverlenging, verbeterde repareerbaarheid en recyclebaarheid en het verplichten van het gebruik van recyclelaar. De voorgenomen invoering van een digitaal productpaspoort geeft aanknopingspunten voor maatregelen en voor het informeren van producenten, consumenten en recyclers. De inzet richt zich met name op sectoren en producten zoals textiel, elektronica, batterijen, verpakkingen, auto's en kunststof. Nederland loopt op kop in de transitie naar een circulaire economie. Dat biedt de kans om binnen Europa en binnen andere internationale samenwerkingsverbanden onze kennis te delen.

5. Randvoorwaardelijke maatregelen

We kunnen deze transitie alleen laten slagen als de randvoorwaarden goed zijn ingericht. Daarom hebben we aandacht voor onder andere kennis- en innovatieontwikkeling, onderwijs, arbeidsmarkt en financiering. Om het succes van de andere maatregelen te vergroten is het ook van belang dat IenW zorgt dat bedrijven en burgers weten wat bedoeld wordt met circulaire economie en welke handelingsperspectieven zij hebben. Met publiekscampagnes en voorlichting zal IenW ook aangeven hoe we het voor burgers en consumenten makkelijker kunnen maken om circulaire keuzes te maken. Het betekent ook dat er maatregelen nodig zijn om het gewenste circulaire gedrag aantrekkelijker te maken

²⁷ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/ip_22_2013

dan het huidige lineaire gedrag. Recent onderzoek laat zien dat er draagvlak is voor verschillende circulaire economie-maatregelen die de consument raken.²⁸ In het NPCE zal op basis van een nog uit te werken gedragsstrategie nadere keuzes worden gemaakt.

Nieuw Nationaal Programma Circulaire Economie

De hierboven genoemde maatregelen worden, onder voorbehoud van voldoende middelen, nader uitgewerkt in een nieuw Nationaal Programma Circulaire Economie. Ook toezicht en handhaving, monitoring, wijze van uitvoering en organisatie (governance) worden uitgewerkt in het NPCE. Met dit NPCE bouwen we voort op het fundament dat sinds 2016 gelegd is met het Rijksbrede programma Circulaire Economie en door de Transitieagenda's, de Grondstoffenakkoordpartners en de ministeries van BZK, EZK, LNV en IenW. Voor het samenstellen van het NPCE blijven we als rijksoverheid samenwerken met medeoverheden, bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Beleidsbrief stand van zaken doeltraject
2022 Q4	Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 naar de Kamer
2023 Q1	Integrale CE-rapportage van het PBL

²⁸ Draagvlakonderzoek I&O Research, maart 2022. Onderzoek naar publiek draagvlak voor mogelijke maatregelen op beleidsterrein van IenW. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/02/28/onderzoek-naar-publiek-draagvlak-voor-mogelijke-maatregelen-op-beleidsterrein-van-ienw>

4

Prioriteiten: Ambities waarmaken

4.1 Snelle, doelgerichte ontsluiting en bereikbaarheid van woongebieden

Nederland staat voor een grote woningbouwopgave. Bouwen in de 15 grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten bij kansrijke spoor- en kanaalzones en bij bestaande infrastructuur en knooppunten heeft de voorkeur. Daarbij is een multimodale mix het uitgangspunt: alle locaties moeten met auto, ov en fiets bereikbaar zijn. Wel kan het accent op de bereikbaarheid per gebied verschillen. In de stedelijke gebieden ligt het accent bij verbeteringen meer op het OV en fiets. En “daarbuiten” heeft de auto als vanzelf een grotere rol.

IenW ziet de woningbouwopgave als een kans om in de nieuwe en bestaande wijken in te zetten op een veilig, slim en duurzaam mobiliteitsstelsel. Bij de investeringskeuze wegen ook de gevolgen en oplossingen voor de mobiliteitsnetwerken mee in de besluitvorming, voor zowel hoofd- als de regionale infrastructuur.

In aanvulling op de bestaande MIRT-projecten zijn in het coalitieakkoord drie specifieke projecten benoemd. Het betreft de Oude Lijn, de Noord/Zuidlijn en de Lelylijn. Deze kunnen op lange termijn bijdragen aan de bereikbaarheid en verstedelijking.

De woningbouwopgave hangt tenslotte samen met een breed scala aan onderwerpen binnen het ruimtelijk domein, zoals de energietransitie, water, bodem, milieu, natuur, landbouw en stikstof.

Beleidsinstrument

In het coalitieakkoord is afgesproken om € 7,5 miljard beschikbaar te stellen voor goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de 15 grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten. Deze middelen zet IenW zowel in voor het versnellen van de woningbouw met bereikbaarheidsmaatregelen als om de 15 grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten te ontsluiten. We kijken daarbij zowel naar snelheid van realisatie als naar de toekomstbestendigheid van nieuwe woongebieden vanuit het perspectief van een deur tot deur-bereikbaarheid. De omvang van de opgave vraagt scherpe keuzes bij toekenning van middelen aan woongebieden en de ontsluiting daarvan.

De middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De Wet Mobiliteitsfonds schrijft voor dat hieruit realisatie, beheer en onderhoud van infrastructurele maatregelen (Rijksinfrastructuur en lokale en regionale infrastructuur) kunnen worden bekostigd, evenals maatregelen ter

vergroting van de doelmatigheid of veilig gebruik van de infrastructuur. Investerings in de bereikbaarheid en mobiliteit uit het Mobiliteitsfonds worden gedaan volgens de MIRT systematiek, afspraken worden gemaakt conform het MIRT proces.

Met de MIRT-brief van 4 april²⁹ is een doorkijk gegeven naar proces, systematiek en criteria voor de versnellingsafspraken. Een voorwaarde voor inzet van deze middelen is dat de projecten en maatregelen daadwerkelijk meer en snellere woningbouw mogelijk maken. We nemen daarbij geen financiële verantwoordelijkheden van provincies, stadsregio's en gemeenten over. We kijken naar de bereikbaarheid met openbaar vervoer, auto en fiets. In de wederkerigheid van deze zakelijke afspraken zoeken we naar een optimale mix aan maatregelen die bijdragen aan brede ambities, zoals leefbaarheid, mobiliteitstransities, klimaatbestendigheid.

In de praktijk gaat het hierbij steeds vaker om een pakket van maatregelen. Het gaat dan om het combineren van maatregelen gericht op een betere benutting van bestaande infrastructuur, maatregelen gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten, optimaliseren van bestaande of de aanleg van nieuwe infrastructuur. Door de reikwijdte te benutten die het Mobiliteitsfonds biedt, wordt met de beschikbare financiële middelen het grootste (maatschappelijke) effect tegen zo min mogelijk kosten gesorteerd. Bij de afweging voor de ontsluiting van de 15 gebieden en daarbuiten wordt gekeken welke investeringen in bereikbaarheid en ontsluiting het meeste bijdragen aan het realiseren van de totale opgave van 900.000 woningen³⁰. In de keuze van maatregelen worden de maatschappelijke kosten, effecten en baten meegewogen. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de MKBA zoals in het coalitieakkoord neergelegd.

Uitvoering

De eerste versnellingsafspraken willen we al op korte termijn maken in het BO Leefomgeving (eind juni 2022). Hierbij ligt de nadruk omwille van de gewenste snelheid op kleinschaliger locaties die worden beoordeeld op de inhoudelijke criteria die in de kennismakingsbrief MIRT en het programma woningbouw van de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening staan. Komend najaar is er ruimte voor een tweede ronde versnellingsafspraken.

We kijken voor de versnellingsafspraken naar criteria vanuit bereikbaarheid en de kosteneffectiviteit. Denk aan de impact van voorgestelde oplossingen op reeds bekende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), of naar de nabijheid van voorzieningen en banen en de (mobiliteits-) investering in euro per woning. Ook laten we bredere gevolgen en oplossingen voor de bestaande mobiliteitsnetwerken meewegen. De effecten van woningbouw op de robuustheid van het totale hoofdweg- en spoornet worden meegewogen. Ook willen we nadrukkelijk inzetten op duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit.

Zaken zoals water en bodem, evenwichtige balans wonen-werken, klimaatadaptatie, duurzame energie, groen, natuur-inclusief nemen we mee in de proposities; een woonwijk wordt immers voor een lange tijd gebouwd en al die tijd moet het fijn zijn om daar te wonen, te werken en te leven.

Voor de ontsluiting van de 15 grootschalige woningbouwgebieden en daarbuiten wordt een integraal afweegkader ontwikkeld. Over dit afweegkader wordt door het kabinet overlegd met VNG, IPO, UvW en de Vervoerregio's. Ook zullen andere departementen betrokken worden bij het opstellen van het afweegkader. Zaken als (maatschappelijke) kosteneffectiviteit van investeringen, de marktvrage naar woningen en toegevoegde bereikbaarheid spelen een rol bij de afweging. Het afweegkader wordt aan uw Kamer aangeboden.

Bestaande afspraken met overheden (bijvoorbeeld in het kader van lopende MIRT projecten en de MIRT bereikbaarheidsprogramma's) worden meegenomen in dit proces.

Naast deze € 7,5 miljard is er voor BZK € 500 miljoen extra beschikbaar gesteld voor bredere gebiedsontwikkeling in de grootschalige woningbouwgebieden. Ook is er voor BZK € 1 miljard beschikbaar gekomen voor de woningbouwimpuls.

²⁹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, nr. 35925 A, nr. 36

³⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 32847, nr. 878

Planning

Q2 2022	BO Leefomgeving: eerste ronde versnellingsafspraken, afweegkader en indicatieve verdeling middelen klaar, en definitieve lijst grootschalige woningbouwgebieden vaststellen
Q4 2022	BO MIRT: tweede ronde versnellingsafspraken, eerste besluiten voor de grootschalige woningbouwgebieden en doorkijk naar de komende jaren
2023 e.v.	Afspraken maken in BO MIRT en BO leefomgeving

4.2 Oude lijn en Noord-Zuid lijn

In het coalitieakkoord is 3,35 miljard gereserveerd voor de Oude Lijn en de Noord/Zuidlijn. In de Zuidelijke Randstad en in de Metropoolregio Amsterdam wordt tot 2040 gewerkt aan veel nieuwe woningen en werkgelegenheid. In de Zuidelijke Randstad gaat het in het gebied in de invloedssfeer rond de Oude Lijn om ruimte voor 170.000 woningen en circa 85.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Langs het nieuwe deel van de Noord/Zuidlijn gaat het om 60.000 woningen en circa 90.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Daarbij is de Noord/Zuidlijn nodig om in het hele land meer treinen te kunnen laten rijden. Hierdoor verbetert ook op veel andere plaatsen de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woningen. Om al deze nieuwe inwoners, bedrijven, onderwijsinstellingen, werknemers en studenten op te vangen is een goede bereikbaarheid essentieel. Tegelijkertijd ziet IenW de capaciteit van het bestaande vervoersysteem in de Zuidelijke Randstad tekortschieten en loopt het bereikbaarheidsnetwerk rondom de Schipholtunnel tegen zijn grenzen aan, wat van invloed is op treindienstregeling in het hele land.³¹ Ook dreigt het op het Schipholstation zo druk te worden dat het onveilig wordt. Samen met de betrokken regio's werken we daarom aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied op en rondom de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht en trekken we de Noord/Zuidlijn door van Amsterdam Zuid naar Schiphol en Hoofddorp. Zodra IenW met de betrokkenen afspraken heeft gemaakt over de beheersbaarheid en de financiële dekking van deze projecten, zal IenW samen met de regio starten met de benodigde MIRT-verkenningen. IenW betreft de omgeving en omwonenden nadrukkelijk bij de verdere uitwerking van de plannen.

Stappen in de tijd

2022	Start MIRT-verkenning van circa twee jaar die deze kabinetsperiode toewerkt naar een voorkeursbeslissing over het al dan niet starten van de planuitwerkingsfase.
------	---

4.3 Lelylijn

Recent onderzoek in het kader van het Deltaplan van het Noorden heeft laten zien dat grootschalige investeringen in infrastructuur, woningbouw en economie kunnen helpen in het verbeteren van de brede welvaart in Noord-Nederland en in Nederland als geheel. Daarom trekt het kabinet circa 3 miljard euro uit om in het kader van het Deltaplan voor het Noorden de Lelylijn aan te kunnen leggen. Medefinanciering vanuit de regio en Europese fondsen zijn hierbij een voorwaarde.

Omdat dergelijke grootschalige investeringen zorgvuldig en stapsgewijs moeten worden uitgewerkt, wil IenW samen met de collega's van BZK en EZK en met de regionale partners de komende twee jaar de benodigde beslisinformatie in een MIRT-onderzoek op tafel krijgen en de begroting sluitend maken, zodat we tegen het einde van deze kabinetsperiode alle informatie beschikbaar hebben om een (go/no go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning te kunnen

³¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 35925 XIX nr. 8

nemen. Via een breed participatietraject wil IenW van meet af aan zorgen dat alle omwonenden en de bredere regio worden meegenomen in de besluitvorming. Deze uitwerking van de Lelylijn is één van de NOVEX-gebieden, zoals benoemd in de Ruimtelijke Ordeningsbrief³².

Stappen in de tijd

2022	Start breed MIRT-onderzoek van circa twee jaar dat deze kabinetsperiode toewerkt naar een (go/no go)-moment voor een MIRT-startbeslissing (start MIRT-verkenning).
------	--

4.4 Betalen naar gebruik

Door in de belasting minder nadruk te leggen op voertuigbezit, maar wel het daadwerkelijke gebruik van voertuigen sterker te belasten, wil het kabinet 2,5 Mton extra CO₂ besparen in 2030. Daarom gaat het kabinet werk maken van 'betalen naar gebruik'.

Tegelijkertijd wil het kabinet met deze maatregel de grondslagerosie van belastingen in het autodomain tegengaan. Dit is nodig vanwege de toename van elektrische voertuigen in het wagenpark. Hierdoor nemen de opbrengsten van de brandstofaccijns en de BPM af. IenW en Financiën zullen samen de nodige voorbereidingen treffen om Betalen naar Gebruik in te kunnen voeren in 2030.

Beleidsinstrument

Betalen naar Gebruik wordt vormgegeven door het tarief van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor personen- en bestelauto's afhankelijk te maken van het jaarlijks verreden aantal kilometers. De BPM en de brandstofaccijns blijven in hun huidige vorm bestaan. De afname van de opbrengsten van deze belastingen door de toename van het aantal emissievrije voertuigen wordt in het kilometertarief gecompenseerd. Deze variant van Betalen naar Gebruik wordt dan ook de 'MRB Plus' genoemd.

Nadere informatie

Conform de toezegging van de minister van IenW tijdens het hoofdlijnen debat IenW op 16 februari 2022 zullen hij en de staatssecretaris voor Fiscaliteit de Kamer nog voor de zomer nader informeren over de concrete uitwerking van de MRB Plus in lijn met het coalitieakkoord. In deze brief zal ingegaan worden op de keuze voor de variant MRB Plus, de te zetten stappen bij de verdere uitwerking, met inbegrip van de privacyaspecten, en de betrokkenheid van stakeholders, burgers en bedrijven hierbij.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Hoofdlijnenbrief Betalen naar gebruik
---------	---------------------------------------

4.5 Verkeersveiligheid

De komende jaren blijft het verbeteren van de verkeersveiligheid prioriteit. Daar is alle reden toe: de laatste jaren is geen significante daling te zien in het aantal verkeersslachtoffers. Dat betekent allereerst veel menselijk leed dat we graag willen voorkomen. Daarnaast zijn de geschatte maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zo'n €17 miljard per jaar. In juli 2021 is een motie aangenomen die de regering oproept te komen tot een halvering van het

³² RO brief van VRO van 13 mei 2022

aantal verkeersslachtoffers in 2030. Nog dit jaar proberen we een beeld te krijgen met welke maatregelen een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 in zicht kan komen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een gezamenlijke inspanning van overheden, maatschappelijke partners en verkeersdeelnemers.

De basis voor ons beleid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). De kern van het SPV is een risico-gestuurde aanpak: deze aanpak is erop gericht ongevallen te voorkomen door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben. Hierbij staan op de volgende vier elementen centraal: infrastructuur, risicogroepen, voertuigen en gedragsbeïnvloeding (educatie, communicatie, voorlichting en handhaving).

Beleidsinstrument en uitvoering

Het kabinet zet zich in op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen en op het verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom naar 30km/uur. Het risico op een ongeval met een ernstige afloop ligt per gereden kilometer op Rijks-N-wegen hoger dan op autosnelwegen in beheer van het Rijk. Met het coalitieakkoord is daarom € 200 miljoen vrijgemaakt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Rijks-N-wegen.

In samenwerking met gemeenten en maatschappelijke organisaties heeft IenW eind 2021 een afwegingskader 30 km/uur ontwikkeld. Komend jaar worden de inrichtingskenmerken van de nieuwe wegcategorie, de gebieds-ontsluitingsweg 30 km/uur, verder uitgewerkt. Dit is naar verwachting eind 2022 gereed.

Ook op andere manieren blijven we werken aan verkeersveiligheid. Deze kabinetsperiode verwachten we de eerste vruchten te plukken van de afgeronde maatregelen uit het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021, de uitwerking van het SPV.

In april 2022 is het nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 naar de kamer gezonden. Hierin staan maatregelen op de thema's veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers, voertuigen en rijhulpsystemen, veilig gedrag en rijden onder invloed. IenW zet zich, deels samen met JenV en met partners in het veld, in om de maatregelen uit dit plan de komende kabinetsperiode uit te voeren.

Het Rijk heeft in de vorige kabinetsperiode voor de periode 2020 tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld (ter cofinanciering) om gevaarlijke verkeerssituaties op het lokale en regionale wegennet aan te pakken. Via deze Investeringsimpuls verkeersveiligheid heeft het Rijk in 2020 en 2021 al € 165 miljoen bijgedragen aan infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggende wegennet (provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen) waar de meeste verkeersslachtoffers vallen (circa 85%).

In 2022 komt de tweede tranche beschikbaar voor medeoverheden. Net als bij de eerste tranche kunnen medeoverheden een aanvraag doen voor een rijksbijdrage aan effectieve infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Denk aan de aanleg van vrijliggende fietspaden, het inrichten van schoolzones of de aanleg van veilige oversteekplaatsen. Een derde tranche staat voor deze kabinetsperiode gepland. Daarnaast is tien procent van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 50 miljoen) bedoeld voor verbeteringen in de verkeersveiligheid door niet-infrastructurele maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen gericht op gedrag of nieuwe technologische ontwikkelingen. In deze kabinetsperiode wordt hier invulling aangegeven.

Komend jaar werken we het kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV) verder uit. LEV zijn bijvoorbeeld elektrische bakfietsen in alle soorten en maten, e-steps, en segway-achtige voertuigen. Het kader beschrijft de eisen aan de voertuigen (bv. afmetingen, massa), de eisen aan het gebruik van de voertuigen (bv. verzekering en kentekening), de eisen aan de gebruiker (bv. leeftijd, rijbewijs) en de plaats op de weg. Bij de uitwerking zijn diverse partijen betrokken zoals het ministerie van JenV, RDW, CBR, SWOV, deelaanbieders, Fietsersbond, wegbeheerders, RAI Vereniging, BOVAG, ANWB en VVN.

In april 2021 is het advies 'van rijles naar rijonderwijs' aangeboden aan de minister. De kabinetsreactie op dit advies volgt naar verwachting voor de zomer 2022. Korte termijn acties zijn al afgerond. Dit betreft verbeteringen van de toegankelijkheid en vindbaarheid van de bevoegdheidschecker van het IBKI en de kwaliteitscontrole op de theoretische bijscholing bij het IBKI. Aanvullend is het CBR gevraagd een plan te ontwikkelen om consequenties te verbinden aan de slagingspercentages van rij scholen, waarbij het CBR aan rij scholen met structureel lage slagingspercentages maatregelen op kan leggen en rij scholen met structureel hoge slagingspercentages voordelen kan bieden. IenW heeft

een opdracht gegeven voor het uitvoeren van een pilot collegiaal advies. De RDW is gevraagd een uitvoeringstoets te doen op het invoeren van een keuring voor de dubbele bediening in lesauto's en toezicht op de inbouw hiervan. Rijden onder invloed van middelen zoals alcohol, andere drugs en rijgevaarlijke medicijnen vergroot de kans op (dodelijke) ongevallen aanzienlijk. Met een integrale aanpak gaan we meer kennis vergaren voor beter risicogestuurd beleid. Ook gaan we meer samenwerken met onder andere (verslavings)zorg, ontwikkelen we een effectievere aanpak van (zware) overtreeders en onderzoeken we of het mogelijk is breder te informeren over de risico's van rijden onder invloed van middelen.

Verder wordt komende jaren gewerkt aan beleidskaders voor een veilige toelating van voertuigen met automatisering. De technologische ontwikkelingen van voertuigen gaan in hoog tempo, waarbij ruimte is voor innovatie, op voorwaarde dat de verkeersveiligheid is geborgd. Het toelatingssysteem moet daarop worden aangepast. De gevolgen voor (het toezicht in) de gebruiksfase en vraagstukken als aansprakelijkheid behoeven daarbij aandacht. Niet alleen technische eisen aan voertuigen maar ook nieuwe aandachtsgebieden zoals cybersecurity, privacy, software-updates, data en gedrag moeten worden beoordeeld. Ook worden de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid 'Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer' meegenomen in het toelatingssysteem. Bij gedrag gaat het zowel om de rijvaardigheid, alsook om het rijgedrag van mens én voertuig. Vanuit beleid worden de kaders voor het toetsingssysteem opgesteld en vormgegeven in nauwe samenwerking met o.a. de RDW, CBR en Rijkswaterstaat. Opbouw van kennis over de technologische ontwikkelingen en de genoemde aandachtsgebieden door onder meer testen en beproeven is daarbij essentieel.

De Taskforce verkeersveiligheidsdata werkt deze kabinetsperiode onder andere samen met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) en het Nationaal Wegenbestand (NWB) om het verkeersveiligheidsbeleid nog beter te monitoren. Als we bijvoorbeeld kenmerken over de infrastructuur goed vastleggen in het digitaal stelsel mobiliteitsdata, dan krijgen we een beter zicht op waar zich potentieel verkeersonveilige situaties voordoen, en kan er gericht worden geïnvesteerd om wegen veiliger te maken.

Stappen in de tijd

2022 Q2	Besluitvorming over (een deel van) de te treffen maatregelen Rijks-N-wegen
2022 Q2	Kabinetsreactie op advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs'
2022 Q4	Inrichtingskenmerken van de nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, verder uitgewerkt.
2022 Q4	In beeld brengen welke maatregelen een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 in zicht kan komen
2023	Start uitvoering maatregelen Rijks-N-wegen
2023 Q4	Kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV) verder uitgewerkt

4.6 KRW

Op 18 maart 2022 zijn de Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) vastgesteld. Hierin staan de waterkwaliteitsdoelen, de opgaven en de maatregelen van alle waterbeheerders voor de komende 6 jaar. De belangrijkste opgaven zijn het terugdringen van verontreiniging vanuit de landbouw, verdere modernisering van rioolwaterzuiveringsinstallaties, het waar mogelijk natuurlijker maken van de inrichting van wateren en het beperken van verontreiniging die via beken uit bovenstroomse landen afkomstig is.

Gezien de grote opgave vanuit de landbouw wordt aangesloten bij de transitie van het landelijk gebied. In het coalitieakkoord is realisatie van de KRW-doelen voor de landbouwopgave gekoppeld aan het fonds voor de transitie van het landelijk gebied. Daarnaast is aangegeven dat de normen voor het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen afgestemd moeten worden op de doelen van de KRW.

Beleidsinstrument

De transitie van het landelijk gebied is gericht op het behalen van een drietal (internationale) doelen: vermindering van de stikstofdepositie en verbetering van de natuur, halen van de doelen van de KRW en de klimaatopgave³³. Door het zoeken van meekoppelkansen, zullen de maatregelen voor stikstof en klimaat ook positief kunnen bijdragen aan verbetering van de doelen van de KRW. Zo draagt het aanpakken van verdroging bij Natura2000-gebieden bij aan de kwantitatieve toestand van het grondwater. Peilverhoging in het veenweidegebied, om aan de klimaatdoelstelling te voldoen, werkt op termijn ook gunstig uit voor de waterkwaliteit. Extensivering van de agrarische sector resulteert in een lagere druk op de mestmarkt en vermindert daarmee overbenutting van meststoffen, wat resulteert in minder uitspoeling van meststoffen naar grond- en oppervlaktewater. Aanvullend wordt geborgd dat extensivering niet leidt tot een toename van uitspoelingsgevoelige teelten op uitspoelingsgevoelige gronden.

Additioneel is er in het transitiefonds landelijk gebied en natuur geld beschikbaar voor grootschalig herstel van beekdalen op zandgronden. Dit draagt ook bij aan de doelen van de Nitraatrichtlijn en is beschreven in het Addendum 7e actieprogramma Nitraatrichtlijn, dat recent door de minister van LNV aan uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 33037, nr. 437³⁴). Naast de middelen voor de aanpak van de stikstof-problematiek is er een klimaatfonds van 35 miljard euro, waarmee mogelijk ook positieve effecten voor de waterkwaliteit zijn mee te koppelen. IenW ziet erop toe dat al deze extra maatregelen ook leiden tot een verbetering van het doelbereik voor de Kaderrichtlijn Water.

Het Uitvoeringsprogramma Toekomstvisie gewasbescherming 2030 richt zich op het bereiken van nagenoeg geen emissie van gewasbeschermingsmiddelen naar het milieu. Het doel wordt bereikt via verschillende tussendoelen, waarbij het uitgangspunt is dat de KRW-doelen eind 2027 worden gerealiseerd.

Uitvoering

De maatregelen die nodig zijn voor de transitie van het landelijk gebied zullen nader worden uitgewerkt en vastgelegd in de gebiedsplannen die provincies opstellen op grond van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering. Deze zijn uiterlijk 1 juli 2023 gereed. Daar waar mogelijk zal de uitvoering in 2022 en 2023 al in gang worden gezet, bijvoorbeeld door aan te sluiten op reeds beschreven maatregelen, zoals die van het Deltaprogramma Zoetwater, die bijdragen aan de genoemde doelen.

Er zal jaarlijks een monitoringsrapportage worden uitgebracht in het kader van het Uitvoeringsprogramma Toekomstvisie gewasbescherming 2030. Deze rapportage dient inzicht te geven in het realiseren van doelen, zodat tijdig kan worden bijgestuurd. Aanvullend daarop is in het kader van het 7e actieprogramma Nitraatrichtlijn een maatregel opgenomen om de teeltvrije zone te verbreden. Deze zijn in Nederland namelijk voor het mestbeleid en het gewasbeschermingsbeleid hetzelfde.

In 2024 zal een tussenevaluatie plaatsvinden van de uitvoering van maatregelen die voor de KRW zijn opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027. Dit gebeurt onder meer in samenhang met de maatregelen in het 7e Actieprogramma Nitraatrichtlijn en de gebiedsplannen die worden opgesteld door de provincies. Indien nodig zal aan de hand van uitkomsten van de evaluatie worden bijgestuurd.

³³ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 33576, nr. 265

³⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2021-2022, 33037, nr. 437

Stappen in de tijd

2022/2023	Uitvoering in gang zetten
2023 Q3	Gebiedsplannen gereed
2024	Tussenrapportage uitvoering maatregelen KRW
2027 Q4	Uitvoering t.b.v. KRW-doelen gerealiseerd

4.7 Beekdalen Maas

Extreme hoeveelheden neerslag leidden in juli 2021 tot overstromingen en grote wateroverlast in Limburg, Duitsland, België en Luxemburg. Hierdoor ontstond een watercrisis van ongekeerde omvang. De gebeurtenissen zijn zeer ingrijpend geweest voor de betrokkenen, en zowel de materiële als emotionele schade is groot. Het klimaatsignaal '21 van het KNMI geeft aan dat extreme neerslag in de toekomst extremer wordt en vaker zal optreden in heel Nederland. Het is cruciaal om als Nederland beter voorbereid te zijn op gebeurtenissen van deze omvang, zodat we overlast kunnen beperken, schade kunnen verminderen en ontwrichting kunnen voorkomen.

Doelstelling van 'Beekdalen Maas' is de beekdalen van de zijrivieren van de Maas weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Doel is om daarmee ook schade op het hoofdwatersysteem te voorkomen.

Beleidsinstrument

Voor maatregelen in de beekdalen van zijrivieren van de Maas en daarmee samenhangende klimaatadaptatie is eenmalig €300 miljoen gereserveerd voor de jaren 2023-2025.

De urgentie van de problematiek is duidelijk, maar maatregelen moeten integraal en in goede samenspraak met de omgeving (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties) en overheden tot stand komen. Het zal gaan om veel projecten die in verschillende beekdalen genomen gaan worden en die van elkaar verschillen in aard en omvang. Verkenning, planvorming en uitvoering van grotere maatregelen vraagt naar verwachting circa 10 jaar. Het realisatietempo is daarbij ook afhankelijk van het tempo waarin cofinanciering door de regio beschikbaar komt.

Maatregelen waarop wordt ingezet zijn:

- Inrichtingsmaatregelen in de beekdalen en de heuvels eromheen om het water beter vast te houden, te bergen en af te voeren (NWP 2022-2027). Het betreft maatregelen met onder andere als doel vergroten wateropvang en -infiltratie, vertragen afstromend water.
- Een betere aansluiting van de beekdalen op het hoofdwatersysteem van de Maas ter voorkoming of bestrijding van wateroverlast in het regionale watersysteem.
- Vergroten van het klimaatbewustzijn van burgers, bedrijven en overheden. Bewoners informeren over de risico's, welke maatregelen ze zelf kunnen nemen om schade te beperken of voorkomen dat op risicovolle plekken wordt gebouwd.
- Bewerkstelligen van klimaatrobuuste ruimtelijke inrichting van beekdalen zodat piekbuien beter worden opgevangen voordat ze het watersysteem zelf ingaan.

Met stakeholders zal concreet worden bepaald waarvoor welke middelen wanneer worden ingezet en welke werkwijze wordt gevolgd voor de uitwerking hiervan op gebiedsniveau. De ernst en omvang van de problematiek in Limburg zal duidelijk meegewogen worden bij de inhoudelijk uitwerking van de plannen en de hoogte van de bijdrage voor Limburg die daarop is gebaseerd. De verwachting is dat het overgrote deel van de €300 miljoen in Limburg terecht komt. Hierover worden bestuurlijk afspraken gemaakt. Hierbij wordt uitgegaan van een integrale gebiedsgerichte aanpak en zal de relatie met andere doelstellingen worden verhelderd. Stakeholders zijn provincies Limburg en Noord-Brabant, waterschappen Limburg, Aa en Maas, De Dommel.

Uitvoering

Overleg en samenwerking met de provincies en waterschappen langs de Maas is gestart om tot uitvoeringsplannen te komen voor maatregelen in de beekdalen van de zijrivieren van de Maas. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- Een uitvoeringsplan voor maatregelen die in de periode 2023 t/m 2025 gerealiseerd kunnen worden.
- Een uitvoeringsplan voor grotere maatregelen of projecten die over een periode van 10 jaar uitgevoerd worden.

De uitkomsten van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater worden betrokken bij het bepalen in welke maatregelen kan en moet worden geïnvesteerd om de beekdalen beter te beschermen tegen extreme neerslag en de gevolgen daarvan. Bij de beleidstafel wordt via het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) met maatschappelijke organisaties en belangenverenigingen van burgers gesproken. De eindadviezen van de beleidstafel zijn eind 2022 gereed. Dit betekent niet dat de uitvoeringsplannen daarop hoeven te wachten; de eerste rapportage is gereed en de conceptteksten van het eindrapport van de beleidstafel zijn al eerder beschikbaar.

Stappen in de tijd

2022 Q4

Eindadviezen beleidstafel Wateroverlast en hoogwater gereed

5

Randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid

Met ons beleid en bovenstaande prioriteiten daarbij dragen we als IenW bij aan de missie in het regeerakkoord: een overheid die betrouwbaar, dienstbaar, dichtbij en rechtvaardig is, met aandacht voor persoonlijk contact, de menselijke maat en voor verbetering van de uitvoering. Werken aan uitvoering, goede omgang met burgers en bedrijven, open overheid, digitalisering, duurzaamheid en cybersecurity zijn randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid. Deze missie uit het regeerakkoord vraagt om ambtelijk vakmanschap in beleid, uitvoering, toezicht en handhaving, met als inzet toekomstgericht samenwerken aan de maatschappelijke opgaven.

5.1 Stikstof

De sleutel voor het oplossen van het stikstofprobleem ligt allereerst bij het verbeteren van de basisvoorwaarden die nodig zijn voor de natuur. De stikstofdepositie moet omlaag en de voor de natuur benodigde condities voor water en bodem moeten verbeteren. IenW levert een blijvende inspanning om bij te dragen aan het bereiken van deze voorwaarden. Door emissies te reduceren binnen mobiliteit en de bouw, en door maatregelen te nemen op het gebied van de waterkwaliteit draagt IenW bij aan de internationale verplichting uit de Habitatrichtlijn om instandhoudings- en passende maatregelen te nemen. Ook wordt bijgedragen aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om in 2030 74% van de stikstofgevoelige habitats binnen Natura-2000 gebieden onder de Kritische Depositie Waarde (KDW) te brengen. Tegelijkertijd draagt het terugdringen van stikstofemissies bij aan andere opgaven waar IenW voor verantwoordelijk is, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit en het gezonder maken van onze leefomgeving.

Emissiereductie stallen

In het coalitieakkoord wordt een bedrag van €1 miljard vrijgemaakt voor technische maatregelen die de integrale verduurzaming van stallen versnellen en voor de sector haalbaar maken. In overleg tussen IenW, het ministerie van LNV, andere overheden en de sector worden daartoe onder meer de emissiegrenswaarden ammoniak in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) aangescherpt. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de toezegging uit de brief van de minister van LNV aan uw Kamer van 24 april 2020 (Kamerstuk 35334-82). Die aangescherpte emissiegrenswaarden gelden voor nieuwe stallen en -met een overgangstermijn- voor bestaande stallen.

Evenredige bijdrage sector mobiliteit

Het coalitieakkoord vraagt elke sector evenredig bij te dragen aan de benodigde stikstofreductie om de stikstofgevoelige natuur in Nederland te behouden. Ook vanuit de sector mobiliteit wordt die bijdrage geleverd, zowel door nationaal beleid als door (inzet op) aanscherping van Europese en internationale emissie-eisen.

Instrumenten toestemmingverlening

Vanuit de interbestuurlijke stikstofaanpak draagt IenW bij aan het instrumentarium dat helpt bij het verlenen van toestemming aan activiteiten die van groot maatschappelijk belang zijn. Voor de nationale opgaven, zoals de bereikbaarheid van woningbouwopgaven en de benodigde energietransitie voor onder meer het verduurzamen van mobiliteit, is het hard nodig om de depositiebijdrage van deze projecten zo laag als mogelijk te houden. IenW zal in relatie tot bereikbaarheidsopgaven de komende jaren rondtafelgesprekken organiseren met kennisinstellingen, stakeholders en maatschappelijke organisaties, om zo denkkracht te bundelen en te onderzoeken welke aanvullende stappen gezet zouden kunnen worden met het oog op stikstof en natuur.

Desondanks zullen bereikbaarheids- en verduurzamingsprojecten waarvoor significante effecten als gevolg van stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten, de komende jaren alleen uitgevoerd kunnen worden als hiervoor expliciet stikstofruimte beschikbaar komt. Het sluiten van overeenkomsten met ondernemers die vrijwillig (een deel van) hun activiteiten willen beëindigen, lijkt voor de korte termijn één van de weinige mogelijkheden om stikstofruimte te creëren. Hoewel IenW uitsluitend met de feitelijk gerealiseerde capaciteit saldeert en conform beleidsafspraken daar maximaal 70% van benut, zoekt IenW naar verdere waarborgen om onbedoelde feitelijke depositiestijgingen als gevolg van salderen te voorkomen. Met de andere bevoegde gezagen vindt overleg plaats over mogelijke aanpassing van de huidige beleidskaders op dit punt. Tevens wordt in afstemming met andere departementen en provincies bekeken hoe de resterende salderingsruimte via bijvoorbeeld stikstofbanken ingezet kan worden voor andere opgaven van nationaal belang.

5.2 Cybersecurity

Cyberdreiging en cyberrisico's zijn door de verwevenheid van netwerken en alomtegenwoordigheid van IT in primaire processen zeer relevant en urgent. Immers, toenemende digitalisering, cybercriminaliteit en afhankelijkheid van externe partijen maakt ons kwetsbaar. Voor IenW specifiek komt daar, zeker sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne, een steeds meer zichtbare en voelbare dreiging van statelijke actoren bij die gericht is op het ministerie en de vitale sectoren. De minister van IenW is zowel politiek als systeemverantwoordelijk voor de cybersecurity van een aanzienlijk deel van de vitale sectoren (9) én het IenW concern (kerndepartement, agentschappen, kennisinstututen en ZBO's). Momenteel wordt de hand gelegd aan een vernieuwing van de IenW cyberstrategie (2022-2026). Deze loopt synchroon met de herziening van de Nederlandse cybersecuritystrategie (onder coördinatie van de NCTV). Doelstelling is om niet alleen het inzicht in de dreigingen te vergroten, maar ook het handelend vermogen om deze te bestrijden. Dat doen we onder andere door het stimuleren van testen en oefenen door vitale organisaties, het verbeteren van het vermogen van organisaties om effectief te reageren op cyberincidenten, respons in te regelen, het uitbouwen en versterken van het toezicht op de vitale sectoren én cybersecurity kennis en expertise (OT-security, sleuteltechnologieën) op te bouwen en dwarsdoorsnijdend in te zetten.

5.3 Digitalisering

De complexiteit van de opgaven waar IenW voor staat maakt meer aandacht voor digitalisering en data-gedreven werken noodzakelijk. De data op orde hebben, zowel publiek als privaat, en van daaruit komen met nieuwe inzichten en oplossingen, is essentieel. Complexiteit en samenhang goed begrijpen en tot nieuwe inzichten en oplossingen komen, betekent meer aandacht, capaciteit en prioriteit voor data-gedreven werken en digitalisering. Inzet op digitalisering blijft vaak steken in pilots en experimenten, met onvoldoende aandacht voor structurele borging in reguliere processen. Hieraan ten grondslag ligt een gebrek aan regie op de hele digitaliseringsketen en onvoldoende vertrouwen tussen partijen. Overheden en marktpartijen moeten samen concrete acties ondernemen, zoals afspraken maken over het delen van relevante data, het aanpassen van werkprocessen en het borgen van de juiste randvoorwaarden zoals privacy en cybersecurity.

Om maatschappelijke opgaven te realiseren en maatschappelijke problemen op te lossen zoals luchtverontreiniging, georganiseerde milieucriminaliteit of de druk op ons mobiliteitssysteem, moeten wij optimaal gebruik maken van de kansen die digitalisering ons biedt. Ook zorgen wij voor goede afspraken met onze partners over het delen van digitale data. Dat doen wij door:

- Bij te dragen aan de realisatie van een federatieve digitale infrastructuur, waarmee we het ontsluiten van de juiste data, publiek en privaat faciliteren;
- Het op een slimme en goede manier inzetten en benutten van data om positieve effecten te bereiken zowel op straat als in onze verder leefomgeving;
- De juiste randvoorwaarden te creëren voor correct gebruik van data (denk aan privacy, security, ethiek, etc.)

5.4 Versterken van de uitvoering

De schakel tussen 'Den Haag' en de burgers is de uitvoering. Om het vertrouwen tussen burgers en overheid te herstellen versterken we de uitvoeringsorganisaties. Het rijksbrede programma Werk aan Uitvoering passen we toe op wat nodig is in het fysieke domein. We zetten in op drie pijlers: (1) verbinding tussen beleid en uitvoering, (2) betere dienstverlening voor burgers en bedrijven en (3) het vakmanschap van onze medewerkers.

We versterken de verbinding tussen beleid en uitvoering door de uitvoerbaarheid van beleid een centraal thema bij de beleidsontwikkeling te maken. Dat laten we ook zien bij de voornemens in dit beleidsprogramma en bij de nadere concretisering daarvan. We doen uitvoerbaarheidstoetsen op beleidswensen en deze sturen we naar de Kamer. Ook gaan we aan de slag met invoeringstoetsen om onbedoelde effecten voor burgers en bedrijven van ingevoerd beleid vroegtijdig op te kunnen opsporen. We organiseren het gesprek tussen beleid, uitvoering en Kamer en tot slot bezien we vanuit gezamenlijk werken aan de publieke waarde de relaties tussen opdrachtgever, eigenaar en de uitvoeringsorganisaties.

5.5 Samenwerking en transparantie

De integrale aanpak van de opgaven vraagt om samenwerking. Samenwerking tussen de departementen, met andere overheden, de regio, kennisinstellingen, burgers, bedrijven, internationale partners en andere organisaties. Zo kunnen we gezamenlijk komen tot kansrijke oplossingen. Al lerende samenwerken is hierbij van belang, om zo goed mogelijk invulling te geven aan de opgaven. Ons werk heeft directe gevolgen voor mensen. Draagvlak voor ons werk vereist dat we de samenleving meenemen. Vroegtijdige betrokkenheid van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties is belangrijk om ons beleid te verrijken, sociale transitie mogelijk te maken en signalen op te halen over haalbaarheid of effecten van ons beleid.

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.

5.6 Kennis en innovatie

De transitie-, uitvoerings- en inspectietaken van I&W roepen kennis- en innovatievragen op. De transitieopgaven zijn complex en vragen daarom om een innovatiestrategie die maatschappelijk is ingebed. IenW maakt gebruik van kennis- en innovatie uit de gehele kennis- en innovatieketen: van fundamenteel onderzoek dat op termijn kan resulteren in nu nog onvermoede innovaties en wellicht de antwoorden op en expertise voor onze vragen over 10-20 jaar oplevert; en van toegepast onderzoek, kennis en expertise die direct inzetbaar is voor het beleidsproces en uitvoeringspraktijk aan de andere kant van het spectrum; met aandacht voor pilotprojecten en opschaling van innovaties, om te zorgen dat nieuwe technologieën en werkwijzen in de praktijk (markt en uitvoering van beleid) worden toegepast.

We blijven inzetten op onderzoek dat relevant is voor onze opgaven in het kader van de Nationale Wetenschapsagenda (NWA) zetten we in op missiegedreven innovatie in de Topsectoren en richten we ons op vraaggestuurd onderzoek voor concrete thema's. Bovendien maken we zo veel mogelijk gebruik van Europese onderzoeksprogramma's voor zover

die onze transitie kunnen versnellen. Hiervoor werken we samen met het gehele kennislandschap van universiteiten, toegepast onderzoeksinstituten (TO2), en Rijkskennisinstellingen als ook met de private sector. IenW heeft ook oog voor de sociale dimensie van de kennis- en beleidsontwikkeling. Het begrip Brede Welvaart speelt hierbij een belangrijke rol. De notie van rechtvaardige, eerlijke transitie vraagt ook van IenW kennis van de sociale dimensie van transitie management. Het benutten van sociaal psychologische gedragskennis in de beleidsontwikkeling blijft onontbeerlijk om impact te bereiken.

6

Governance

6.1 Interdepartementale en interbestuurlijke samenwerking

IenW werkt nauw samen met de andere ministeries in het fysieke domein. Om de opgaven de komende jaren goed te kunnen uitvoeren moeten we met elkaar zeker zijn dat alle ruimtelijke programma's en plannen passen. Voor besluitvorming over vraagstukken in de fysieke leefomgeving is de Raad Fysieke Leefomgeving (RFL) opgericht. Voor de thema's klimaat en energie blijft de Ministeriële Commissie Klimaat en Energie (MCKE) bestaan. Interbestuurlijk wordt zo veel mogelijk samengewerkt via de bestaande gremia waaronder het MIRT.

6.2 MIRT-procedures

IenW bespreekt samen met regio en koepels de modernisering van het MIRT. Dit richt zich op de MIRT spelregels, de manier waarop we tot keuzen en besluitvorming komen in het MIRT, de beheersing van kosten en de bestuurlijke samenwerking. Zo zal een van de onderwerpen zijn hoe het instrument van verkenningen moet worden ingezet om projecten en programma's anders in te zetten als selectiemethode.

Beoogd wordt om het MIRT en de MIRT spelregels te herijken om zo veel mogelijk de kwaliteit en tempo van besluiten en de uitvoering daarvan te ondersteunen. De inzet is de uitvoeringskracht van het MIRT te vergroten en zo tegemoet te komen aan de urgente maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Over de uitkomsten van de modernisering van het MIRT en de verbetering van de kostenbeheersing zal uw Kamer rond de zomer van 2022 nader geïnformeerd worden.

Dit is een uitgave van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Mei 2022