

---

Vergaderjaar 2022–2023

---

**36 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2023**

**Nr. 2**

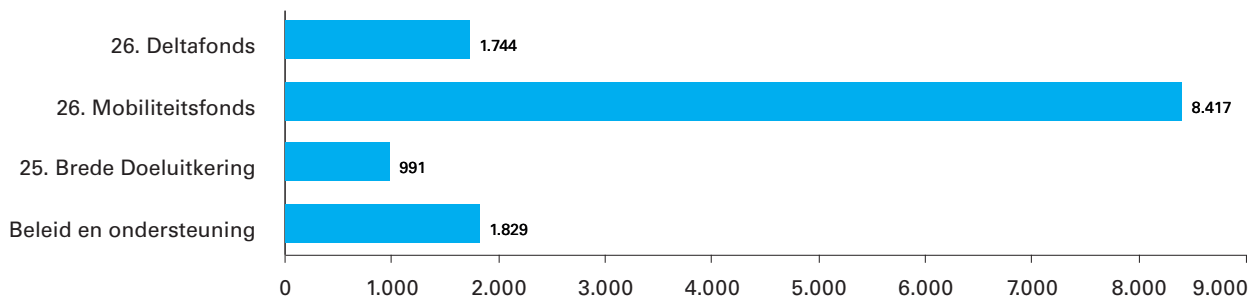
**MEMORIE VAN TOELICHTING**

## INHOUDSOPGAVE

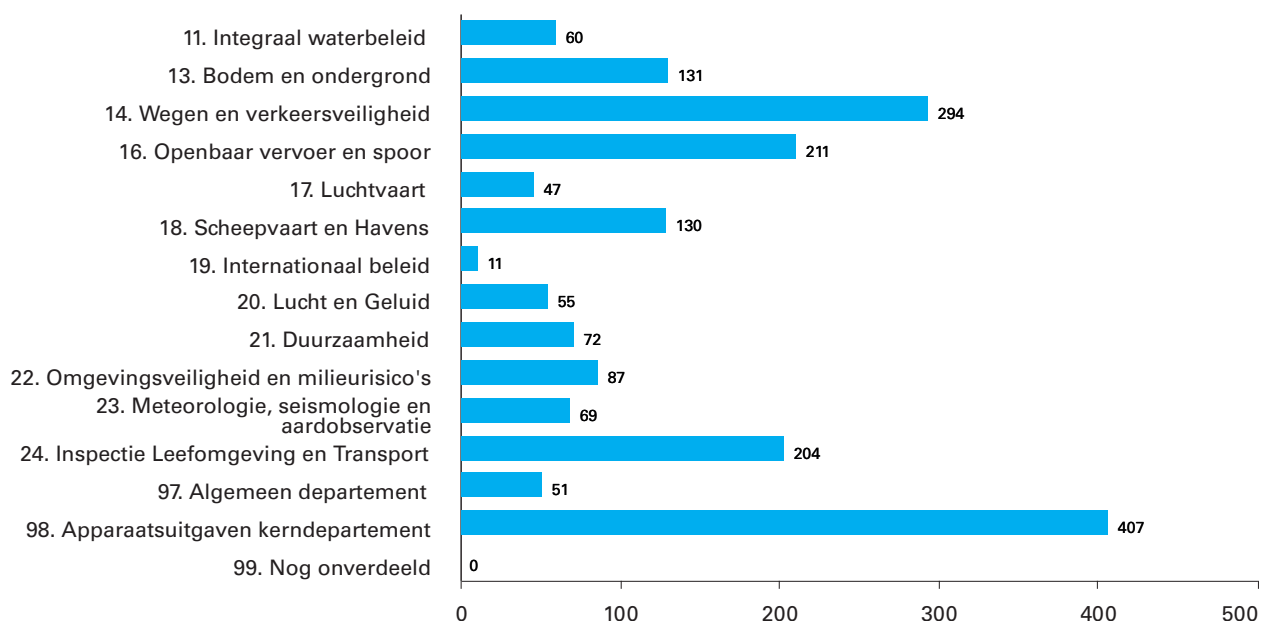
<b>Geraamde uitgaven en ontvangsten</b>	<b>3</b>
<b>A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel</b>	<b>4</b>
<b>B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen</b>	<b>5</b>
<b>1. Leeswijzer</b>	<b>6</b>
<b>2. Beleidsagenda</b>	<b>10</b>
2.1 Beleidsprioriteiten	10
2.2 Belangrijkste beleidsmatige mutaties	24
2.3 Openbaarheidsparagraaf	26
2.4 Planning Strategische Evaluatie Agenda	28
2.5 Overzicht risicoregelingen	31
2.6 Overzicht Coronasteunmaatregelen	32
2.7 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV	34
<b>3. Beleidsartikelen</b>	<b>35</b>
3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid	35
3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond	51
3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	57
3.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	71
3.5 Artikel 17 Luchtvaart	82
3.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens	96
3.7 Artikel 19 Internationaal Beleid	108
3.8 Artikel 20 Lucht en Geluid	114
3.9 Artikel 21 Duurzaamheid	121
3.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	132
3.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	147
3.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	154
3.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering	162
3.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	164
<b>4. Niet-beleidsartikelen</b>	<b>169</b>
4.1 Artikel 97 Algemeen Departement	169
4.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	172
4.3 Artikel 99 Nog onverdeeld	175
<b>5. Begroting agentschappen</b>	<b>176</b>
5.1 Agentschap Rijkswaterstaat	176
5.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	185
<b>6. Bijlagen</b>	<b>191</b>
Bijlage 1: ZBO's en RWT's	191
Bijlage 2: Specifieke uitkeringen	192
Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk	209
Bijlage 4: Moties en toezeggingen	236
Bijlage 5: Subsidieoverzicht	269
Bijlage 6: Strategische Evaluatieagenda	281
Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland	307
Bijlage 8: NGF	309
Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu	311
Bijlage 10: Afkortingenlijst	315

## GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

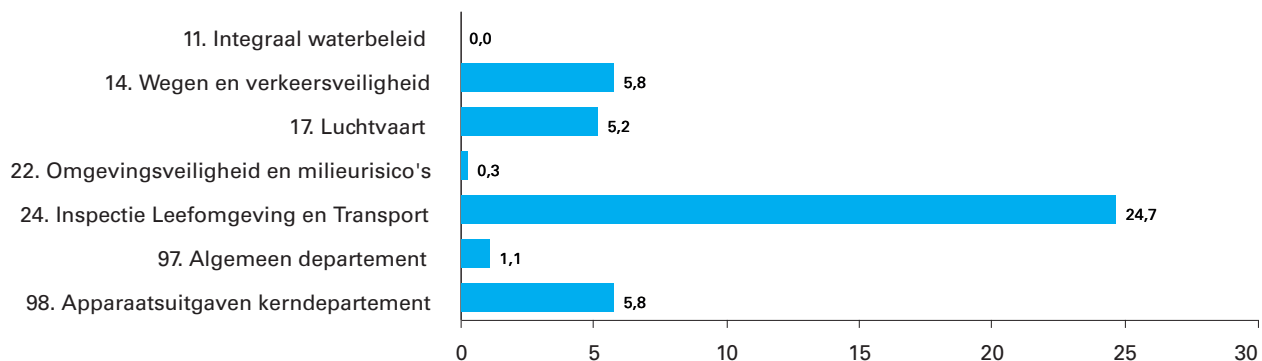
**Figuur 1 Verdeling geraamde uitgaven lenW-begrotingen 2023 (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 12.981 miljoen**



**Figuur 2 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 1.829 miljoen**



**Figuur 3 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 42,9 miljoen**



## **A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL**

### **Wetsartikel 1**

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de [Comptabiliteitswet 2016](#) elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaten opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenoemde begrotingstoelichting).

### **Wetsartikel 2**

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en de lasten, het saldo van de baten en de lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de in de staat opgenomen baten-lastenagentschappen voor het onderhavige jaar vastgesteld en worden de verplichtingen, ontvangsten en uitgaven van verplichtingen-kasagentschappen voor het onderhavige jaar vastgesteld. De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden toegelicht in onderdeel B (Begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel in de paragraaf inzake de agentschappen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

M.G.J. Harbers



## B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft drie begrotingen:

- de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting),
- de begroting van het Mobiliteitsfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting) en
- de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

Voor u ligt de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

De twee fondsbegrotingen van IenW, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen).

In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven geraamd en verantwoord voor de beleidsuitgaven van IenW, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot op de beleidsbegroting.

Op beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en -programma's geraamd en niet-infrastructurele maatregelen die doelmatig gebruik van het huidige areaal beogen te verbeteren, evenals de uitgaven voor exploitatie, onderhoud en vernieuwingen van de infrastructuur. De doelstelling van het mobiliteitsfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet Mobiliteitsfonds ([Stb. 2020, 20472](#)): «het faciliteren van mobiliteit van personen en goederen door middel van financiering en bekostiging». De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet ([Stb. 2009, 107](#)), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

### MIRT Overzicht

Alle investeringsprojecten en -programma's in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn opgenomen in het [MIRT Overzicht](#). Dit overzicht wordt aan de Tweede Kamer aangeboden op Prinsjesdag en biedt verdieping op de informatie die voor de projecten is opgenomen in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. In principe is van ieder investeringsproject en -programma een projectblad opgenomen in het MIRT Overzicht. Naast specifieke informatie over projecten, biedt het MIRT Overzicht ook meer informatie over de belangrijkste opgaven die spelen in de verschillende MIRT Gebieden, zoals bijvoorbeeld verwoord in de MIRT Gebiedsagenda's.

### Deltaprogramma

Het [Deltaprogramma](#) is een nationaal programma. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Het doel is om Nederland ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater en te zorgen voor voldoende zoetwater. In het Deltaprogramma wordt naast de lange termijn voorkeursstrategieën ook een overzicht gegeven van de financiële middelen voor het Deltaprogramma, waarvoor het Deltafonds een belangrijke financiële bron is.

De begrotingen van IenW zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksfinancien.nl](http://www.rijksfinancien.nl).

## 1. Leeswijzer

### Structuur

De opzet en structuur van de begroting voor Hoofdstuk XII zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën.

- Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII voor het jaar 2023 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
- In de Beleidsagenda is vervolgens een overzicht gegeven van de prioriteiten voor 2023 en de hoofdlijnen van het (budgettaire) beleid. Daarna is eerst op hoofdlijnen inzicht verstrekt in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijzigingen ten opzichte van de eerste supplettoire begroting 2022. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
- In de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel wordt per beleidsartikel beschreven wat per beleidsthema de algemene doelstelling is, wat de rollen en verantwoordelijkheden van de Minister hierbij zijn en welke budgetten er per financieel instrument voor het beleidsthema zijn begroot.
- In de verdiepingsbijlage (bijlage 2) worden per beleidsartikel de belangrijke mutaties toegelicht. In deze bijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit is een aanvulling op de standen die in de (niet-)beleidsartikelen zijn opgenomen.

De mutaties in de bijlage worden toegelicht op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

Omvang begrotingsartikel (stand ontwerpbegroting) in € miljoen	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
=> 50 en < 200	2	4
=> 200 < 1000	5	10
=> 1000	10	20

- De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten verwerkt:

- Het beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen kent de artikelonderdelen Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds en Bijdrage aan het Deltafonds. Per artikelonderdeel is een overzicht opgenomen van de bijdrage per modaliteit aan het Mobiliteitsfonds en Deltafonds tot en met 2036.
- Op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII waarop de bijdragen aan het Mobiliteitsfonds/Deltafonds betrekking hebben wordt direct onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van beleid» extracomp-tabel de betrokken bijdrage aan het Mobiliteitsfonds/Deltafonds gepresenteerd (zoals opgenomen in artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen). Hiermee worden de beleidsprestaties van de investeringen die worden verantwoord op de investeringsfondsen betrokken bij het formuleren

van het integrale beleid van lenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn verantwoord in de Hoofdstuk XII-begroting.

### **Overzichtsconstructie**

Bijlage 8 (de overzichtsconstructie milieu) bevat een overzicht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling.

### **Moties**

#### *Motie Schouw*

In juni 2011 is de motie Schouw ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. In de beleidsagenda wordt ingegaan op de uitwerking van de aanbeveling (pagina 8).

#### *Motie Hachchi c.s.*

In oktober 2012 is de motie-Hachchi (Kamerstukken II 2011–2012, [33 000 IV, nr. 28](#)) aangenomen. Hiermee wordt een overzicht van alle rijksuitgaven Caribisch Nederland, inclusief die vanuit de lenW-begrotingen opgenomen bij de begroting van het BES-fonds.

#### *Motie Leegte c.s.*

In januari 2015 is de motie-Leegte (Kamerstukken II 2014–2015, [30 196, nr. 278](#)) aangenomen. In de begroting van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt daarom een totaaloverzicht gepresenteerd van de maatregelen van alle ministeries in het kader van het Energieakkoord. Inmiddels is dit overzicht uitgebreid met maatregelen ten behoeve van het klimaatakkoord en CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen. Hierin zijn ook de maatregelen die onder de verantwoording van lenW vallen opgenomen. Bij de desbetreffende beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal en 21 Duurzaamheid worden de maatregelen genoemd.

### **Groeiparaagraaf**

In deze begroting zijn de volgende verbeteringen ten opzichte van het voorgaande jaar doorgevoerd:

#### *Pilot beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid*

In het WGO jaarverslag van 23 juni 2022 is de informatiewaarde van de jaarverslagen en begrotingen behandeld. Het is voor de Kamer van belang dat in deze stukken inzichtelijk is wat de doelen zijn, welke middelen beschikbaar zijn en welke resultaten met deze middelen worden bereikt. In de begroting van 2023 is voor beleidsartikel 14 (Wegen en verkeersveiligheid) een pilot artikel opgesteld wat tegemoetkomt aan dit belang:

- In het pilot artikel 14 zijn de subthema's 'netwerk', «verkeersveiligheid» en «duurzame en slimme mobiliteit» herkenbaar opgenomen met als doel de leesbaarheid van het artikel te verbeteren;
- Om meer inzicht te geven in doelen en resultaten zijn vervolgens deze subthema's in samenhang met algemene- en operationele doelstellingen en indicatoren gepresenteerd;
- Ter bevordering van de leesbaarheid is een samenvattende tabel toegevoegd voor de rollen en verantwoordelijkheden van de Minister, herkenbaar onderverdeeld per subthema;
- De budgettaire tabel is per subthema geordend en meer in verband gebracht met de doelen en instrumenten van artikel 14;

- Na afronding van de beleidsdoorlichting naar artikel 14 (voorzien in de tweede helft van 2023) is het streven om in 2024 de resultaten van de beleidsdoorlichting door te vertalen naar nieuwe operationele doelstellingen en indicatoren en kengetallen. Verwerking hiervan wordt geëffectueerd in de begroting van 2025.

Deze opzet zal, indien de pilot succesvol is, bij de begroting 2024 verder worden uitgewerkt.

#### *Indicator SPV (artikel 14)*

Met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is de risicogestuurde aanpak geïntroduceerd. De essentie daarvan is dat beleid wordt gericht op het in beeld brengen en aanpakken van situaties waar er sprake is van gevaarlijke omstandigheden. De indicatoren hiervoor staan bekend als 'Safety Performance Indicators', kortweg SPI's. Deze zijn op dit moment nog in ontwikkeling. Verwachting was dat de indicatoren voor 'Snelheid' en 'Veilige wegen' zouden kunnen worden toegepast in deze begroting (Kamerstukken II, 2019-2020, 35 300-XII, nr. 94). Dit is helaas nog niet mogelijk. De definities van deze SPI's zijn weliswaar al uitgewerkt en een deel van de benodigde data is al landelijk beschikbaar voor wegbeheerders. Het kost echter nog meer tijd om alle benodigde data op structurele, geschikte, uniforme wijze en landsdekkend te ontsluiten. Het streven is om in 2025 alle benodigde data landelijk beschikbaar te kunnen stellen. Hiermee is de verwachting dat de nieuwe indicator kan worden opgenomen in de Ontwerpbegroting van 2026.

Daarnaast zal alle informatie met betrekking tot de SPI's worden getoond in een dashboard dat momenteel wordt ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV. De SWOV levert al een overzicht van de ontwikkelingen rondom de SPI's, de beschikbare metingen daarvan en de maatregelen die daaruit voortvloeien ter verbetering van de verkeersveiligheid ([Staat van de Verkeersveiligheid 2021](#)). De SWOV zal in de komende jaren over steeds meer data van SPI's beschikken en die dus kunnen duiden in de jaarlijkse «Staat van de Verkeersveiligheid».

#### *Strategische Evaluatieagenda*

In de begroting 2022 was een stap gezet voor het beter inzichtelijk maken van de doelmatigheid en doeltreffendheid van beleid met de Strategische Evaluatieagenda (SEA). De SEA is een strategische evaluatie-agenda met passend monitoring- en evaluatieonderzoek, die circa 4 jaar vooruitkijkt. De geagendeerde onderzoeken leveren gezamenlijk inzichten op in de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid, de voorwaarden daarvoor, en manieren om de (kans op) doeltreffend en doelmatig beleid te vergroten. In deze begroting is de SEA verder verduidelijkt met een verbeterde indeling en een kwalitatieve toelichting. 2023 geldt nog steeds als overgangperiode voor de SEA. Na afloop van de overgangperiode zal de nu nog gehanteerde term 'beleidsdoorlichting' voor de reguliere ex-post synthese evaluaties plaatsmaken voor 'periodieke rapportage' (Kamerstukken II, [31 865, nr. 203](#)).

#### *Wijzigingen regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2022*

Voor het opstellen van de begroting gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) van de Minister van Financiën. In de RBV 2022 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in de begroting 2023 op het gebied van:

- Bijlage 8 NGF: Voorschrift vanuit de minister van Financiën is dat indien er vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) budgetten ter beschikking zijn gesteld, het betreffende departement een afzonderlijke NGF-bijlage opneemt.
- Bijlage 2 specifieke uitkeringen: BZK neemt niet langer een gedetailleerd overzicht per departement op als bijlage bij zijn eigen begroting. In plaats daarvan neemt elk departement zelf een gedetailleerd overzicht op als bijlage bij de betreffende begroting.
- Openbaarheidsparagraaf: In de beleidsagenda is als afzonderlijk onderdeel de openbaarheidsparagraaf opgenomen. Dit komt voort uit de kabinetsreactie op het rapport 'Ongekend onrecht' waarin het kabinet onder andere maatregelen heeft aangekondigd gericht op actieve openbaarmaking van informatie en op verbetering van de informatiehuishouding bij de ministeries ('Open op orde'). Verder schrijft artikel 3.5 van de Wet open overheid voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens inzake de uitvoering van de Wet open overheid (Woo).
- Geschatte budgetflexibiliteit: Vanaf de ontwerpbegroting 2023 wordt de informatieverstrekking over budgetflexibiliteit uitgebreid en opgenomen onder onderdeel Budgettaire gevolgen van beleid van het desbetreffende beleidsartikel. Er wordt ingegaan op de geschatte budgetflexibiliteit en inzicht gegeven in de categorieën juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. Met deze wijziging is het totaaloverzicht 'niet-juridisch verplichte uitgaven' komen te vervallen.

## 2. Beleidsagenda

### 2.1 Beleidsprioriteiten

#### **Inleiding**

Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig houden: dat staat voorop bij het werk van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Daarom zorgt IenW voor een sterke en duurzame infrastructuur, boven en onder de grond. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn van groot belang voor ons welzijn en onze welvaart: de huidige infrastructuur heeft ons de welzijn en welvaart gebracht waar we nu van genieten, en die we willen behouden en doorgeven aan komende generaties. Ook werkt IenW aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. En aan een klimaatneutraal, fossielvrij en circulair Nederland.

De oorlog in Oekraïne stelt uitdagingen aan veel aspecten van het werk van IenW. Mede door de oorlog in Oekraïne is de bescherming van onze vitale infrastructuur urgenter dan ooit. Daarnaast heeft de oorlog onze afhankelijkheid van schaarse grondstoffen nog eens extra benadrukt.

Ook de ambities op het gebied van woningbouw, stikstof en klimaat hebben directe invloed op het beleidsterrein van IenW.

De agenda voor de komende jaren is ambitieus en de genoemde uitdagingen zijn omvangrijk, complex en vragen soms om departement overstijgende oplossingen. We willen ervoor zorgen dat we de zaken op een goede manier beheren en doorgeven aan toekomstige generaties. Zodat Nederland optimaal bereikbaar is, schoner wordt en leefbaar blijft.

De beleidsagenda 2023 van IenW is een kernachtig overzicht van het voorgenomen beleid in 2023. In het beleidsprogramma van IenW dat afgelopen mei naar de Tweede Kamer is gestuurd, staat wat IenW aan het einde van deze kabinetsperiode bereikt wil hebben en welke stappen daarvoor nodig zijn. De beleidsagenda is net als het beleidsprogramma samengesteld aan de hand van de afspraken in het coalitieakkoord. De beleidsagenda 2023 is de eerste beleidsagenda waarin de prioriteiten uit het beleidsprogramma voor een individueel jaar worden geformuleerd. In deze beleidsagenda zijn afspraken uit het coalitieakkoord aangevuld met de hoofdlijnen van reeds voorgenomen beleid voor 2023.

In het vervolg van deze beleidsagenda is aan de hand van vier hoofdstukken terug te lezen wat de belangrijkste ambities zijn voor 2023. De eerste twee hoofdstukken gaan over bereikbaarheid en veiligheid. Daarna volgt duurzaamheid en transitie. Het laatste hoofdstuk gaat over het beheer, onderhoud en toekomstbestendig maken van onze infrastructuur.

#### **Bereikbaarheid**

##### *Bereikbaarheid in heel Nederland*

Vanuit het mobiliteitsfonds investeert IenW in de verbetering en uitbreiding van de infrastructuur voor openbaar vervoer, auto en vaarwegen. Dit gebeurt in samenhang met andere opgaven zoals de grote woningbouwopgave, energietransitie en klimaatadaptatie. Daarbij zijn veiligheid, oog voor nieuwe ontwikkelingen en duurzaamheid van belang. 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.

Om de toekomstbestendigheid van onze bereikbaarheidsaanpak te borgen stelt lenW een Nationale Mobiliteitsvisie 2050 op. De scope beslaat het gehele spectrum van modaliteiten en beleidsinstrumenten. lenW weegt daarbij mee hoe bereikbaarheid de brede welvaart verhoogt en kijkt hierbij zowel naar het verdienvermogen van Nederland als een veilige en gezonde leefomgeving. Bij het opstellen van de Nationale Mobiliteitsvisie 2050 gaat lenW nadrukkelijk het gesprek aan met de gebruikers en omwonenden en partijen die hen bestuurlijk en maatschappelijk vertegenwoordigen. Eind 2022 komt lenW met een contourennota voor de Nationale Mobiliteitsvisie 2050 waarin aanpak, proces en planning beschreven staan.

#### *Woningbouw en mobiliteit*

Voor de ontsluiting van nieuwe woningen heeft het kabinet € 7,5 miljard vrijgemaakt. Deze middelen worden ingezet voor het ontsluiten van nieuwe woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De verdeling van de middelen wordt bepaald in samenwerking met de ministeries van BZK, EZK en LNV en de medeoverheden. In 2022 zijn versnellingsafspraken gemaakt om de woningbouw op de korte termijn te stimuleren. Daarnaast is een afweegkader ontwikkeld voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwgebieden, waarmee tevens in het najaar van 2022 de eerste beslissingen kunnen worden genomen. Waar de versnellingsafspraken zich richten op de korte termijn, leveren de grootschalige locaties meer woningen op middellange en lange termijn. In 2023 werkt lenW verder aan de uitvoering van deze versnellingsafspraken.

In 2023 monitort lenW de voortgang van de afspraken die in 2022 gemaakt zijn en zal lenW de programmering van besteding van de middelen voor woningbouw en de ontsluiting daarvan verder uitwerken. Tot slot treft lenW in 2023 voorbereidingen voor de langere termijn opgaven, om ook na 2030 (nieuwe) woningen bereikbaar te houden.

#### *Bereikbaar wonen en grote spoorprojecten*

Vanwege de ambities voor wonen en klimaat, zijn in het coalitieakkoord onder andere afspraken gemaakt over de Lelylijn, de Noord/Zuidlijn en de Oude Lijn. Het voorbereidend onderzoek naar de mogelijkheden voor de aanleg van de Lelylijn (één van de NOVEX-gebieden) is een nieuw project op het gebied van OV en Spoor. lenW werkt in 2023 samen met de ministeries van BZK en EZK en met de regionale partners aan het verkrijgen van de benodigde beslisinformatie en het sluitend maken van de begroting. Conform het coalitieakkoord wordt daarbij ook aandacht geschonken aan woningbouw, economie en de internationale bereikbaarheid. Via een breed participatietraject worden alle omwonenden en de bredere regio meegenomen in (de voorbereiding van) de besluitvorming. In 2023 ligt de focus op het realiseren van de eerste (onderzoeks)resultaten, onder andere voor een onderbouwde kostenraming en mogelijkheden voor medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen. Bij het Coalitieakkoord zijn de bedragen die door het Nationaal Groeifonds zijn gereserveerd voor de Noord/Zuidlijn en de Oude lijn, overgedragen aan het Mobiliteitsfonds. Beide projecten zijn daarmee onderdeel geworden van de reguliere MIRT-cyclus. Nadat de gesprekken met de regio gevoerd zijn kunnen MIRT-verkenningen starten.



### *Toekomstbestendig Openbaar Vervoer en Spoor*

Met het Toekomstbeeld OV is voor het openbaar vervoer door alle betrokken partijen een aantrekkelijk en uitdagend perspectief neergezet. IenW blijft ook in 2023 de kwaliteit en de capaciteit van knooppunten en stations verbeteren. Hierbij werkt IenW onder andere aan de stations van Ede-Wageningen, Amsterdam Lelylaan en Groningen. Op basis van de Stationsbelevingsmonitor bekijken we samen met ProRail, de NS en decentrale overheden welke aanvullende locaties aandacht verdienen. Daarnaast ontwikkelt IenW nieuwe ov-concepten, zoals Bus Rapid Transit.

Door toenemend gebruik van de bestaande infrastructuur en door nieuwe opgaven zoals de woonopgave, klimaatadaptatie, duurzaamheid en cyberveiligheid staat de spoorcapaciteit onder druk. IenW blijft zich daarom inzetten om het spoor veilig te houden.

Ook grensoverschrijdende treinverbindingen zijn essentieel om Nederland, en in het bijzonder de grensregio's, duurzaam te verbinden met de economische centra en de onderwijsinstellingen om ons heen. Het kabinet zal in 2023 nadere onderzoeken starten voor ov-lijnen die grensregio's met elkaar verbinden en naar de verbeterde aansluiting op hogesnelheidslijnknopunten over de grens. Ook is vanuit het Nationaal Groeifonds een voorwaardelijke toekenning gedaan voor de realisatie van het project Rail Gent-Terneuzen. Na afronding van de lopende studie naar Rail Gent-Terneuzen zal in 2023 met België worden gesproken over de realisatie van het project.

### *Goederenvervoer*

Met efficiënt en duurzaam goederenvervoer ondersteunt IenW de verdere ontwikkeling van Nederlandse economie. In 2023 zet IenW daarbij in op een verdere stimulering van de modal shift, waarbij containerverracht voor een deel verplaatst wordt van de weg naar de binnenvaart en het spoor. In aanvulling op de bestaande regeling wordt gekeken naar mogelijkheden voor de ondersteuning van zeer grote *modal shift*-projecten die invloed hebben op het landelijke goederenvervoer. Op basis van besluitvorming in het BO MIRT van najaar 2022 wordt het corridorprogramma Zuid in 2023 nader ingevuld. Onderdeel hiervan zal ook de samenwerking met Vlaamse corridorpartijen zijn. Daarnaast worden er in 2023 stappen gezet in het onderzoek naar de mogelijkheden van een buisleidingverbinding met het Duitse Ruhrgebied.

### *Schiphol en Lelystad*

In juni 2022 heeft het kabinet besloten over de toekomst van Schiphol. Bij het besluit is gekeken naar enerzijds het belang van Schiphol als internationale luchthaven met een sterk netwerk aan bestemmingen wereldwijd en anderzijds naar het belang van de omwonenden van Schiphol en een goede leefomgeving. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. Daarom is besloten dat anticiperend handhaven zal worden beëindigd. Dit betekent dat de handhavingpunten voor geluidsoverlast niet meer overschreden mogen worden. Er zal een bovengrens van 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar worden vastgelegd. Deze bovengrens kan naar verwachting met ingang van november 2023 worden ingevoerd. De eventuele opening van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol wordt in dit kader gezien. Besluitvorming hierover zal niet eerder dan medio 2024 plaatsvinden.



Met dit besluit 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. In 2023 zal worden gewerkt aan de stappen die moeten worden gezet om het nieuwe maximum vast te leggen. Dit betekent dat de inzet gericht zal worden op het doorlopen van de Balanced Approach, een ministeriële regeling en een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. Tevens zal worden gewerkt aan de verdere invulling van de programmatische aanpak geluid en aan de totstandkoming en uitvoering van een gebiedsagenda.

#### *Regionale luchthavens en luchtruim*

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport wordt in 2023 en 2024 het traject doorlopen om per luchthaven te komen tot een nieuw Luchthavenbesluit. Tegelijkertijd is lenW met alle luchthavens in gesprek om meer samen te werken op het gebied van duurzaamheid, innovatie en het terugdringen van hinder voor de omgeving.

In 2023 zullen de civiele Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) integreren. De integratie van de beide organisaties biedt kansen en draagt maximaal bij aan een zo effectief mogelijk beheer en gebruik van het luchtruim, gegarandeerde dienstverlening voor civiel en militair vliegverkeer en aan borging van de grondwettelijke taken door Defensie.

Voor het internationale luchtruim zal de inzet in 2023 gericht zijn op de behandeling van de Single European Sky (SES) regelgeving. Daarnaast worden voorstellen van de Europese Commissie verwacht op verschillende technische gebieden van de SES, zoals communicatie, navigatie en toezicht. Voor 2023 is een werkplan opgesteld met dossiers voor General Aviation (GA). Prioriteiten daarbij zijn onder andere het Nederlands Veiligheidsprogramma, elektronische zichtbaarheid en duurzaamheid in GA.

Voor Caribisch Nederland werkt lenW in 2023 verder aan de veiligheid van de luchthavens.

### **Veiligheid**

#### *Verkeersveiligheid*

Het Kabinet geeft prioriteit aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom werkt lenW ook in 2023 samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 zijn de maatregelen opgenomen die de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid de komende periode nemen voor de uitvoering van het SPV. Zo wordt de risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid doorontwikkeld en worden de eerste maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen te verbeteren. Hier is in het coalitieakkoord €200 miljoen voor vrijgemaakt.

In 2023 wordt eveneens verdere invulling gegeven aan de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Gemeenten krijgen verdere ondersteuning bij het identificeren van locaties binnen de bebouwde kom waar de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/uur.

Tot slot wordt uitgewerkt hoe invulling kan worden gegeven aan de motie Geurts die de regering verzoekt de tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.

#### *Cybersecurity*

Cyberaanvallen zijn één van de grootste bedreigingen voor de werking van vitale processen in Nederland. Door de oorlog in Oekraïne is cybersecurity nog urgenter geworden. Sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne is de digitale dreiging van statelijke actoren nog zichtbaarder.

De minister van IenW is zowel politiek als systeemverantwoordelijk voor de cybersecurity van een aanzienlijk deel van de vitale sectoren in Nederland.

Momenteel wordt de cyberstrategie van IenW voor 2022-2026 vernieuwd. Deze strategie loopt synchroon met de herziening van de Nederlandse cybersecuritystrategie.

De belangrijkste beleidsprioriteit voor 2023 is om invulling te geven aan deze cyberstrategie. Ook wordt het toezicht op de vitale sectoren versterkt. De haalbaarheid van deze ambities is afhankelijk van de Europese richtlijn Network and Information Security Directive. Deze heeft onder andere betrekking op de wettelijke verplichtingen van de digitale beveiliging van essentiële en belangrijke entiteiten.

#### *Veilig containertransport over zee*

In 2019 verloor de MSC Zoë in slechte weersomstandigheden 342 containers ten noorden van de Waddeneilanden. Recente kleinere ongevallen met containerschepen die boven de Wadden containers verloren hebben bevestigd dat de veiligheid van het transport van containers over zee verbeterd moet worden. Hiertoe is vanaf 2019 een aantal acties in gang gezet, zoals informatieverstrekking door de kustwacht aan containerschepen in stormomstandigheden.

In 2023 werkt IenW verder aan een gezamenlijk voorstel van Duitsland, Denemarken en Nederland voor de aanpassing van de scheepvaartroutes. Hierbij worden in de beschrijving van de routes aparte adviezen voor containerschepen opgenomen. Ook werkt IenW in 2023 verder aan de verplichting van een elektronische inclinometer voor containerschepen; deze meet en registreert nauwkeurig de slingerhoek op containerschepen.

#### *Beleidsstafel Wateroverlast en Hoogwater*

De Beleidsstafel wateroverlast en hoogwater is opgericht om te leren van de overstromingen in Limburg in 2021 en om beter voorbereid te zijn op de gevolgen van extreme neerslag. Analyses laten zien dat de neerslag extreem was, maar dat deze hoeveelheden neerslag vaker kunnen voorkomen, ook in andere delen van Nederland. De beleidsstafel constateert dat het nu en in de toekomst niet mogelijk zal zijn om schade als gevolg van extreme neerslag volledig te voorkomen. Wel kan Nederland zich zo goed mogelijk voorbereiden op klimaatverandering. Daarom adviseert de beleidsstafel onder andere in te zetten op het vergroten van het bewustzijn van risico's onder burgers, bedrijven en overheden, de voorspelling en monitoring van neerslag en afvoeren te verbeteren en te blijven doorwerken aan een robuust hoofd- en regionaal watersysteem. In het najaar van 2022 zal de Beleidsstafel Wateroverlast en Hoogwater haar tweede advies geven

over hoe Nederland in de toekomst beter voorbereid kan zijn op extreme neerslag. In 2023 zullen deze aanbevelingen verder worden uitgewerkt en waar mogelijk geïmplementeerd.

#### *Integraal Riviermanagement*

In 2023 worden beleidsbeslissingen genomen over de eventuele verruiming van de afvoer- en bergingscapaciteit van de Maas en Rijn. Hierbij worden ook keuzes gemaakt over de sedimenthuishouding en de bodemligging van beide rivieren. Deze beslissingen worden vastgelegd in een programma onder de Omgevingswet waarin onder andere een visie over klimaatrobuuste riviersystemen in 2050 zal worden opgenomen. Deze visie bevat de opgaven en ambities voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid en natuur, met een prioritering van gebieden met meerdere opgaven die als eerste opgepakt moeten worden. Ook bevat het programma de meest urgente systeemmaatregelen, een kennisagenda en een werkwijze voor een efficiënte samenwerkingen tussen Rijk en regio.

#### *VN Waterconferentie 2023*

lenW geeft in 2023 een internationale impuls aan de water gerelateerde doelen uit de Agenda 2030. Ook werkt lenW verder aan de klimaatadaptatiedoelen van Parijs. In 2023 zal lenW door middel van programma's en partnerschappen binnen het klimaatverdrag van de Verenigde Naties (UNFCCC) invulling geven aan de uitvoering van het Glasgow – Sharm el Sheikh werkprogramma ter bevordering van de mondiale klimaatadaptatie. Nederland organiseert samen met Tajikistan de VN Water conferentie 2023. In 2023 wordt tevens de internationale samenwerking op het gebied van delta's en kustgebieden geïntensiveerd. Hierbij is het doel om een versnelingsimpuls te realiseren voor klimaatweerbare delta's en kustgebieden in de wereld.

#### *Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming*

Door de afspraken in het Coalitieakkoord krijgt kernenergie in Nederland een impuls. Zo wordt ingezet op het langer openblijven van de kerncentrale in Borssele en zet dit kabinet stappen voor de bouw van twee nieuwe kerncentrales. Hiermee wordt kernenergie een aanvulling op zon, wind en geothermie. In 2023 zullen stappen worden gezet voor de aanpassing van de Kernenergiewet. Dit omvat o.a. het voorbereiden en opstarten van de benodigde procedures hiervoor, waaronder het opstellen (door EZK) en beoordelen (door lenW) van de milieueffectrapportage voor de wetwijziging. Ook wordt in 2023 het huidige stelsel van wet- en regelgeving doorgelicht om de veiligheid te borgen. Nieuwe initiatieven zullen aan strenge veiligheidseisen moeten voldoen.

Specifiek voor de opslag en eindberging van radioactief afval zal lenW in 2023 werken aan de verplichte actualisatie van het Nationaal programma radioactief afval. Verder wordt samen met het ministerie van EZK en andere betrokken departementen de kennisbasis in Nederland op het terrein van nucleaire technologie en stralingstoepassingen versterkt.

#### *Omgevingsveiligheid*

lenW werkt in 2023 verder aan de omgevingsveiligheid zodat activiteiten met gevaarlijke stoffen in de industrie of in het vervoer op een veilige manier kunnen plaatsvinden. lenW zal ook in 2023 nauw samen werken met medeoverheden om nieuwe ontwikkelingen van energieopwekking, energieopslag, en energiegebruik op een veilige manier te faciliteren.

Het bestaande aardgasnet wordt hergebruikt voor nieuwe energiestromen. Door regelgeving te veranderen kan waterstof binnenkort ook vervoerd worden door bestaande aardgasleidingen. Samen met de provincie Noord-Holland, de IJmondgemeenten en Tata Steel wordt hard gewerkt om de milieu- en gezondheidssituatie in de IJmond te verbeteren. Daarnaast worden er bindende maatwerkafspraken gemaakt met de 20 grootste industriële uitstoters van broeikasgassen.

#### *VTH*

Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten werken samen met andere partners aan de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Dit doen zij in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP). In het IBP wordt gewerkt aan de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen<sup>1</sup> en de Algemene Rekenkamer<sup>2</sup>. Centrale thema's zijn: 1. Robuuste omgevingsdiensten en financiering; 2. Bestuurs- en strafrechtelijke handhaving en vervolging; 3. Informatie-uitwisseling en datakwaliteit; 4. Kennisinfrastuur en arbeidsmarkt; 5. Onafhankelijke uitvoering van toezicht en handhaving; 6. Monitoring kwaliteit milieutoezicht. Medio 2023 moet duidelijk zijn welke maatregelen partijen concreet gaan vastleggen in een bestuursakkoord. Het coalitieakkoord stelt structureel €18 miljoen beschikbaar voor de versterking van de omgevingsdiensten en een structureel bedrag oplopend naar €6 miljoen voor versterking van VTH bij de ILT. Na een stevige impuls in 2022 krijgen de onderdelen van het IBP vanaf 2023 een meer structurele financiering, waarbij de prioritering en verdeling van middelen zoveel mogelijk binnen het raamwerk van het IBP worden ingevuld.

#### **Duurzaamheid en transities**

##### *Duurzame mobiliteit van personen en goederen*

In 2023 zal verder worden gewerkt aan de afgesproken reductie van de CO<sub>2</sub>- en stikstofuitstoot van de mobiliteitssector. Daarnaast bepleit Nederland in Europees verband een zo ambitieus mogelijk reductiedoel voor de uitstoot van de CO<sub>2</sub>. Hierbij is het ook belangrijk om sterk in te zetten op de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie voertuigen. Ook maakt lenW met de bouwsector vervolgfafspraken over Schoon en Emissieloos Bouwen.

In 2023 treedt de normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit in werking. Met deze regeling komt er een gezamenlijk CO<sub>2</sub>-plafond voor werkgevers met 100 werknemers of meer. Ongeveer 8.000 organisaties zullen vanaf 2023 jaarlijks rapporteren over hun werkgebonden personenmobiliteit. Ook wordt in 2023 uitvoering gegeven aan een aantal gedragsmaatregelen, waaronder stimulering van het gebruik van de fiets.

In 2023 maakt lenW afspraken met de NAL-regio's (Nationale Agenda Laadinfra) over de aanleg van voldoende laadinfrastructuur en gaan we met de sector in gesprek om de invoering van emissievrije personenauto's te versnellen. Hierbij stimuleert lenW ook de ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. In dit kader komt in 2023 een accu-check voor gebruikte elektrische auto's beschikbaar. Voor waterstof wordt in 2023 een actieprogramma gestart dat onder meer waterstoftankstations stimuleert.

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 343/28 663, nr. 295

<sup>2</sup> Kamerstukken 22 343, nrs. 294 en 297

### *Betalen Naar Gebruik*

Het kabinet wil vanaf 2030 een systeem van Betalen naar Gebruik invoeren. Doel is aanvullende CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren en de grondslagerosie in de autobelastingen door emissievrije auto's op te vangen. Zoals gemeld in de hoofdlijnenbrief treft het kabinet in deze kabinetsperiode de nodige voorbereidingen om Betalen naar Gebruik in te voeren in 2030. Een belangrijke eerste stap op weg naar de invoering is het uitwerken van openstaande beleidskeuzes. Dit betreft onder andere onderzoek naar de vormgeving van het vlakke kilometertarief en de beleidseffecten daarvan en onderzoek naar de wijze waarop het aantal gereden kilometers kan worden geregistreerd. Vervolgens zal dit in 2022 en 2023 in wetgeving worden uitgewerkt.

### *Vrachtwagenheffing*

Voor de invoering van Vrachtwagenheffing is een wettelijke basis nodig. Wanneer het wetsvoorstel ook door de Eerste Kamer is aangenomen kan gestart worden met de realisatie van het heffingssysteem. In de afgelopen jaren is parallel aan het voorbereiden van het wetsvoorstel, gewerkt aan de voorbereidingen voor de uitvoering van de Vrachtwagenheffing. Op basis van een realisatieplan worden uitvoeringsopdrachten verleend aan de betrokken uitvoeringsorganisaties. In 2023 start een groot deel van de aanbestedingen van het heffingssysteem. Ook wordt een BIT toets (Bureau ICT-toetsing) uitgevoerd en het advies zal in 2023 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten voor verduurzaming en innovatie van de sector, wordt een meerjarenplan opgesteld. Op basis van de huidige inzichten zal de start van de Vrachtwagenheffing ongeveer vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel plaatsvinden.

### *Duurzame luchtvaart*

In 2023 worden de verduurzamingsvoorstellen uit de Luchtvaartnota in gang gezet. Dit betekent dat er per luchthaven een CO<sub>2</sub>-plafond wordt uitgewerkt. De Tweede Kamer ontvangt in het vierde kwartaal van 2022 een effectenstudie met daarbij een concreet voorstel voor het CO<sub>2</sub>-plafond. Het CO<sub>2</sub>-plafond zal terugkomen in de luchthavenbesluiten van 2023 en 2024.

Ook blijft de doelstelling staan om in 2030 14% duurzame brandstoffen bij te mengen. Nederland zal zich tijdens de Europese onderhandelingen over een bijmengverplichting inzetten op een zo hoog mogelijke bijmengverplichting. Ook zetten we ons in voor de mogelijkheid om nationaal een hogere bijmengverplichting in te kunnen voeren als dit wenselijk blijkt.

Nederland pleit in Brussel voor een Europese vliegticketbelasting. Wanneer er een Europese heffing wordt ingevoerd zal de nationale vliegticketbelasting tegen het licht worden gehouden.

### *Duurzame binnenvaart*

Op 1 januari 2023 gaat voor de binnenvaart een bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen gelden. Met het oog op de voorziene evaluatie een jaar later, zullen vanaf 2023 de effecten van de bijmenging worden gemonitord.

Diverse voorstellen uit het Fit-For-55 pakket zijn relevant voor de verduurzaming van de binnenvaart, zoals de Energy Taxation Directive en de Renewable Energy Directive (RED 3). In 2023 en verder zal aan de verplichtingen voortvloeiend uit het fit-for-55 wetgevingspakket uitvoering worden gegeven.

Ook werkt Nederland in 2023 in internationaal verband mee aan een Europees breed labelsysteem voor de emissieprestaties van binnenvaartschepen en aan de totstandkoming van een Europees fonds voor de verduurzaming van de binnenvaart.

Tot slot wordt in 2023 verder gewerkt aan instrumentarium om de benodigde energietransitie voor de verduurzaming van de binnenvaart versneld in gang te zetten. Zo wordt met een bijdrage van 50 miljoen euro uit het Nationaal Groeifonds de batterij-elektrische binnenvaart verder uitgebreid.

#### *Duurzame zeevaart*

Diverse voorstellen in het Europese Fit-For-55 wetgevingspakket gaan over de verduurzaming van de Europese zeevaart. In 2023 komt er een normering van de maximale koolstofintensiteit in brandstoffen en wordt het systeem van de Europese emissiehandel in de zeevaart uitgebreid. Tegelijkertijd wordt er in de International Maritime Organization (IMO) gewerkt aan maatregelen om op mondiaal niveau energie efficiënter te werken, vervuiling adequaat te beprizen en duurzame brandstoffen te stimuleren. Het pakket van kortetermijnmaatregelen, gericht op 2030, moet uiterlijk in 2023 in werking treden.

Nederland zet zich op mondiaal niveau in voor een klimaatneutrale zeevaart in 2050. Op nationaal niveau wordt in 2023 verder gewerkt om de energietransitie in de scheepvaart versneld in gang te zetten. Voor Nederland liggen er mogelijkheden om internationaal tot de koplopers te behoren. Vooral de positie van de Nederlandse zeehavens, als draaischijf voor de productie en levering van duurzame brandstoffen, biedt mogelijkheden.

#### *Het Nationaal Milieuprogramma*

In Nederland zijn de afgelopen decennia substantiële stappen gezet in het milieubeleid. Tegelijkertijd worden we nog altijd geconfronteerd met hardnekkige milieuproblemen en dienen nieuwe vraagstukken zich aan, zoals het vraagstuk rond PFAS. Daarom is lenW gestart met de opzet van het Nationaal Milieuprogramma (NMP), als uitwerking van het Nationaal Milieubeleidskader (NMK). Het NMP beschrijft concrete doelen voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Deze doelen worden gesteld voor 2030 en 2050, inclusief een concreet pad hoe lenW deze doelen wil bereiken. Het NMP zal zich continu richten op het creëren van een gezonde, schone en veilig leefomgeving. Het schrijfproces van het NMP zal begin 2023 worden afgerond, waarna er medio 2023 een ontwerp NMP naar buiten worden gebracht. Naar verwachting wordt het NMP eind 2023 definitief vastgesteld.

#### *Circulaire Economie*

De ambitie van het kabinet is dat Nederland in 2050 volledig circulair is. De transitie naar een circulaire economie (CE) draagt bij aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen. In 2023 draagt het kabinet via de uitvoering van het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE), bij aan het behalen van het in het coalitieakkoord genoemde klimaatdoel voor CE.

In 2023 werkt lenW aan de uitwerking van de maatregelen die voor CE in het coalitieakkoord staan. De subsidieregeling voor Circulaire Ketenprojecten wordt uitgebreid naar grotere ketendoorbraakprojecten. Daarnaast wordt in 2023 gestart met een MKB-stimuleringsprogramma voor de

ontwikkeling en opschaling van recycling. Samen met BZK werkt IenW aan een verplicht percentage recycleert in bouwmaterialen. Via aanbestedende rijksdiensten wordt zo een bepaald percentage recycleert of hergebruik voorgeschreven bij de inkoop van bouwmaterialen. Mede op basis van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) zal besloten worden welke circulaire beleidsmaatregelen in ieder geval zullen worden ingevoerd. Begin 2023 komt de Integrale Circulaire Economie Rapportage van PBL uit waarin de stand van de transitie wordt weergegeven.

Europees spitst de inzet voor CE zich toe op de voorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recycleert, het verbeteren van de reparerbaarheid en het verlengen van de levensduur van producten. Daarnaast ligt de focus op prioritaire productgroepen als textiel, elektronica, batterijen, verpakkingen, auto's en kunststof.

#### *Verpakkingen en plastic*

Op 31 december 2022 wordt de statiegeldverplichting voor blikjes ingevoerd. Het doel van de maatregel is om de circa 2 miljard blikjes die jaarlijks over de toonbank gaan, in te zamelen en te recyclen, in plaats van dat een deel daarvan in ons milieu belandt. Daarnaast gaat begin 2023 de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor een aantal wegwerpplastics van kracht. Ook wordt het gratis verstrekken van een aantal plastic wegwerpproducten verboden en moeten ondernemers herbruikbare alternatieven aanbieden.

#### *Marktprikkels*

Het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) stimuleert alle overheden om hun inkoopkracht in te zetten voor het versnellen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. In 2023 worden investeringen in milieuvriendelijke technieken via de Milieulijst voor de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) bevorderd. Daarnaast werkt IenW samen met financiële instellingen om de financierbaarheid van circulaire business cases te bevorderen.

#### *Biotechnologie*

Biotechnologische innovaties bieden kansen voor een betere gezondheid(zorg), voedselzekerheid en voedselkwaliteit. Ook kunnen deze biotechnologische innovaties helpen om onze economie circulair te maken en de energietransitie te versnellen. Toekomstbestendig biotechnologie-beleid, dat meegroeit met de snelle biotechnologische ontwikkelingen, kan de komende jaren ook bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving. In 2023 gaat specifieke aandacht uit naar de aangekondigde herziening van het Europese beleid voor Genetisch gemodificeerde organismen (GGO) en regelgeving voor planten die zijn verkregen met bepaalde nieuwe genomische technieken. Genetisch gemodificeerde organismen zijn organismen die zijn veranderd door een stukje erfelijk materiaal aan te passen. Op die manier kunnen planten, schimmels, bacteriën of dieren bijvoorbeeld immuun worden voor een bepaalde ziekte. Er wordt ingezet op aanpassing van de GGO-regelgeving ten behoeve van effectieve toepassing van nieuwe plantverdelingstechnieken in de land- en tuinbouw, mits veilig voor mens en milieu.



### *Chemische Stoffen, waaronder de Zeer Zorgwekkende Stoffen*

Internationaal is vastgesteld dat naast klimaatverandering en biodiversiteit de vervuiling door chemische stoffen inmiddels de 'planetaire grens' heeft overschreden. De Europese Green Deal is voor Nederland uitgangspunt in de aanpak van die chemische stoffen. Nederland zet zich hierbij samen met andere lidstaten in op een Europees verbod voor Poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS). Dit resulteert naar verwachting begin 2023 in een formeel voorstel voor een EU-brede restrictie van PFAS.

Het terugdringen van de risico's van chemische stoffen, met name de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS), vraagt om een meer samenhangende en integrale aanpak. Hiertoe is vanaf 2023 een Impulsprogramma Chemische Stoffen voorzien, waarin prioriteiten vanuit de evaluatie ZZS-emissiebeleid van 2022 worden geadresseerd.

### *Luchtkwaliteit*

Het Schone Lucht Akkoord heeft als doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren. Daarom werkt het kabinet samen met medeoverheden aan maatregelen om luchtkwaliteit te verbeteren. Zo komen er in 2023 pilots voor een aanvullende aanpak van de hoogst blootgestelde gebieden.

Onder de Omgevingswet blijft de luchtkwaliteit in Nederland gemonitord worden. De monitoring zal gebruikt worden om te meten of Nederland aan de EU-grenswaarden voor concentraties vervuilende stoffen in de lucht voldoet. In 2023 worden de Europese Richtlijn Industriële Emissies en de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijnen herzien. Naar alle waarschijnlijkheid zal de herziening leiden tot strengere emissie-eisen en scherpere EU-grenswaarden.

Op basis van het advies van de Taskforce Versnelling Innovatieproces Stalsystemen wordt bezien wat de effecten zijn van de maatregelen die veehouderijbedrijven zelf nemen om de emissies van ammoniak, geur en fijnstof te reduceren («van middel naar doel»). In 2023 zet lenW in op een aanpak waarbij op een andere manier van geur gemeten wordt.

### *Stikstofdepositie*

De sleutel voor het oplossen van het stikstofprobleem ligt bij het verbeteren van de basisvoorwaarden die nodig zijn voor de natuur. De stikstofdepositie moet omlaag en de water- en bodemcondities moeten verbeteren. In het coalitieakkoord staat dat iedere sector een evenredige bijdragen moet leveren aan de stikstofreductie, om zo de stikstofgevoelige natuur in Nederland te behouden. Door emissies te reduceren binnen mobiliteit en de bouw, en door maatregelen te nemen op het gebied van de waterkwaliteit werkt lenW bij aan de internationale verplichting uit de Habitatrictlijn om instandhoudings- en passende maatregelen te nemen. Vanuit de interbestuurlijke stikstofaanpak draagt lenW bij aan het instrumentarium om toestemming te verlenen aan activiteiten van groot maatschappelijk belang. lenW zal de komende jaren rondetafelgesprekken organiseren met kennisinstellingen, stakeholders en maatschappelijke organisaties, om zo de denkkraft te bundelen en te onderzoeken welke aanvullende stappen gezet zouden kunnen worden om Nederland, binnen de grenzen die het natuur- en stikstofbeleid stellen, bereikbaar te houden. Bereikbaarheids- en verduurzamingsprojecten kunnen de komende jaren alleen uitgevoerd worden als hiervoor stikstofruimte beschikbaar is.



### *Geluid*

De nieuwe geluidregels van de Omgevingswet treden in 2023 in werking. Met de koepels zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de effecten van de nieuwe geluidsregels. De voorbereiding op het werken met de Omgevingswet levert praktijksignalen op. Deze signalen worden meegenomen bij het invullen van de monitoringsafspraken. In 2023 werkt IenW beleidskeuzes die voortvloeien uit het eerder ontvangen geluidsadvies van de WHO, dat inzet op strenge gezondheidkundige advieswaarden, verder uit. Mocht er naar aanleiding van de praktijksignalen verbetermogelijkheden in het stelsel naar boven komen, dan worden deze bezien in samenhang met het eerdergenoemde WHO-traject.

### *Water en bodem sturend bij ruimtelijke planvorming*

In het coalitieakkoord is afgesproken dat water en bodem sturend worden bij ruimtelijke planvorming. Grote delen van het landelijk gebied hebben te maken met problemen van bodemkwaliteit. Door verkeerd bodemgebruik wordt de natuurlijke functie van de bodem aangetast (verdroging, overbemesting, verontreiniging). Hierdoor verliest de bodem belangrijke functies voor onder andere landbouw en natuur. Daarnaast daalt de bodem door inklinking van veen. Urgent is de opgave om te zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende en schone bronnen voor de bereiding van drinkwater.

Het bodem- en watersysteem is niet in staat om zonder ingrijpen de impact van klimaatverandering op te vangen. Niet alles kan overal, er moeten ruimtelijke keuzes gemaakt worden en er is meer ruimte nodig voor het water. Daar waar adaptatie niet afdoende blijkt, is transformatie nodig. IenW concretiseert met medeoverheden de doelen en randvoorwaarden hoe rekening te houden met het water- en bodemsysteem in het ruimtelijk domein, ook om desinvesteringen te voorkomen. Dit gebeurt in verbinding met de aanscherping van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en programma NOVEX, het Nationaal Programma Landelijk Gebied en het Woningbouwprogramma. In 2023 worden bestuurlijke afspraken gemaakt en benodigd (juridisch) instrumentarium uitgewerkt.

### *Klimaatadaptatie*

Het veranderende klimaat maakt ons kwetsbaarder en vraagt om snel werk te maken van een klimaatrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Water beter vasthouden is zowel voor droogte als wateroverlast een belangrijke opgave. Met het Deltaprogramma Zoetwater maken we Nederland in 2050 weerbaar tegen droogte en watertekorten. Tussen 2022 en 2027 wordt door Rijk en regio een ambitieus maatregelenpakket uitgevoerd ter grootte van €800 miljoen, waarvan € 250 miljoen uit het Deltafonds. Meer dan de helft van de investeringen is voorzien op de Hoge Zandgronden, om daar het water beter vast te houden. De programma's voor de zoetwaterregio's Oost en Zuid-Nederland zijn in 2022 van start gegaan en lopen door in 2023 en verder. Dat geldt ook voor de overige maatregelen die zijn gericht op het effectiever en doelmatiger verdelen van het beschikbare water, het gebruik van alternatieve bronnen en de (klimaat)robuustere inrichting en beheer van het watersysteem.

### *Waterkwaliteit en Kaderrichtlijn water*

Het doel van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is om een goede chemische en ecologische toestand van het water te bereiken. Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten hebben hiervoor een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De maatregelen die nodig zijn om doelen te halen, dienen uiterlijk in 2027 te zijn uitgevoerd. De Stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) 2022-2027 bevatten maatregelen van rijk en regio om de

waterkwaliteit te verbeteren, waaronder het voor vissen mogelijk maken om dammen en stuwen te passeren, aanpassing van rioolwaterzuiveringsinstallaties en de sanering van verontreinigde bagger, landbodems en grondwater. Met het regeerakkoord heeft het kabinet extra middelen (€ 811 miljoen) vrijgemaakt in het Transitiefonds.

De uitvoering van de SGBP's is volop in gang in 2023 en vraagt stevige inzet van Rijkswaterstaat en andere waterbeheerders. Ook wordt in 2023 gestart met de tussenevaluatie van de KRW, informatieverzameling en eerste doorrekeningen, die in 2024 wordt afgerond.

#### *Digitalisering*

Het doel van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is om een goede chemische en ecologische toestand van het water te bereiken. Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten hebben hiervoor een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De maatregelen die nodig zijn om doelen te halen, dienen uiterlijk in 2027 te zijn uitgevoerd. De Stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) 2022-2027 bevatten maatregelen van rijk en regio om de waterkwaliteit te verbeteren, waaronder het voor vissen mogelijk maken om dammen en stuwen te passeren, aanpassing van rioolwaterzuiveringsinstallaties en de sanering van verontreinigde bagger, landbodems en grondwater. Met het regeerakkoord heeft het kabinet extra middelen (€811 miljoen) vrijgemaakt in het Transitiefonds.

De uitvoering van de SGBP's is volop in gang in 2023 en vraagt stevige inzet van Rijkswaterstaat en andere waterbeheerders. Ook wordt in 2023 gestart met de tussenevaluatie van de KRW, informatieverzameling en eerste doorrekeningen, die in 2024 wordt afgerond.

### **Beheer, onderhoud en toekomstbestendig maken van onze infrastructuur**

#### *Instandhouding*

Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw is een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Deze infrastructuur raakt op leeftijd en wordt steeds intensiever en zwaarder gebruikt. 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. Met het regeerakkoord heeft het kabinet extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van de Nederlandse infrastructuur. Voor de jaren 2022 tot en met 2025 zijn deze middelen aan de begroting van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds toegevoegd. Zo is er tot en met 2025 voor € 2,45 miljard aan het Mobiliteitsfonds en € 360 miljoen aan het Deltafonds toegevoegd.

#### *Hinderaanpak*

Onder andere door de grote instandhoudingsopgave zal de komende jaren een groot aantal werkzaamheden aan de infrastructuur nodig zijn. Rijk en regio hebben in de afgelopen bestuurlijke overleggen MIRT het gezamenlijk belang benadrukt om de hinder bij grootschalige werkzaamheden te beperken. Ook is afgesproken om de hinderaanpak te benutten als katalysator voor de lange termijnambities voor mobiliteit. Dat wil zeggen dat maatregelen naast beperking van de hinder ook bijdragen aan duurzaamheid en leiden tot structurele bereikbaarheidseffecten. Voor de organisatie en uitvoering van de slim reizen maatregelen wordt mogelijk aangesloten bij de uitvoeringsprogramma's van de regionale samenwerkingsorganisaties (zoals Zuid-Holland Bereikbaar,

SmartwayZ.NL, Groningen Bereikbaar). De komende periode wordt benut om met alle MIRT regio's in gesprek te gaan over verdere invulling aan deze afspraken.

### **Overig**

#### *Noordzee*

In 2023 werkt IenW aan de implementatie van het Programma Noordzee 2022-2027. Dit programma verkent onder andere het nut en noodzaak van energiehub's op de Noordzee. Ook wordt uitwerking gegeven aan de Partiële Herziening van het Programma Noordzee 2022-2027. Dit moet leiden tot het aanwijzen van extra windenergiegebieden voor de periode na 2030 in lijn met de ambitie van het kabinet voor verdere verduurzaming van de energieproductie. Samen met de andere OSPAR-verdragspartijen zal Nederland in 2023 ook het Quality Status Report opleveren over de ecologische toestand van het noordoostelijk deel van de Noordzee.

#### *Wadden*

In 2023 zal invulling gegeven worden aan de toekomstvisie voor het Waddengebied: 'Een veilig, vitaal en veerkrachtig Waddengebied in 2050'. De Beheerautoriteit Waddenzee geeft invulling aan een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

## 2.2 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

Tabel 2 Belangrijkste beleidsmatige uitgavenmutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)							
	Art.	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand begroting 2022 (inclusief NvW)</b>		<b>10.912.744</b>	<b>18.670.031</b>	<b>10.035.809</b>	<b>10.073.468</b>	<b>10.100.175</b>	<b>9.491.410</b>
Mutaties 1e suppletoire begroting 2022 (inclusief ISB vuurwerk)		953.838	2.775.995	3.613.964	4.050.298	2.402.701	1.864.355
Stand 1e suppletoire begroting 2022 (inclusief ISB vuurwerk)		11.866.582	21.446.026	13.649.773	14.123.766	12.502.876	11.355.765
<b>Belangrijkste mutaties</b>							
1) Overheveling loon- en prijsbijstelling	99	407.458	439.780	389.531	398.779	401.517	371.254
-waarvan naar Mobiliteitsfonds	26	- 344.005	- 362.413	- 325.533	- 342.982	- 343.033	- 308.370
-waarvan naar Deltafonds	26	- 63.453	- 77.367	- 63.998	- 55.797	- 58.484	- 62.884
2) Omvorming Prorail	26	0	- 7.557.000	8.318.000	20.000	20.000	20.000
3) WAU-middelen	Divers	7.300	18.700	22.000	22.000	22.000	22.000
4) Toevoeging CA-middelen	21	0	1.500	2.000	2.000	1.900	1.900
5) Beschikbaarheidsvergoeding regeling 2020 en 2021	16	411.621	150.950	13.350			
6) Kaderaanpassing MF	26	0	- 1.142.098	- 330.416	- 834.738	- 401.758	285.498
Overige mutaties		- 58.868	63.229	126.864	37.153	56.004	26.114
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>		<b>12.226.635</b>	<b>12.981.307</b>	<b>21.801.571</b>	<b>13.370.181</b>	<b>12.201.022</b>	<b>11.711.277</b>

### Toelichting

1. Dit betreft de overboeking van de loon- en prijsbijstelling tranche 2022 naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds.
2. De financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting wordt met een jaar opgeschoven. De wetsbehandeling van de Omvorming van ProRail vond in 2022 plaats. De definitieve bepaling van het moment van inwerkingtreding zal plaatsvinden na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede en Eerste Kamer waarbij met het oog op een zorgvuldige en beheerste start van het zbo voldoende implementatietijd in acht wordt genomen.
3. Dit betreft de toevoeging van de middelen voor Werk aan Uitvoering (WAU) aan de lenW-begroting.
4. Dit betreft de toevoeging van Coalitieakkoord-middelen voor stimuleren circular bouwen. Voor een nadere (en meerjarige) toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.7 Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV.
5. Het betreft de toevoeging van middelen aan de regelingen BVOV 2020, 2021 en 2022 op basis van de huidige inzichten (juni 2022) in reizigersaantallen zoals die door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zijn berekend. Zoals in de Voorjaarsnota 2022 is aangegeven ademt de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding mee met de reizigersinkomsten. Bij de raming van het benodigde budget is uitgegaan van de prognose van het KiM over het herstel van het gebruik van het OV. Thans blijkt het benodigde bedrag op basis van de gedane aanvragen hoger te zijn dan eerder geraamd en daarom worden de benodigde middelen aan de begroting van lenW toegevoegd.
6. Dit betreft een kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds. Voor specifieke informatie wordt verwezen naar het Mobiliteitsfonds.

Tabel 3 Belangrijkste beleidsmatige niet-belastingsontvangsten mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

	Art.	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand begroting 2022 (inclusief NvW)</b>		<b>45.011</b>	<b>38.380</b>	<b>38.503</b>	<b>38.538</b>	<b>38.748</b>	<b>37.838</b>
Mutaties 1e suppletoire begroting 2022 (inclusief ISB vuurwerk)		7.145	1.776	197			
Stand 1e suppletoire begroting 2022 (inclusief ISB vuurwerk)		52.156	40.156	38.700	38.538	38.748	37.838
<b>Belangrijkste mutaties</b>							
1) Ontvangsten PBL	97	2.500	0	0	0	0	0
2) Ontvangsten Interreg voor NMP en GSS	19	1.335	0	0	0	0	0
3) Desaldering Winair	17	- 2.879	2.879	0	0	0	0
4) Desaldering Lelystad	17	- 378	- 164	- 123	- 35	- 210	910
Overige mutaties		362	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>		<b>53.096</b>	<b>42.871</b>	<b>38.577</b>	<b>38.503</b>	<b>38.538</b>	<b>38.748</b>

#### Toelichting

1. Dit betreft een desaldering van het uitgavenbudget PBL in verband met extra EU-ontvangsten.
2. Dit betreft een desaldering van het uitgavenbudget op artikel 19 met de verwachte ontvangsten in het kader van de afwikkeling van eerdere Interreg programma's.
3. Door het verlengen van de looptijd van de hypothecaire lening Winair vindt de aflossing niet in in 2022 plaats maar in 2023. Middels deze desalderingen in 2022 en 2023 wordt dit in de begroting verwerkt.
4. Dit betreft de desaldering Lelystad in 2029 in verband met latere openstelling van Lelystad Airport waardoor ook de heffingen later binnenkomen t.o.v. de eerder voorziene reeks. De desaldering vindt plaats met het opdrachtenbudget ten laste waarvan de betalingen nadeelcompensatie plaatsvindt. d.w.z. de uitgaven die gedekt worden door inkomsten van de heffing Lelystad Airport.

## 2.3 Openbaarheidsparagraaf

In de kabinetsreactie op het rapport 'Ongekend onrecht' heeft het kabinet maatregelen aangekondigd gericht op actieve openbaarmaking van informatie en op verbetering van de informatiehuishouding bij de ministeries ('Open op orde'). Tevens schrijft artikel 3.5 van de Wet open overheid (Woo) voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens inzake de uitvoering van de wet. Het doel van de Woo en de opvolging van 'Ongekend onrecht' is een open overheid, die zorgdraagt voor een adequate en toegankelijke informatievoorziening op basis van een ordentelijke informatiehuishouding.

Sinds 2017 werkt lenW met het programma Open Overheid aan het verbeteren van de informatiehuishouding. De aanpak is met de komst van de Woo, het rijksbrede actieplan 'Open op orde' en de beschikbare middelen stevig versterkt. Er is een nieuw lenW-breed actieplan ontwikkeld. Tevens zijn actieplannen voor verschillende dienstonderdelen van lenW en zelfstandige bestuursorganen (zbo's) opgesteld. lenW sluit daarin aan bij wat er vanuit het Rijk aan afspraken wordt gemaakt en maakt gebruik van de rijksbreed ontwikkelde voorzieningen. In de actieplannen wordt de inzet van lenW geformuleerd voor de drie hoofdonderdelen uit de Woo en 'Open op orde': actieve openbaarmaking, passieve openbaarmaking en verbetering van de informatiehuishouding. Voor deze drie hoofdonderdelen worden de middelen ingezet. De in de actieplannen geformuleerde ambities zijn afhankelijk van de beschikbare capaciteit en middelen.

### **Actieve openbaarmaking**

Voor de *actieve openbaarmaking* verbetert lenW de processen voor en bewustwording over het openbaar maken van de informatiecategorieën. De beslisnota's bij Kamerstukken over beleidsvorming en wetgeving worden openbaar gemaakt. Aansluitend op de fasering in de Woo zullen nieuwe informatiecategorieën actief openbaar worden gemaakt. lenW zet tevens stappen naar het meer inzichtelijk en toegankelijk maken van de informatie die al openbaar is.

### **Passieve openbaarmaking**

Documenten die (nog) niet openbaar zijn, kunnen op verzoek openbaar worden gemaakt: *passieve openbaarmaking*. Het loket 'maatschappelijke correspondentie' van lenW wordt ingezet voor het beantwoorden van de informatievragen aan de Woo-contactpersoon. Meerdere dienstonderdelen en zbo's van lenW hebben een eigen contactpersoon voor de Woo benoemd. Daarmee is laagdrempelige toegang tot informatieverstrekking en het vinden van de juiste informatie in de organisatie van lenW verzekerd. Om te voldoen aan de toenemende vraag zet lenW in op extra capaciteit, deels gecentraliseerde behandeling, uniformiteit in werkwijzen en het opbouwen van expertise. De contacten met verzoekers van informatie worden geïntensiveerd om de informatiebehoefte snel scherp te krijgen. Met deelbesluiten worden documenten zo snel mogelijk openbaar gemaakt als door de omvang van het verzoek de totale behandeling meer tijd vergt. De interne werkprocessen worden verbeterd en daar waar mogelijk wordt software ingezet om de behandeling van verzoeken te bespoedigen.

### **Verbetering van de informatiehuishouding**

Met de actieplannen wordt invulling gegeven aan de rijksbrede prioriteiten op het gebied van de *verbetering van de informatiehuishouding*. lenW werkt nauw samen met de regeringscommissaris informatiehuishouding,

het coördinerende departement BZK en het rijksbrede programma Open op Orde. De ondersteuning voor de informatiehuishouding bij lenW wordt verder geprofessionaliseerd en versterkt. Investerings in capaciteit en informatiesystemen zijn nodig.

De verbetering van de informatiehuishouding gaat langs de vier hoofdlijnen van het actieplan 'Open op orde': bestuur en naleving, informatieprofessionals, informatiesystemen en informatievolume:

#### *Bestuur en naleving*

In de bestuursraad van lenW wordt de sturing en naleving via de systematiek van de actieplannen georganiseerd. Invulling van de CIO-structuur zoals die rijksbreed is afgesproken draagt tevens bij aan de sturing op de informatiehuishouding. De jaarlijkse meting, zoals gevraagd door de regeringscommissaris informatiehuishouding, en de tweejaarlijkse monitor van de Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed staan centraal in het vaststellen van de stand van zaken. Daarnaast ontwikkelt lenW een dashboard om te sturen op transparantie en voortgang op de Woo en de verbetering van de informatiehuishouding.

#### *Informatieprofessionals*

De capaciteit aan informatieprofessionals wordt, in elk geval tijdelijk, uitgebreid. Medewerkers, management en informatieprofessionals worden meegenomen in het belang van een goede informatiehuishouding en de eigen verantwoordelijkheid hierin. lenW-breed wordt de implementatie van het kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening (KWIV) geïmplementeerd. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden maakt lenW gebruik van de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen.

#### *Informatiesystemen*

lenW is bezig met het verbeteren van de informatiesystemen, met name een breed inzetbaar documentmanagementsysteem (DMS). Daarnaast wordt geïnvesteerd in aanvullende tooling om de informatie zo goed mogelijk te ontsluiten, te publiceren, onder meer op het rijksbrede platform voor openbaarmaking PLOOI, en de informatie te zijner tijd elektronisch over te dragen aan het Nationaal Archief.

#### *Informatievolume*

Het informatievolume waarover lenW beschikt, is omvangrijk en veelal langdurig (meerdere tientallen jaren) voor de eigen processen benodigd. lenW versterkt de structuur in de informatie, koppelt en stemt systemen beter op elkaar af om zo de aard en omvang van de informatie beter te beheersen en te ontsluiten. Het in de loop van de jaren divers geworden ICT-landschap wordt geconsolideerd en meer geüniformeerd, een actie die meerdere jaren zal vragen. lenW zet verder in op de omgang, opslag en archivering van nieuwe media (sociale media, berichtenapps, websites en e-mails). Daar waar mogelijk wordt het wegwerken van papieren achterstanden versneld.

## 2.4 Planning Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. IenW kent de volgende hoofdthema's: Water en Bodem, Mobiliteit (wegen en verkeersveiligheid en openbaar vervoer en spoor), Luchtvaart en Maritiem en Milieu en Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Onderstaande tabel bevat per thema de belangrijkste onderzoeken. Het betreft de periodieke verplichte rapportage (beleidsdoorlichtingen), aangevuld met andere geprioriteerde onderzoeken.

Tabel 4 Planning Strategische Evaluatie Agenda

DGWB				
Thema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Integraal Waterbeleid	Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	2024	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.	11
	Monitoring: Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	2024	De Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water voor Rijn, Maas, Eems en Schelde zijn vastgesteld in maart 2022. Eind 2027 moeten de maatregelen genomen zijn die leiden tot doelbereik voor de KRW. In de evaluatie 2024 wordt de balans van de waterkwaliteit in Nederland opgemaakt en een eenduidig inzicht in prognose van het doelbereik 2027, resterende waterbeheerkwesties en het resterend handelingsperspectief.	11
DGMO				
Thema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Ex-post synthese: Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2023	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2011 – 2015 (documentatie: Wegen en verkeersveiligheid   Rijksfinancien). De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016 – 2022.	14
	Ex-post: Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	2025	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.	14
	Monitoring: Staat van de Verkeersveiligheid	Jaarlijks	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's.	14
	Ex-post: Evaluatie Wegenverkeerswet 1994	2023	De Wegenverkeerswet 1994 is het kader dat onder meer de toegang tot de weg en de voor alle verkeersdeelnemers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bepaalt. In 2022 wordt gestart met het formuleren van de evaluatievragen, waarna in 2023 de evaluatie van de wet kan starten. De uitkomsten hiervan, die in 2023 worden verwacht, dienen als input voor een eventuele modernisering van de wet.	14
	Ex-post: Evaluatie Hand aan de Kraan	2021, 2022 en 2024	Ten aanzien van de modaliteit personenauto's is in 2021 de tweede jaarlijkse monitor stimulering elektrische auto's (Hand aan de Kraan) naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2022 wordt een tussenevaluatie	14



			opgeleverd ten aanzien van het gehele stimuleringspakket Elektrisch vervoer (Hand aan de Kraan) en in 2024 volgt een integrale evaluatie.	
	Ex-post synthese: Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	2025	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is afgerond in 2018 en betrof de onderzoeksperiode 2013– 2017 (documentatie: <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132</a> ). De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018 – 2024.	16
	Monitoring: Evaluatie Staat van de infrastructuur	2022	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	16
Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post: Evaluatie beschikbaarheidsvergoeding OV	2022	N.a.v. de coronapandemie heeft de Rijksoverheid een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar ingesteld voor het openbaar vervoer in Nederland. Het Rijk vergoedt hiermee een deel van de kosten die vervoerders maken zodat deze, ook bij de lagere reizigers aantallen als gevolg van de coronapandemie, OV kunnen blijven aanbieden. De beschikbaarheidsvergoeding OV is in 2020 ingesteld en daaropvolgend een aantal maal verlengd tot in ieder geval 1 september 2022. Uitvoering vindt plaats via een subsidieregeling en de afstemming met betrokken partijen verloopt via het Nationaal OV-beraad.	16
	Ex-post: Evaluatie Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	2022	Het doel van de evaluatie is het bepalen van het effect van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer op de beleidsdoelstelling. Twee opgaven stonden in de evaluatie centraal: Het analyseren van de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in de afgelopen 3,5 jaar (2017-2021) en het duiden van die ontwikkelingen (een inventarisatie van de genomen maatregelen naar aanleiding van het Maatregelenpakket per cluster). Op hoofdlijnen is aangegeven welke resultaten en effecten dit heeft opgeleverd.	16
<b>DGLM</b>				
<b>Thema</b>	<b>Type onderzoek</b>	<b>Afronding</b>	<b>Toelichting onderzoek</b>	<b>Artikel</b>
Luchtvaart	Ex-post synthese: Artikel 17 Luchtvaart	2024	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 17 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2009 – 2015 (documentatie: <a href="#">decisio-beleidsdoorlichting-artikel-17-luchtvaart.pdf</a> ). De laatste doorlichting Luchtvaart vond plaats in 2017 en staat weer op de agenda in 2024. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016 – 2022.	17
Scheepvaart en Havens	Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2022	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 18 is afgerond in 2015 en betrof de onderzoeksperiode 2007-2014 (documentatie: <a href="#">Scheepvaart en havens   Rijksfinancien</a> ). In 2022 wordt de beleidsdoorlichting uitgevoerd met betrekking op de periode 2015 – 2020.	18
<b>DGMI</b>				
<b>Thema</b>	<b>Type onderzoek</b>	<b>Afronding</b>	<b>Toelichting onderzoek</b>	<b>Artikel</b>
Lucht en Geluid	Ex-post synthese: Luchtkwaliteit, het Schone Lucht Akkoord	2025	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden	20

			in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. Het NSL loopt tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.	
	Ex-post synthese: Geluid	2022	Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. In 2023 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet- en regelgeving inhoudelijk. Een beleidsevaluatie in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.	20
Duurzaamheid	Ex-ante: Onderzoek Duurzame Agro emissiearme stalsystemen	2022	Naar aanleiding van een onderzoek van CBS dat suggereerde dat emissiearme stalsystemen minder goed functioneren dan verondersteld, onderzoekt WUR het proces van stalbeoordeling en regulering. Hierin wordt gekeken naar het meten van de emissiereductie, de toelatingsprocedure, het gebruik van de systemen in de praktijk en het toezicht daarop. De uitkomsten hiervan zullen worden gebruikt ter verbetering van de regulering van stikstof-, fijnstof- en geuremissies uit stallen.	21
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2025	Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren. In alle hierna opgenomen beleidsevaluaties vallend binnen artikel 22 dienen ter ondersteuning van deze beleidsdoorlichting. Over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is eind 2018 uitgebracht (TK 32 861 nr. 42). Eén van de aanbevelingen daarvan was om voor de volgende doorlichting te zorgen voor meer kwantitatief evaluatiemateriaal. Er is behoefte om in 2024 het beleid wederom door te lichten.	22

Voor het meest recente overzicht van de realisatie van beleidsdoorlichtingen, klik op deze link: [Status beleidsdoorlichtingen](#). Voor een verdere onderbouwing van de strategische evaluatie agenda zie «Bijlage 6: Strategische Evaluatie Agenda».

## 2.5 Overzicht risicoregelingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet. Bij het Ministerie van IenW is momenteel sprake van de garantieregeling Borgstellingskrediet Bodemsanering midden- en kleinbedrijf (MKB), waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027).

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door Ernst & Young (EY), is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingskrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd. In 2023 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 230.000.

Tabel 5 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2021	Geraamd te verlenen 2022	Geraamd te vervallen 2022	Uitstaande garanties 2022	Geraamd te verlenen 2023	Geraamd te vervallen 2023	Uitstaande Garanties 2023	Garantieplafond	Totaal plafond
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	230	0	0	230	0	0	230	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>230</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De verstrekte lening betreft een hypothecaire lening aan Winair op het luchthavengebouw van Winair ter waarde van \$ 4,5 miljoen (USD). Daarmee kan het bedrijf, dat essentieel is voor de interinsulaire verbinding van Saba en Sint Eustatius, op korte termijn blijven opereren.

Tabel 6 Overzicht verstrekte leningen (bedragen x 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande lening in andere valuta	Uitstaande lening	Looptijd lening
Artikel 17 Luchtvaart	Hypothecaire lening Winair	\$ 4.500	3.773	uiterlijk 31-12-2023

## 2.6 Overzicht Coronasteunmaatregelen

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van corona-gerelateerde maatregelen op de lenW-begroting. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar [Overheidsfinancien in coronatijd](#) op [Rijksfinancien.nl](#). Hieronder worden de maatregelen toegelicht die middelen beschikbaar hebben in 2022 en latere jaren.

Tabel 7 Coronamaatregelen op de lenW-begroting (bedragen x € 1.000)									
Art.	Omschrijving maatregel	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Vindplaats
13	Aftrekpost voor drinkwater kosten Caribisch NL	3.352	0	0	0	0	0	0	Kamerstuk II, 35 420, nr. 25 , 35 460, nr. 1
14	CBR	27.568	0	0	0	0	0	0	Kamerstuk II, 29 398, nr. 858
16 + 98	Beschikbaarheidsvergoeding OV	1.118.708	1.021.919	178.950	13.350	0	0	0	Kamerstuk II, 35 748, nr. 1 , 35 804, nr. 1 , 23 645, nr. 755 , 35 925, nr. 14 , 35 925, nr. 71
17	Lening Winair	3.774	0	1.711	0	0	0	0	Kamerstuk II, 35 705, nr. 1 , 31 936, nr. 896
19 + 22	Tegemoetkoming vuurwerkbranche	19.736	29.950	0	0	0	0	0	Kamerstuk II, 35 781, nr. 1 , 35 925, nr. 14 , 36 038, nr. 1 , 35 924, nr. 14
26 + 17	COVID-gerelateerde meerkosten RWS	54.278	0	0	0	0	0	0	Kamerstuk II, 35 925A, nr. 24
97 + 98	COVID-testen reizigers	100.725	32.238	0	0	0	0	0	Kamerstuk II, 35 864, nr. 1 , 35 925, nr. 71
<b>Totaal</b>		<b>1.328.141</b>	<b>1.084.107</b>	<b>180.661</b>	<b>13.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

### Toelichting

#### Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

Om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer tijdens de COVID-19-crisis te kunnen borgen is de beschikbaarheidsvergoeding OV opgezet. De vergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens de COVID-19-crisis van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. De huidige beschikbaarheidsvergoeding OV loopt tot 1 januari 2023. Dit is gelijk aan de looptijd van de tijdelijke aangepaste (nood)concessies op grond waarvan de overheid aan OV-bedrijven vanwege COVID-19 een vergoeding kan verschaffen. Het streven voor de periode vanaf 1 januari 2023 is om terug te keren naar de gebruikelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, concessieverleners en vervoerders ten aanzien van de opbrengsten en kosten. De bijdrage vanuit het Rijk is afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Bij de raming van het benodigde budget wordt uitgegaan van de prognose van het KiM over het herstel van het gebruik van het OV.

#### Lening Winair

De COVID-19-crisis heeft diepe sporen achtergelaten op de Caribische delen van het Koninkrijk. Het kabinet heeft daarom eind 2020 besloten een hypothecaire lening van max. € 2,7 miljoen (USD 3 miljoen) te verstrekken op het luchthavengebouw van Winair. Deze lening is door zowel het ministerie van BZK als door het ministerie van lenW gefinancierd. Vanwege de voortdurende COVID-19 situatie is in december 2021 de lening eenmalig verhoogd met € 1,3 miljoen (USD 1,5 miljoen), hiermee komt de totale lening uit op € 3,8 miljoen (USD 4,5 miljoen). Het budget van € 1,7 miljoen in 2023 is bedoeld voor de terugbetaling aan het ministerie van BZK voor hun deel van de lening.

**Tegemoetkoming vuurwerkbranche**

Dit betreft de middelen in verband met de tijdelijke subsidieregelingen voor de detailhandel en importeurs/distributeurs, die als doel hebben om de vuurwerkbranche tegemoet te komen in de extra kosten die zij maakt vanwege het vuurwerkverbod en voor de extra opslag en transport voor het F2-vuurwerk dat voor de jaarwisseling 2021 – 2022 niet verkocht mocht worden.

**COVID-testen reizigers**

Dit betreft de middelen voor het project COVID testen voor reizigers, inclusief uitvoeringskosten. Van de totale kosten zal circa € 32 miljoen in 2022 tot betaling komen. De reden hiervoor is dat de controle van de facturen van de testaanbieders meer tijd kost dan verwacht. Dit is nodig om er voor te zorgen dat de rechtmatigheid van de betaalde kosten gewaarborgd blijft.

## 2.7 Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV

Binnen het Coalitieakkoord kabinet Rutte IV zijn middelen gereserveerd voor verschillende doelen binnen het Ministerie van IenW. Bij de eerste suppletoire begroting 2022 zijn reeds middelen toegevoegd aan Hoofdstuk XII. Voor de toelichting op deze middelen wordt verwezen naar het betreffende [wetsvoorstel](#). Met dit wetsvoorstel worden aanvullende middelen toegevoegd voor circulair bouwen.

### Stimuleren circulair bouwen

Dit betreft een structurele overboeking van de middelen voor het verplicht percentage recycalaat in bouwmaterialen vanuit de Aanvullende Post naar artikel 21. Het betreft het stimuleren van hergebruik en recycalaat in bouwmaterialen met Rijksinkoop: via de aanbestedingen van rijksdiensten een bepaald percentage recycalaat of hergebruik in bouwmaterialen bij inkoop. Dit leidt tot hogere kosten bij de aanbestedende diensten, waarvoor een aanvullende bijdrage (subsidie) nodig is. Dit geeft een impuls richting de markt via de voorbeeldrol en inkoopkracht van het Rijk met circulair inkopen en aanbesteden (kabinetsreactie op de Transitieagenda's circulaire economie juni 2018).

Tabel 8 Overzicht toegekende middelen Coalitieakkoord (bedragen x € 1.000)											
Art.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	struc
<b>Toegekende middelen 1e suppletoire begroting 2022</b>											
22	Versterking omgevingsdiensten	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
24	Versterking ILT	2.000	4.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
21	Circulaire ketenprojecten		300	2.300	2.300	3.100	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
21	Uitvoeringskosten MIA/VAMIL				1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
21	Stimuleringsprogramma recycling	200	6.800	8.000	9.000	9.200	9.200	9.200	9.200	7.000	7.000
13	Drinkwater	4.500	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250
<b>Toegekende middelen ontwerpbegroting 2023</b>											
21	Stimuleren circulair bouwen		1.500	2.000	2.000	1.900	1.900	1.900	1.900	1.500	1.500

### NGF-middelen

Bij de eerste suppletoire begroting 2022 zijn er ook middelen toegevoegd voor onderstaande NGF-projecten. Voor de toelichting op de NGF-middelen wordt verwezen naar bijlage 8 bij deze begroting.

Tabel 9 Overzicht toegekende NGF-middelen (bedragen x € 1.000)											
Art.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal	
18	Digitale Infrastructuur en Logistiek	674	13.868	12.938	11.812	11.812				51.104	
17	Luchtvaart in Transitie	3.000	25.000	35.000	40.000	45.000	35.000	35.000	25.000	20.884	263.884
18	Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	9.500	15.600	25.100							50.200

### 3. Beleidsartikelen

#### 3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

##### A. Algemene doelstelling

Het op orde houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten heeft, over voldoende zoetwater beschikt en schoon (drink)water heeft en kan blijven gebruiken, nu en in de toekomst.

Tabel 10 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 11 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>30.650</b>	<b>124.114</b>	<b>48.100</b>	<b>45.114</b>	<b>43.821</b>	<b>40.465</b>	<b>38.769</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>45.678</b>	<b>68.821</b>	<b>59.877</b>	<b>56.431</b>	<b>55.037</b>	<b>51.674</b>	<b>49.983</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Algemeen Waterbeleid	34.836	49.805	42.221	39.055	38.950	38.587	37.396
2 Waterveiligheid	2.905	3.076	3.129	3.129	3.129	3.129	3.129
3 Grote oppervlaktewateren	1.296	1.572	1.565	1.565	1.565	1.565	1.565
4 Waterkwaliteit	6.641	14.368	12.962	12.682	11.393	8.393	7.893
<b>Ontvangsten</b>	<b>408</b>	<b>223</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### B. Rol en verantwoordelijkheid

###### (Doen) uitvoeren

Vanuit de begroting Hoofdstuk XII wordt bijgedragen aan het Deltafonds (zie extracomptabele verwijzingen). Vanuit het Deltafonds worden maatregelen en voorzieningen op het gebied van waterveiligheid (artikel 1), zoetwatervoorziening (artikel 2), beheer, onderhoud en vervanging (artikel 3) en waterkwaliteit (artikel 7) bekostigd. De rol (doen) uitvoeren heeft betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit, waterkwantiteit en internationaal:

- Waterveiligheid. Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en de rivieren volgens het wettelijk niveau; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn conform herziene basiskustlijn 2018 en handhaving kustfundament.
- Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. Het (doen) uitvoeren van verkenningen en studies.
- Waterveiligheid en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken (alle waterveiligheid), het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (beiden waterkwaliteit).
- Waterveiligheid, Waterkwantiteit en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van exploitatie, onderhoud en vernieuwing.
- Natuur, het (doen) uitvoeren van passend beheer op eigen areaal in N2000-gebieden.
- Internationaal. Kennisuitwisseling met buitenlandse partijen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, waterzekerheid en 'governance' ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. Het betreft bilaterale en multilaterale

- samenwerking en richt zich vooral op klimaatadaptatie en water. De samenwerking is beschreven in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) en is ondertekend door de Ministeries van IenW, BZ, LNV en EZK. Deze beleidsnotitie (Kamerstukken II 2018-2019, [32 605, nr. 204](#)) is in 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden en is gericht op het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen van de Verenigde Naties per 2030.
- In 2023 organiseert Nederland samen met Tajikistan de VN Water Conferentie in New York waar de midterm-review centraal staat van het 10-jaren actieplan (2018-2028) gericht op de voortgang van de watergerelateerde Sustainable Development Goals (SDG's). Nederland zet zich breed in op het behalen van de SDG's en zet expliciet in kennisontwikkeling en kennisuitwisseling op Delta's en Kustgebieden in de wereld.
  - IenW is als coördinator verantwoordelijk voor de nationale klimaatinzet en draagt bij aan het verhogen van klimaatweerbaarheid in de wereld onder het klimaatakkoord van Parijs (UNFCCC COP).

### **Regisseren**

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de gerelateerde wet- en regelgeving. Ook is de Minister verantwoordelijk voor het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium ten behoeve van het waterbeleid. De rol «regisseren» heeft in dit artikel betrekking op taken binnen de beleidsdomeinen waterveiligheid, waterkwantiteit, zoetwatervoorziening, waterkwaliteit en innovatie, exportbevordering en internationale samenwerking (m.b.t. de Noordzee).

- Waterveiligheid. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van waterveiligheidsbeleid gericht op alle primaire waterkeringen in Nederland. Tevens het zorgdragen voor de waterveiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk.
- Het zorgen voor wettelijke kaders en instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van primaire waterkeringen. Ontwikkelen van kaders voor het toetsen op veiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het concept Nationaal Waterprogramma 2022-2027.
- Waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote Rijkswateren. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en het daartoe zo te beheren hoofdwatersysteem dat wateroverlast en -tekort worden voorkomen. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Water Programma 2022-2027 (en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2022-2027).
- Waterkwaliteit. Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems. De uitvoering gericht op het behalen van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in drie planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen.
- Nederlands deel van de Noordzee, zeeën van Caribisch Nederland en oceanenbeleid. Het gaat hier om het ontwikkelen van beleid en het nemen van maatregelen voor het bereiken van een gezonde zee met een duurzaam gebruik in het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit



- gebeurt in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), de Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP) en kader van het Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag waarvan Nederland verdragspartij is. De coördinerende verantwoordelijkheid voor de KRM, MSP en OSPAR ligt bij de Minister van IenW, tezamen in overeenstemming met de Ministers van LNV, EZK en BZK, en voor EK en NS voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren. Ook in de context van het Noordzeeakkoord draagt de minister van IenW een coördinerende verantwoordelijkheid, in dit geval voor de Rijksinbreng en financiële governance gedurende de implementatie van dit akkoord tot en met 2030. Dit geldt ook voor het Programma Noordzee 2022 – 2027 waarin een evenwichtige ontwikkeling wordt beoogd om tot een veilige, efficiënte en qua ecosysteem gezonde Noordzee te komen. Daarbij wordt vorm gegeven aan een balans tussen drie transities op het gebied van energie, biodiversiteit en voedselvoorziening, onder andere door het aanwijzen van windenergiegebieden. Voorts draagt de minister van IenW onder coördinatie van de minister van Natuur en Stikstof bij aan de uitvoering van het Natuur- en Milieubeleidsplan voor Caribisch Nederland in de zeeën rondom Caribisch Nederland. In VN-verband zet de minister onder coördinatie van de minister van BZ in op de kaderstelling voor een duurzaam gebruik van gezonde zeeën in het kader van Duurzaam Ontwikkelingsdoel 14 (Leven onder water) en de ontwikkeling van verdragen voor duurzaam gebruik en bescherming van oceanen.
- Natuur. Op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn worden beheerplannen voor Natura 2000-gebieden opgesteld. Er is een verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen gericht op een goede staat van instandhouding. Bij aanlegmaatregelen wordt dit gecombineerd met verbeteringen op het gebied van waterkwaliteit en wordt gebruik gemaakt van de trajecten Kaderrichtlijn Water en de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Daarnaast wordt op eigen terrein passend natuurbeheer gevoerd.
  - Innovatie en exportbevordering. Het ontwikkelen van beleid, onder andere ten behoeve van de Topsector Water, gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (de gouden driehoek) om de internationale concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. Hierbij wordt een sterke thuismarkt (kennis en innovatie) gekoppeld aan een concurrerend Nederland in het buitenland. Voor dit laatste gaat het daarbij onder meer om het ontvangen van buitenlandse delegaties en het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies. Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
  - Het ministerie van IenW regisseert de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op

- en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Conform de Waterschapswet stelt de Minister de vergoeding vast die de waterschappen verschuldigd zijn voor het organiseren van de waterschapsverkiezingen door de gemeenten. De vergoedingen worden jaarlijks rechtstreeks door BZK ontvangen en in het Gemeentefonds opgenomen.
  - De minister heeft een regisserende rol op het gebied van delta's in de wereld als voorzitter van de Champions Group voor Delta's en Kustgebieden waar verschillende landen zich hebben aangesloten om klimaatweerbaarheid aldaar te vergroten en actief kennis uit te wisselen.

### **Indicatoren en Kengetallen**

#### *Hoogwaterbescherming*

Hieronder zijn in figuur 4 en 5 de beleidsmatige indicatoren voor hoogwaterbescherming opgenomen. In productartikelen 1, 2 en 3 van het Deltafonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

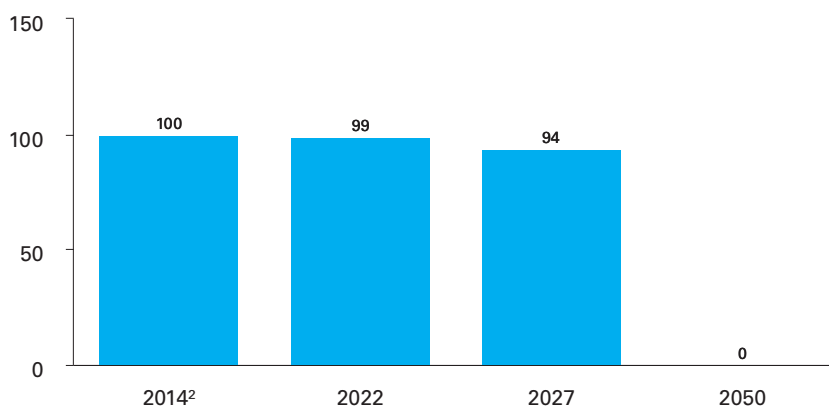
Ongeveer 60% van ons land zou regelmatig onder water staan als er geen dijken en duinen zouden zijn. In dit gebied wonen negen miljoen mensen en wordt 70% van ons BNP verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II 2015–2016, [34 436, nr. 3](#)).

Doel van het waterveiligheidsbeleid is:

- Iedereen in Nederland die achter een dijk woont, krijgt ten minste een basis beschermingsniveau van 1/100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar.
- Daarnaast wordt extra bescherming geboden op plaatsen waar kans is op:
  - grote groepen slachtoffers;
  - en/of grote economische schade;
  - en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare; infrastructuur van nationaal belang.

Als basis voor het bereiken van de doelen van het waterveiligheidsbeleid geldt sinds 1 januari 2017 een nieuwe normering voor de primaire waterkeringen. In 2050 moeten al deze keringen aan de wettelijke normen voldoen.

**Figuur 4 Indicator 1: ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v de referentiesituatie.<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Bron: RWS

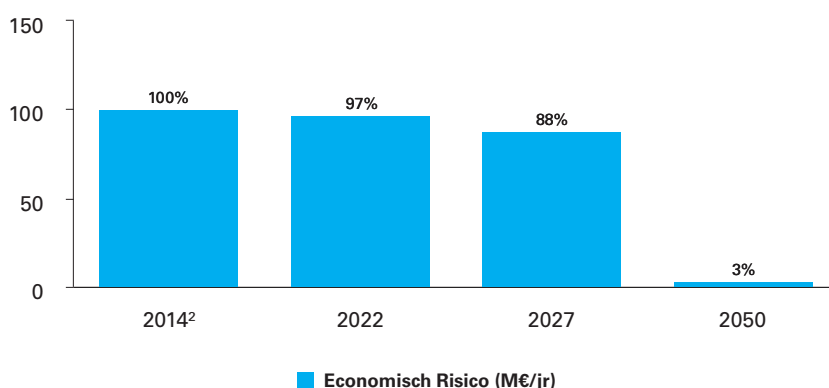
<sup>2</sup> De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

### Toelichting

Het waterveiligheidsbeleid is erop gericht om het risico van overstromingen naar het aanvaard risiconiveau te krijgen in 2050. Dit betekent een basisbeschermingsniveau voor iedereen en een economisch risico waarbij de kosten en baten tegen elkaar opwegen. Daarvoor zijn in 2017 nieuwe normen in de wet vastgelegd waaraan alle primaire keringen in 2050 moeten voldoen. In de periode tot aan 2050 worden primaire keringen die niet aan die nieuwe normen voldoen versterkt via het HWBP.

De keringen voldoen nog niet allemaal aan die nieuwe norm. Er is berekend hoe groot het economische risico is en hoeveel mensen wonen in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet wordt gehaald op het moment dat het nieuwe beleid (2014) is vastgelegd. Dit wordt de referentiesituatie genoemd en de waarden zijn op 100% gesteld. Ten opzichte van deze referentie wordt de ontwikkeling van het overstromingsrisico in de tijd afgezet. Doordat keringen versterkt gaan worden, zal het aantal mensen waarvoor het basisbeschermingsniveau nog niet is gehaald en het economisch risico de komende 30 jaar afnemen tot het niveau dat volgens het beleid in 2050 bereikt moet zijn.

**Figuur 5 Indicator 2: ontwikkeling in het afnemen van het economisch risico t.o.v de referentiesituatie.<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Bron: RWS

<sup>2</sup> De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

### **Toelichting**

Het (actuele) risico in 2022 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot en met 2021 in het HWBP; tot en met 2021 is circa 28 kilometer dijk versterkt. De afname van het risico tot 2027 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen tot en met 2026, zoals is opgenomen in het HWBP. Aangezien er tot 2022 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico met circa 3% afgenomen ten opzichte van de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen tot en met 2026 zal het economisch risico tot 2027 met circa 12% ten opzichte van de referentiesituatie zijn afgenomen. Het aantal mensen in 2022 dat nog niet kan rekenen op de basisveiligheid is met circa 1% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. De verwachting is dat dit tot 2027 is opgelopen tot een afname van circa 6%.

In 2050 moeten alle keringen aan de nieuwe normen voldoen. Dan moet overal aan het basisbeschermingsniveau zijn voldaan en is het economisch risico afgenomen tot het aanvaard economisch risiconiveau. In de indicator wordt daarom ook het jaar 2050 geprojecteerd.

#### *Waterkwaliteit (schoon (drink)water)*

Het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems, en van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden is afhankelijk van de maatregelen die verschillende overheden in binnen- en buitenland treffen. Zowel in Nederland als in de omliggende landen werkt men daaraan volgens de systematiek van de Kaderrichtlijn Water, in een cyclus van zes jaar. Een actuele beschrijving van de toestand is opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027. Dit is een actualisatie van de toestandbeschrijving uit de vorige plannen van 2015. In 2027 zal het beeld opnieuw geactualiseerd worden. De voortgang van de uitvoering van maatregelen wordt jaarlijks gedaan in de rapportage «De Staat van Ons Water» en onderliggende jaarrapportage ecologische waterkwaliteit en natuur (Kamerstukken II 2020-2021, [27625 nr. 538](#)); ons water)

#### *Integraal waterbeleid*

In De Staat van Ons Water wordt vanaf 2016 jaarlijks integraal door de partners van het Bestuursakkoord Water (BAW) gerapporteerd over de voortgang van de uitvoering van het waterbeleid in het voorgaande jaar. De Stuurgroep Water heeft in december 2018 besloten dat vanaf 2019 De Staat van Ons Water uitsluitend zal worden gericht op de Tweede Kamer als doelgroep. Meer uitgebreide informatie over De Staat van Ons Water is te vinden op Communicatie naar de burger zal plaatsvinden via de website [www.onswater.nl](http://www.onswater.nl) en [www.noordzeeloket.nl](http://www.noordzeeloket.nl).

### **C. Beleidswijzigingen**

Op dit artikel zijn geen beleidswijzigingen voorzien voor 2023.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 11 Budgettaire gevolgen van beleid art. 11 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>30.650</b>	<b>124.114</b>	<b>48.100</b>	<b>45.114</b>	<b>43.821</b>	<b>40.465</b>	<b>38.769</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>45.678</b>	<b>68.821</b>	<b>59.877</b>	<b>56.431</b>	<b>55.037</b>	<b>51.674</b>	<b>49.983</b>
<b>1 Algemeen Waterbeleid</b>	<b>34.836</b>	<b>49.805</b>	<b>42.221</b>	<b>39.055</b>	<b>38.950</b>	<b>38.587</b>	<b>37.396</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>2.625</i>	<i>14.143</i>	<i>12.979</i>	<i>10.130</i>	<i>10.161</i>	<i>10.127</i>	<i>8.923</i>
FLOW	0	75	1.834	1.834	1.834	1.834	1.834
KAWI	0	1.395	1.345	1.000	0	0	0
Klimaat Bestuur/NOVI	838	1.310	1.228	1.295	1.184	1.183	1.189
CORA	272	1.131	450	0	0	0	0
VN Water	0	2.900	3.450	0	0	0	0
Overige Opdrachten	1.515	7.332	4.672	6.001	7.143	7.110	5.900
<i>Subsidies</i>	<i>11.445</i>	<i>19.217</i>	<i>13.748</i>	<i>13.548</i>	<i>13.548</i>	<i>13.352</i>	<i>13.352</i>
Partners for Water 4 (HGIS)	10.213	4.556	0	0	0	0	0
Partners for Water 5 (HGIS)	0	11.252	11.252	11.252	11.252	11.252	11.252
Blue Deal (HGIS)	1.090	2.230	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
WI	60	1.100	400	200	200	0	0
Overige Subsidies	82	79	96	96	96	100	100
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>16.160</i>	<i>16.445</i>	<i>15.494</i>	<i>15.377</i>	<i>15.241</i>	<i>15.108</i>	<i>15.121</i>
Waarvan bijdrage aan KNMI	1.626	609	394	394	394	394	394
Waarvan bijdrage aan RWS	14.534	15.836	15.100	14.983	14.847	14.714	14.727
<i>Bijdragen aan mederoverheden</i>	<i>4.506</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
WKB	4.506	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>2 Waterveiligheid</b>	<b>2.905</b>	<b>3.076</b>	<b>3.129</b>	<b>3.129</b>	<b>3.129</b>	<b>3.129</b>	<b>3.129</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>2.905</i>	<i>3.076</i>	<i>3.129</i>	<i>3.129</i>	<i>3.129</i>	<i>3.129</i>	<i>3.129</i>
RWS Waterveiligheid	2.395	2.476	2.456	2.456	2.456	2.456	2.456
Overige Opdrachten	510	600	673	673	673	673	673
<b>3 Grote oppervlaktewateren</b>	<b>1.296</b>	<b>1.572</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>1.196</i>	<i>1.472</i>	<i>1.465</i>	<i>1.465</i>	<i>1.465</i>	<i>1.465</i>	<i>1.465</i>
RWS Zuid-Westelijke Delta	934	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Overige Opdrachten	262	422	415	415	415	415	415
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<b>4 Waterkwaliteit</b>	<b>6.641</b>	<b>14.368</b>	<b>12.962</b>	<b>12.682</b>	<b>11.393</b>	<b>8.393</b>	<b>7.893</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>3.963</i>	<i>12.806</i>	<i>11.242</i>	<i>10.992</i>	<i>9.703</i>	<i>6.703</i>	<i>6.203</i>
Noordzee akkoord	294	5.200	5.140	5.140	4.640	1.640	1.140
RWS WKK opdrachten	2.852	5.742	4.708	4.638	3.848	3.848	3.848
WKK opdrachten	462	1.037	898	928	928	928	928
Overige Opdrachten	355	827	496	286	287	287	287
<i>Subsidies</i>	<i>400</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>2.278</i>	<i>1.532</i>	<i>1.690</i>	<i>1.690</i>	<i>1.690</i>	<i>1.690</i>	<i>1.690</i>
WKK contributies	1.063	111	640	640	640	640	640
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	1.215	1.421	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
<b>Ontvangsten</b>	<b>408</b>	<b>223</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

**Tabel 12 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid	488.509	574.036	466.224	420.471	253.881
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	164.608	150.945	141.478	152.036	168.307
<b>Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid</b>	<b>653.117</b>	<b>724.981</b>	<b>607.702</b>	<b>572.507</b>	<b>422.188</b>
waarvan					
01.01 Grote projecten waterveiligheid	122.013	89.081	1.478	75.804	22.162
01.02 Ontwikkeling waterveiligheid	510.860	620.750	592.768	485.568	390.289
01.03 Studiekosten	20.244	15.150	13.456	11.135	9.737

**Tabel 13 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	142.386	47.159	45.198	51.511	78.688
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening					
<b>Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>142.386</b>	<b>47.159</b>	<b>45.198</b>	<b>51.511</b>	<b>78.688</b>
waarvan					
02.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	137.886	43.020	37.811	49.311	76.488
02.03 Studiekosten	4.500	4.139	7.387	2.200	2.200

**Tabel 14 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing	371.642	328.297	407.218	185.624	136.610
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing					
<b>Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing</b>	<b>371.642</b>	<b>328.297</b>	<b>407.218</b>	<b>185.624</b>	<b>136.610</b>
waarvan					
03.01 Exploitatie	8.028	8.055	8.055	8.055	8.283
03.02 Onderhoud en vernieuwing	363.614	320.242	399.163	177.569	128.327

**Tabel 15 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	243.009	193.233	103.707	91.346	95.802
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet					
<b>Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet</b>	<b>243.009</b>	<b>193.233</b>	<b>103.707</b>	<b>91.346</b>	<b>95.802</b>
waarvan					
04.02 GIV/PPS	243.009	193.233	103.707	91.346	95.802

**Tabel 16 Extracomptabele verwijzing naar artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Deltafonds aan artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	384.515	412.597	434.562	427.762	610.548
Andere ontvangsten van artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven					
<b>Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>384.515</b>	<b>412.597</b>	<b>434.562</b>	<b>427.762</b>	<b>610.548</b>
waarvan					
05.01 Apparaat	264.444	260.910	266.893	259.725	258.806
05.02 Overige uitgaven	95.355	72.947	73.288	73.417	75.107
05.03 Investeringsruimte	12.216	23.277	30.881	19.112	142.135
05.04 Reserveringen	12.500	55.463	63.500	75.508	134.500

**Tabel 17 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	113.779	151.963	166.946	175.345	235.993	
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit						
<b>Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>113.779</b>	<b>151.963</b>	<b>166.946</b>	<b>175.345</b>	<b>235.993</b>	
waarvan						
07.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	58.791	78.946	107.100	114.125	158.824
07.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	38.144	53.364	46.060	60.355	76.404
07.03	Studiekosten	16.844	19.653	13.786	865	765

**Tabel 18 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (x € 1.000)**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Visserij: innovatie LNV (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	0	0	485	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, lenW (€ 23,9 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	0	294	5.073	5.000	5.000	4.500	1.500	1.000	500	500	500
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP vanaf 2024, EZK (€ 21 miljoen)	0	0	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Versterking toezicht NVWA, LNV (€ 14 miljoen)	0	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	2.000
Veilige doorvaart windparken (€ 12 miljoen)	0	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	0
<b>Totaal: € 80,9 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMVAF)</b>	<b>0</b>	<b>294</b>	<b>9.184</b>	<b>9.111</b>	<b>12.111</b>	<b>11.611</b>	<b>8.611</b>	<b>8.111</b>	<b>7.611</b>	<b>7.611</b>	<b>6.611</b>

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

**Tabel 19 Budgetflexibiliteit**

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	71%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	18%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	11%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 11 is voor 2023 71% juridisch verplicht.

#### Opdrachten

Het beschikbare budget in 2023 is voor 16% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2022 zijn aangegaan met een kaseffect in 2023, waaronder de structurele uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet en voor het programma gericht op acceleratie en implementatie van waterprojecten van de 2030 agenda, waarbij de Nederlandse inzet wordt gecombineerd door de High Level Panel on Water (HLPW) coalitie van 11 landen, de Wereldbank en de Verenigde Naties. De wettelijke taken van de Waterwet heeft dit betrekking op onder andere werken met de nieuwe normering, regie op de kennisontwikkeling waterveiligheid, werkzaamheden ten behoeve van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (onderzoek naar maatregelen voor Rijn, IJssel en Maas), de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en advisering over de

waterkeringen en kust. Verder heeft een deel betrekking op de betaling van de lopende verplichtingen die aangegaan zijn tot en met 2022, waaronder de gebiedsagenda Wadden 2050, Eems-Dollard 2050.

#### *Subsidies*

Het subsidiebudget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreft o.a. het vervolprogramma HGIS Partners voor Water vanaf 2022 en de subsidies voor Blue Deal, het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), Dutch Wavemakers, het Nationaal Waterplan en Free Flow. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI wordt ingezet voor diverse onderzoeken en analyses die betrekking hebben op kennisontwikkeling.

#### *Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de structurele contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast zijn ze bestemd voor de bijdragen aan: de High Level Panel on Water (HLPW), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), the Economic Commission for Europe van de United Nations (UN/ECE), de Deltacoalitie Water en Diplomatie en aan de Verenigde Naties (VN), die onder andere het gevolg zijn van een tweetal Memoranda of Understanding.

### **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

#### **1 Algemeen waterbeleid**

##### **Opdrachten**

##### *Serviceteam Rijk*

Het Serviceteam Rijk (STR) digitaliseert de regelgeving onder de Omgevingswet. Departementen dragen naar gebruik bij aan de kosten voor het Serviceteam Rijk. Voor de bijdrage van lenW wordt een jaarlijkse bijdrage geleverd aan het ministerie van BZK.

##### *Topsector Water en Maritiem*

In het kader van het missiegedreven topsector- en innovatiebeleid ondersteunt en versterkt lenW de Topsector Water en Maritiem (TSWM). De economische kansen van maatschappelijke thema's en publiek-private samenwerking staan hierbij centraal. Daarbij wordt in samenwerking met onder meer de Ministeries van EZK en LNV gewerkt aan maatschappelijk thema's, zoals landbouw, water en voedsel. Ook werkt lenW met de TSWM aan een Human Capital Agenda, om te bevorderen dat er voldoende goed opgeleide en gekwalificeerde mensen werken in de watersector. Hiervoor wordt aan de hand van arbeidsmonitors bepaald hoe het ervoor staat binnen de topsector Water en Maritiem.

##### *Programmeerfunctie kennis en innovatie voor water en bodem*

In de programmeerfunctie werkt lenW met kennisorganisaties, bedrijven en overheden samen om vanuit maatschappelijke opgaven richting te geven



aan de inzet van kennis en innovatie op water en bodem. lenW initieert en faciliteert het proces om overzicht te geven over kennis en innovaties voor water en bodem en jaarlijks op een aantal urgente thema's kansen en knelpunten te verkennen en te komen tot vervolgacties.

#### *Strategisch onderzoek*

In samenwerking met NWO, wetenschap, TO2 onderzoeksinstituten, bedrijfsleven en overheden wordt strategisch onderzoek ontwikkeld voor actuele maatschappelijke ontwikkelingen, zoals klimaatadaptatie en zeespiegelstijging. lenW draagt hieraan bij om kennis en innovatie te realiseren op het terrein van water en bodem, onder meer via de Nationale Wetenschaps Agenda, zoals het onderzoek gefinancierd op het terrein van onder andere de ecologische effecten van klimaatverandering in de wadden.

#### *Klimaatadaptatie*

Financiële middelen worden ingezet voor opdrachten die bijdragen aan de transitie naar een klimaatbestendige ruimtelijke inrichting van Nederland. lenW heeft hierbij een coördinerende rol, gericht het aanjagen van onderdelen van het eigen ministerie en de andere departementen, om in hun sectoren klimaatadaptatie onderdeel maken van beleid en uitvoering. Verder worden middelen ingezet om ook particuliere organisaties en burgers te stimuleren om maatregelen te nemen die de weerbaarheid tegen weersextremen vergroten. De uitgaven passen verder bij de verdere uitwerking van de Nationale Adaptatie Strategie. De uitwerking van de NAS loopt voor een belangrijk deel ook via het Deltaprogramma, in het bijzonder via Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie.

#### *Helpdesk water*

Aan de Helpdesk Water, onderdeel van RWS, wordt jaarlijks een bijdrage geleverd. In 2021 is de integratie van de website van de Helpdesk Water in het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) grotendeels voltooid. Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet zal de Helpdesk Water niet meer worden bijgehouden. Deze behoudt dan nog wel tijdelijk een archieffunctie. De actuele informatie is dan te vinden via de website van het IPLO. De vraagafhandeling vanuit de Helpdesk Water verloopt sinds 1 juli 2021 al onder de gezamenlijke afzender Help Desk Water en IPLO.

#### *Omgevingsloket Online*

Voor de uitvoering van het bestaande Omgevingsloket Online (OLO) wordt een jaarlijkse bijdrage geleverd ten behoeve van water- en omgevingsvergunningen. Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet stopt deze bijdrage en wordt een bijdrage verwacht van lenW op het beheer van het digitaal stelsel Omgevingswet (DSO).

#### *Waterheffingen*

Samen met de Unie van Waterschappen is gewerkt aan de voorbereiding van wetgeving om de zuiveringsheffing, de verontreinigingsheffing en de watersysteemheffing te moderniseren en een aantal knelpunten in de belastingheffing op te lossen.

#### *Water Internationaal*

Verder wordt er in 2023 uitvoering gegeven aan opdrachten in het kader van Operationalisering Resultaatgerichte Aanpak die vanuit de middelen Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) worden gefinancierd (HGIS), zoals: Valuing Water, Global Governance, Water as Leverage en (ondersteuning van) de Watergezant. En marge van de VN 2023 Water

conferentie en de Klimaat conferenties (COP)'s) worden diverse jeugd evenementen georganiseerd.

Diverse opdrachten worden in 2023 voorzien van vervolgoopdrachten, zoals een vervolgprogramma voor Water as Leverage, Valuing Water Initiative (inclusief Water & Heritage), samenwerking met internationale kennisplatforms en coalities (Water & Climate Coalition) voor het aanjagen van de klimaatagenda en de SDG's (2030 Agenda). HGIS middelen worden ingezet om bij te dragen aan de kennisproducten, rapporten en side-events die en marge van de United Nations Global Water Conference 2023 worden gepresenteerd.

### **Subsidies**

Ook in 2023 wordt uitvoering gegeven aan de in 2022 gestarte subsidie-regeling van het programma Partners voor Water (PvW) 2022–2027. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA). Het programma wordt aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de vier ministeries BZ, EZK, LNV en IenW samenwerken. Voor de uitvoering van het PvW 2022–2027 programma is mandaat verleend aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het budget is onderverdeeld in een deel voor lange termijn samenwerking met negen Deltalanden, een subsidieel ten behoeve van marktbetrokkenheid en thematische component en Holland promotie.

In 2022 is de subsidieregeling van start gegaan van de Blue Deal (2022-2027). Het betreft een internationaal programma van 21 waterschappen die worden aangestuurd door de Unie van Waterschappen. Het ministerie van Buitenlandse Zaken en IenW zijn gezamenlijk subsidieverstrekker waarvan de tweede subsidiefase loopt tot en met 2027. De Blue Deal is een programma tot en met 2030 met één duidelijk doel: 20 miljoen mensen in 40 stroomgebieden wereldwijd helpen aan schoon, voldoende en veilig water. De focus ligt op het bieden van hulp, maar ook op het creëren van kansen voor het bedrijfsleven en leren van andere landen om het eigen werk in Nederland te blijven verbeteren. In 2022 is reeds een toezegging gedaan voor de tweede fase van het Blue Deal programma 2022-2027 op basis van HGIS financiering waaraan in 2023 uitvoering wordt gegeven.

Via het multilaterale spoor is Nederland actief betrokken in het organiseren van een VN 2023 Water Conferentie, gericht op het aanjagen van de uitvoeringsagenda voor waterveiligheid en waterzekerheid in de wereld. IenW werkt hierbij nauw samen met o.a. het ministerie van Buitenlandse Zaken en UN-WATER aan de voorbereiding.

In het licht van de bredere klimaatagenda worden jongerenorganisaties actief betrokken. De inzet is gericht op een internationaal platform (Wavemakers United) om draagvlak en betrokkenheid van een duurzame aarde te stimuleren. De samenwerking met de jongeren organisaties geeft ook een impuls aan de Human Capital agenda (toekomstige arbeidsmarkt) en stimuleert jongeren te kiezen voor klimaat-, water en milieustudies (Dutch Wavemakers Roadmap).

Ten aanzien van de Topsector Water en Maritiem wordt op basis van HGIS-financiering het WTEX10 programma (800K Euro) gesteund, de secretariatsrol van het NWP voor het kernteam Water Internationaal (100K Euro) en het monitoren van de performance van de watersector via door middel van de WEX (100K Euro). De inzet ondersteunt de missie gedreven aanpak van

de Topsector Water en Maritiem die interdepartementaal speerpunt van beleid vormt om de economische samenwerking te versterken waarbij de overheid en de watersector samen nauw optrekken.

Er wordt een jaarlijkse bijdrage van € 69.000 verstrekt aan de provincie Friesland ten behoeve van het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW). Het Omgevingsberaad Waddengebied is het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW). Het is tevens een platform waar gestructureerde discussies over het Waddengebied worden geïnitieerd en waar informatie over het Waddengebied wordt uitgewisseld. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA), vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares. Hiervoor wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

Aan het KNMI worden diverse onderzoeken en analyses gevraagd die betrekking hebben op kennisontwikkeling ten behoeve van windklimaat en afvoerstatistiek rivieren en voor klimaatadaptatie.

## **2 Waterveiligheid**

### **Opdrachten**

#### *Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR)*

Conform de verplichtingen van de Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) wordt in 2023 in een zes jaarlijkse cyclus gewerkt aan het opstellen van de voorlopige overstromingsrisicobeoordeling, de overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten en de overstromingsrisico-beheerplannen over de beoordeling en beheer van overstromingsrisico's in de vier (internationale) stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde. Dit in overeenstemming met de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW).

In 2023 worden de resultaten van de eerste beoordelingsronde van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe normen vertaald naar een landelijk beeld. Ook start vanaf 1 januari 2023 de tweede beoordelingsronde op basis van de nieuwe omgevingsregeling en bijpassend basinstrumentarium. Voor deze beoordeling worden diverse opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders. Daarnaast worden opdrachten verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en vast te leggen.

Ook worden opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling ten aanzien van de kust, onder andere over (de gevolgen van) zeespiegelstijging en de kustontwikkeling.

Voor verdere kennis- en modelontwikkeling met betrekking tot rivieren worden in 2023 opdrachten verstrekt. Dit zijn onder andere opdrachten over lange termijn morfologische ontwikkeling van de rivieren onder invloed van onder andere klimaatverandering. Daarnaast wordt kennisontwikkeling ondersteund die betrekking heeft op de voorbereiding van de maatregelenpakketten en de bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, de IJssel als ook de Maas.

### **3 Grote oppervlaktewateren**

#### **Opdrachten**

Regio, Rijk en stakeholders werken vanuit het uitvoeringsprogramma van het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta verder aan onder meer de vervolgaanpak van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050, in samenhang met de prioritaire opgaven van de Omgevingsagenda Zuidwest. Samen met het Vlaams Gewest en de stakeholders (Schelderaad) wordt verder gewerkt aan het onderzoeksprogramma en de langtermijnperspectieven voor een klimaatbestendig veilig, economisch vitaal en ecologisch veerkrachtig Schelde-estuarium. De (tussen)resultaten daarvan worden betrokken bij de eerstvolgende evaluatie van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium. Deze start in 2023.

Eind 2022 worden, naar verwachting, door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Natuur en Stikstof de projectvoorstellen voor de derde tranche van de PAGW geselecteerd. Deze projectvoorstellen zullen in de periode tot en met 2029 nader worden verkend en uitgewerkt en nadat deze stappen met succes doorlopen zijn zullen de uitgewerkte voorstellen vanaf 2030 tot en met 2033 worden gerealiseerd. In 2023 wordt invulling gegeven aan de toekomstvisies 2050 voor het Waddengebied en voor de Eems-Dollard, alsmede aan de pilot Waddenslib. De beheerautoriteit Wadden zal verder invulling geven aan de opstelling van een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

Rijk en regio werken sinds 2015 structureel samen aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma. De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld dat is geformuleerd. Hier wordt stapsgewijs naar toegewerkt door adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

In 2023 wordt samen met regio en stakeholders het ontwikkelperspectief van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta nader uitgewerkt. Voor het Volkerak-Zoommeer wordt het onderzoek naar de ontwikkeling van de ecologische waterkwaliteit en de zoetwaterfunctie van dat meer gecontinueerd. Voor de Oosterschelde wordt optimalisatieonderzoek uitgevoerd voor een duurzame balans tussen de functies van de Oosterschelde op het gebied van waterveiligheid, economie, ecologie en landschap. Samen met het Vlaams Gewest wordt voor de uitvoering van de Scheldeverdragen samen met de stakeholders verder gewerkt aan het (onderzoeks)programma 2019-2023 van de roadmap van de Agenda voor de Toekomst voor het Schelde-estuarium.

In 2023 wordt verdere invulling gegeven aan het Uitvoeringsprogramma 2021-2026 van de Agenda voor het Waddengebied 2050.

Voor Eems-Dollard werken rijk en regio sinds 2015 structureel samen aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma.

De drie landen die grenzen aan de Waddenzee, Nederland, Duitsland en Denemarken, vormen samen de Trilaterale samenwerkingslanden. Ze overleggen regelmatig over het vormen of aanpassen van het beschermingsbeleid van werelderfgoed Waddenzee. De beheerautoriteit Wadden geeft verder invulling aan de opstelling van een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

Aan Adaptief Meerjaren Programma ED 2050 is voor de periode 2021-2026 een nieuw programmaplan opgesteld. Voor het programma-management daarvan wordt een bijdrage voorzien van euro 100K in de MAB.

#### **4 Waterkwaliteit**

##### **Opdrachten**

De opdrachtverlening heeft betrekking op de Kaderrichtlijn Water, onderzoeken naar de emissies van de glastuinbouw, Emissieregistratie en onderzoeken naar chemische waterkwaliteit en zwemwaterkwaliteit.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent een zesjarige plancyclus. In 2023 wordt verder invulling gegeven aan de verdere ontwikkeling van indicatoren en parameters om de milieutoestand te kunnen monitoren en de goede milieutoestand te bepalen: ter uitwerking van de geactualiseerde Mariene Strategie deel 1 en 2 uit respectievelijk 2018 en 2020, en ter voorbereiding van de actualisatie van de Mariene Strategie deel 1 in 2024 (beoordeling van de toestand van het mariene milieu, bepalen van goede milieutoestand, milieudoelen en bijbehorende indicatoren). De uitvoering van de KRM vindt plaats in samenwerking met de ministeries van EZK en LNV. Er wordt ingezet op internationale afstemming en samenwerking (Noordzeeregio, OSPAR, EU), op samenwerking met kennisinstututen en belanghebbenden en op cofinanciering uit EU-fondsen als Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) en Interreg Community Initiative (INTERREG).

De opdrachtverlening heeft betrekking op de KRW, Delta-Aanpak Waterkwaliteit, glastuinbouw, emissieregistratie en op Noordzee- en Internationaal waterbeleid.

##### *Noordzeeakkoord*

Medio 2020 is tussen het kabinet en maatschappelijke organisaties het Noordzeeakkoord gesloten. Voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord is een transitiebedrag van € 126 miljoen tot en met 2030 beschikbaar. Binnen het Noordzeeakkoord waren ook middelen beschikbaar gesteld (€ 74 mln.) voor het uitvoeren van een saneringsregeling. Omdat een sanering vanuit deze middelen niet mogelijk is gebleken, konden de middelen niet langer voor dit doel worden ingezet en komen deze te vervallen. Vanuit de BAR zullen wel middelen worden ingezet voor sanering in de visserijvloot (zie eerste suppletoire begroting LNV, Kamerstuk [36 120 XIV, nr. 2](#)). Dit bedrag is inclusief € 45 miljoen vanuit het aanstaande Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds (EMFAF). Dit budget is bedoeld voor verduurzaming van de visserij, voor natuurherstel, monitoring en onderzoek, voor de veilige doorvaart binnen de aan te leggen windparken en voor extra handhaving door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Op de begroting van artikel 11 worden meerjarig uitgaven begroot voor monitoring, onderzoek en natuurherstel binnen het Noordzeeakkoord (€ 24 miljoen tot en met 2030). De overige uitgaven van het Noordzeeakkoord worden begroot en verantwoord op andere departementale begrotingen.

In het Programma Noordzee 2022-2027 zijn windenergiegebieden aangewezen om vorm te geven aan de energietransitie. Ook is aangekondigd dat Nederland een verkenning is gestart naar strategische samenwerking tussen Noordzeelanden, gericht op het behalen van gezamenlijke internationale en nationale doelen voor een gezonde zee met een duurzame blauwe economie volgend uit VN-Duurzaamheidsdoelen voor 2030, de Europese Green Deal en richtlijnen als KRM, MSP en Europese wetgeving voor natuur en visserij. doel is om in de eerste helft van 2023 samen met de Noordzeelanden en andere betrokken organisaties conclusies te trekken over een Noordzeebekkenstrategie.

In de zeeën rondom Caribisch Nederland en in de Atlantische oceaan investeert Nederland in de versterking van de monitoring van de waterkwaliteit en van de effecten van klimaatverandering op het oceaansysteem.

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

Ook in 2023 blijft Nederland werken aan het internationale profiel van Nederland als kenniscentrum voor watervraagstukken. Dit is verwoord in de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence wordt gedeeltelijk ingevuld door middel van memoranda of Understanding (MOU) met twee internationale UNESCO-watercentra, namelijk ondersteuning capacity building door IHE-Delft en grondwater monitoring en assessment door IGRAC te Delft. Het gaat hier om ondersteuning capacity building. Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's). In een van de subdoelen van de SDG's die zich richt op steden wordt specifiek de nadruk gelegd op het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. Verder worden bijdragen geleverd aan onder andere het Sendai raamwerk van de 'UN-office for disaster risk reduction (UNISDR)', aan de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, Wereldbank, Water Global Practice WGP, aan de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) inzake waterbeheer en aan Habitat for Humanity voor schoon drinkwater (HABITAT).

Nederland participeert in verdragen waarin de internationale riviercommissies voor de Rijn, de Maas en de Schelde zijn opgericht. In deze commissies bespreekt Nederland watervraagstukken op het gebied van kwaliteit, droogte en overstroming en wordt de contributie voor deze commissies jaarlijks vastgesteld.

Nederland doet jaarlijks een contributie voor de uitvoering van het Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag, waarmee wordt ingezet op internationale samenwerking en afstemming over vraagstukken op het gebied van mariene milieu, ecologie en biodiversiteit in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee, mede in relatie tot de uitvoering van de KRM.

## 3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

### A. Algemene doelstelling

Een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. Het doel is de vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met de maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie aan te pakken. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland.

Het Rijk is enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan. Daardoor heeft de Minister van IenW een stimulerende en een regisserende rol.

Tabel 20 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.13 per subthema (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>73.935</b>	<b>122.472</b>	<b>117.282</b>	<b>133.846</b>	<b>142.776</b>	<b>133.808</b>	<b>135.808</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>79.900</b>	<b>117.368</b>	<b>130.944</b>	<b>148.937</b>	<b>150.990</b>	<b>142.959</b>	<b>143.958</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
4 Ruimtegebruik bodem	77.902	115.499	130.944	148.937	150.990	142.959	143.958
5 Eenvoudig Beter	1.998	1.869	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### B. Rol en verantwoordelijkheid

#### Stimuleren

Voor het onderdeel Bodem en Ondergrond is de algemene doelstelling om te komen tot een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De (Rijks)structuurvisie Ondergrond vormt een belangrijke basis voor het ordenen van activiteiten met betrekking tot bodem en ondergrond.

Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van:

- Het bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken met andere overheden.
- Het efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
- Het aanpassen van de Wet VROM BES en de Wet Fin BES met als doel het mogelijk maken van het invoeren van een afvalwaterheffing en de verkoop van gezuiverd afvalwater voor irrigatie en zo de exploitatiekosten van het afvalwaterbeheer in het kader van de afvalwatervoorziening op Bonaire (Caribisch Nederland) te dekken.



### **Regisseren**

De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid. De Minister van IenW is vanuit deze rolopvatting verantwoordelijk voor:

- Het ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet.
- Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen.
- De verdere ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid van bodem en ondergrond als basis voor maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS.
- De verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht.
- Het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Het programma Versterking bodemstelsel dat wil bijdragen aan de bescherming van de bodemkwaliteit in Nederland door het vertrouwen van alle betrokken partijen in het Kwaliteit Bodem en Ondergrond (Kwalibo) -te herstellen. Verbetering van het Kwalibo-stelsel is hiervoor noodzakelijk net als het versterken van invulling van de systeemverantwoordelijkheid; het verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving, en het versterken van de organisatie, kennis en samenwerking (binnen het ministerie: Beleid/RWS/ILT).
- Het beleid (beleidsnota drinkwater), de regelgeving (drinkwaterwet) en het uitvoeren van toezicht/handhaving (via de ILT) op de levering van deugdelijk drinkwater,
- De zorg – samen met andere bestuursorganen – voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening (zorgplicht)
- De drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland, middels het wijzigen van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (verbeteren uitvoerbaarheid) om zo de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen. Door het insulaire karakter, de geringe bevolkingsomvang en het ontbreken van grote zoetwatervoorraden zal de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland nooit kosten-dekkend zijn. Het Ministerie van IenW stelt daarom een subsidie op de transportkosten voor drinkwater (Bonaire, Sint Eustatius en Saba) beschikbaar en is voornemens dat ook te doen voor gebotteld drinkwater op Saba. Er wordt ook middels een subsidie bijgedragen aan de afvalwaterreiniging (Rioolwaterzuivering) op Bonaire.
- Beleid omtrent afvalwatervoorziening. De Minister wijzigt de Wet VROM BES en de Wet FIN BES ten einde een grondslag te organiseren voor een door de eilanden (vrijwillig) in te voeren afvalwaterheffing.

### **Indicatoren en Kengetallen**

De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond worden deels verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds en deels via subsidies. Gedurende de looptijd van de afsprakenperiode wordt aan RWS gerapporteerd over de bereikte resultaten. De monitoring wordt ontsloten door RWS Bodemplus.



Door de bevoegde overheden Wet bodembescherming wordt aan RWS gerapporteerd over de voortgang van de aanpak van de zogenaamde spoedopgave. Verder verstrekken de bevoegde overheden jaarlijks informatie aan de minister over de voortgang van de activiteiten waarover subsidie is ontvangen.

### **C. Beleidswijzigingen**

Wanneer de Omgevingswet in werking treedt verandert daarmee het wettelijk kader en de bevoegd gezag verdeling tussen gemeenten en provincies met betrekking tot bodemsanering. Hiermee zal met het maken van nieuwe bestuurlijke afspraken rekening worden gehouden.

In december 2021 is een actualisatie van het handelingskader PFAS gepubliceerd. Op basis van dit handelingskader zal de verankering van PFAS in de bodemregelgeving plaatsvinden. Hiervoor worden de uitkomsten van enkele onderzoeken afgewacht, vooral het onderzoek naar het uitlooggedrag van PFAS naar grondwater. Ook zal moeten worden gezorgd dat de PFAS-bodemregelgeving aansluit op die van andere compartimenten. In 2023 zal verder worden gewerkt aan de ontwikkeling van een algemene methodiek voor niet-genormeerde stoffen in de bodem en waterbodem. In de tweede helft van 2022 is door middel van een pilot op bodem- en waterbodemlocaties bekeken of opkomende stoffen kunnen worden gemeten, hoe verspreid deze zijn en wat vervolgens het handelingsperspectief voor bevoegde gezagen en toepassers is. De resultaten van de pilot worden in de eerste helft van 2023 verwacht. Op basis hiervan wordt het handelingsperspectief verder uitgewerkt.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 21 Budgettaire gevolgen van beleid art. 13 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>73.935</b>	<b>122.472</b>	<b>117.282</b>	<b>133.846</b>	<b>142.776</b>	<b>133.808</b>	<b>135.808</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>79.900</b>	<b>117.368</b>	<b>130.944</b>	<b>148.937</b>	<b>150.990</b>	<b>142.959</b>	<b>143.958</b>
<b>4 Ruimtegebruik bodem</b>	<b>77.902</b>	<b>115.499</b>	<b>130.944</b>	<b>148.937</b>	<b>150.990</b>	<b>142.959</b>	<b>143.958</b>
<i>Opdrachten</i>	7.754	16.817	18.487	16.387	11.687	6.687	6.687
Bodem en STRONG	4.645	13.909	15.744	13.644	8.944	3.944	3.944
RWS Leefomgeving	3.109	2.417	2.535	2.535	2.535	2.535	2.535
Overige Opdrachten	0	491	208	208	208	208	208
<i>Subsidie</i>	14.087	18.380	18.902	24.135	25.936	24.943	26.142
Bedrijvenregeling	3.943	8.000	9.000	16.000	18.151	17.151	18.150
Subsidies Caribisch Nederland	10.144	10.380	9.902	8.135	7.785	7.792	7.992
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	3.825	6.916	5.087	5.087	5.087	5.087	5.087
Waarvan bijdrage aan RWS	3.825	3.869	3.869	3.869	3.869	3.869	3.869
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	3.047	1.218	1.218	1.218	1.218	1.218
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	52.176	73.386	88.468	103.328	108.280	106.242	106.042
Caribisch Nederland	144	0	0	0	0	0	0
Meerjarenprogramma Bodem	52.032	73.386	88.468	103.328	108.280	106.242	106.042
<i>Bijdragen (inter)nationale organisaties</i>	60	0	0	0	0	0	0
<b>5 Eenvoudig Beter</b>	<b>1.998</b>	<b>1.869</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	1.998	1.869	0	0	0	0	0
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.998	1.869	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 22 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	94%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	6%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 13 is voor 2023 94% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 58% juridisch verplicht. Dit betreft de uitvoering van het bodembeleid met onder andere de sanering van het EMK-Stormpolderdijkterrein te Krimpen aan den IJssel, alsmede voor bodemonderzoeken op het vlak van opkomende stoffen, bodemkwaliteit, grondwater en drinkwater, kennisinfrastructuur en informatievoorziening.

### *Subsidies*

Het beschikbare budget is 100% juridisch verplicht. Het betreft subsidies voor de Bedrijvenregeling en drink- en afvalwater in Caribisch Nederland. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond.

### *Bijdrage aan medeoverheden*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreft de juridisch verplichte bijdragen aan lokale overheden voor uitvoering van het meerjarenprogramma bodem.

## **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

### **4 Ruimtegebruik bodem**

#### **Opdrachten**

De opdrachtverlening heeft betrekking op uitbesteding van beleidsinhoudelijke onderzoekopdrachten en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond, bodemenergie en Caribisch Nederland. Daarnaast wordt de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel hieruit bekostigd.

Voor de ontwikkeling van kennis rond het thema opkomende stoffen zullen onderzoekopdrachten aan onderzoeksinstituten als RIVM en Deltares verstrekt worden. Het gaat hierbij zowel om de verdieping van de kennis omtrent stoffeigenschappen van PFAS, maar ook van mogelijk nieuwe opkomende, verontreinigende stoffen. Voor de effectieve aanpak van deze laatste categorie wordt gewerkt aan een algemene methodiek voor opkomende stoffen.

#### **Subsidies**

Iedereen moet toegang hebben tot drinkwater. Drinkwater in Caribisch Nederland is zeker 5 tot 10 keer zo duur als in Europees Nederland. Dit komt door de fysisch-geografische en demografische kenmerken van de eilanden. De subsidies op het transport van drinkwater dienen ervoor zorg te dragen dat drinkwater voor eenieder betaalbaar en toegankelijk is. De subsidies worden verleend aan de nutsbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius, zodat zij de vaste drinkwatertarieven per maand kunnen verlagen t.o.v. de kostprijs. Op Saba wordt de subsidie verleend aan het Openbaar Lichaam (dat zelf de drinkwatervoorziening beheert) ten einde de distributiekosten van Reverse Osmosis water te verlagen en daarmee ook de tarieven voor de inwoners t.o.v. de kostprijs te verlagen. Eind 2021 is de drinkwaterbottelfabriek in werking is getreden en lenW is voornemens om de prijs van het gebottelde drinkwater te verlagen middels subsidie. Er zijn subsidies begroot voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI).

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiëlefinanciële bepalingen bodemsanering worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd.

**Bijdrage aan agentschappen**

Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van RWS/WVL worden bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet.

**Bijdrage aan medeoverheden**

Voor de periode vanaf 2023 wordt gewerkt aan bestuurlijke afspraken met de andere overheden: het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). De middelen zijn meerjarig gereserveerd voor het doel van de meerjarige aanpak bodem. Tussen het Rijk en de andere overheden zijn in januari 2020 bestuurlijke afspraken vastgelegd in een intentieverklaring voor de verdere meerjarige aanpak. Deze afspraken zullen de basis vormen voor het verstrekken van een bijdrage aan de andere overheden voor de financiering voor de uit te voeren saneringen. De afspraken zullen betrekking hebben op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden. Hieronder kunnen bodemverontreinigingen met PFAS samenvallen. Verder zal ook de gestructureerde kennisopbouw en verspreiding over bodem worden uitgewerkt en uitgevoerd in samenwerking met de andere overheden. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties. De uitvoering van deze afspraken loopt ook in 2023 nog door.

### 3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

#### A. Algemene doelstelling

Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet zoals: regelgeving, investeringen en toezicht. IenW ontwikkelt een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Daarbij zijn verkeersveiligheid, oog voor nieuwe ontwikkelingen en duurzaamheid van belang. Daarnaast wordt ingezet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers. Om deze doelen te bereiken werkt IenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

De doelstellingen voor de drie te onderscheiden subthema's Netwerk, Verkeersveiligheid en Slimme en duurzame mobiliteit luiden als volgt:

##### Netwerk

Beter benutten van de infrastructuur, via gedragsmaatregelen, normering, beprijzen en kansen rond data en innovaties. De ontwikkeling van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur blijft daarnaast ook nodig. Niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing; soms is het beter om andere, ruimtelijke, keuzes te maken.

##### Verkeersveiligheid

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid op de weg, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

##### Slimme en duurzame mobiliteit

Het slimste, veiligste en meest duurzame mobiliteitssysteem van Europa, over weg en spoor, via lucht en water en via internet, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van innovatieve toepassingen.

Tabel 23 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.14 per subthema (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>341.514</b>	<b>493.849</b>	<b>206.740</b>	<b>189.766</b>	<b>141.567</b>	<b>109.207</b>	<b>97.159</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>236.170</b>	<b>253.250</b>	<b>293.933</b>	<b>301.485</b>	<b>226.516</b>	<b>170.629</b>	<b>134.611</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Netwerk	59.438	35.408	20.413	19.433	13.131	13.372	9.685
2 Verkeersveiligheid	51.575	21.280	19.789	15.965	16.163	16.516	16.516
3 Slimme en duurzame mobiliteit	125.157	196.562	253.731	266.087	197.222	140.741	108.410
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.672</b>	<b>6.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

Voor rollen en verantwoordelijkheden die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft bij Wegen en Verkeersveiligheid heeft voor Netwerk, Verkeersveiligheid en Duurzame en slimme mobiliteit verschillende accenten. Onderstaande tabel geeft een in een overzicht de uitwerking wat

deze rollen en verantwoordelijkheden zijn en op welke van de drie onderscheiden strategische doelen ze betrekking hebben. De Minister is verantwoordelijk voor de volgende rollen en verantwoordelijkheden: stimuleren, regisseren en (doen) uitvoeren.

Tabel 24 Rollen en verantwoordelijkheden			
	Stimuleren	Regisseren	(doen) uitvoeren
<b>Algemene toelichting</b>		De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid. Via (toezicht op) wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het hoofdwegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt lenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust en veilig mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor:
<b>1. Netwerk</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheden, doorstroming en duurzaamheid;</li> <li>• Samen met (internationale) overheden en marktpartijen te werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer;</li> <li>• Het invoeren van vrachtwagenheffing in navolging van omliggende landen;</li> <li>• Het vormen van de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven zoals de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk;</li> <li>• Samen met de medeoverheden het uitwerken van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets zoals samen met deze overheden inzetten op het wegnemen van knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur en investeringen in fietsinfrastructuur onder andere in het kader van de woonopgave.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De besluitvorming over en uitvoering van infrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling;</li> <li>• Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd;</li> <li>• De bijdragen zijn gerelateerd aan het Mobiliteitsfonds.</li> </ul>
<b>2. Verkeersveiligheid</b>	Omdat veruit de meeste verkeersslachtoffers vallen op gemeentelijke en provinciale wegen, wordt in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een impuls gegeven aan het onderliggend wegennet. De Minister van lenW stimuleert met de Investeringsimpuls verkeersveiligheid: • Het aanpakken van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet. Dit doet lenW door in verschillende tranches maximaal 50% bij te dragen aan verkeersveiligheidsmaatregelen van medeoverheden;	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen met de medeoverheden en maatschappelijke organisaties in te zetten op een risicogestuurde aanpak via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;</li> <li>• Het toezicht houden op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie artikel 24 Handhaving en Toezicht).</li> </ul>	
<b>3. Slimme en duurzame mobiliteit</b>	Om invulling te geven aan het klimaatbeleid wordt ingezet op de reductie van de CO <sub>2</sub> -uitstoot van het wegverkeer en de binnenvaart. In dat kader stimuleert het ministerie van lenW:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoering geven aan de afspraken en ambities op gebied van CO<sub>2</sub>-reductie in de sector mobiliteit op basis van het Klimaatakkoord;</li> <li>• Het ontwikkelen van een slim en duurzaam vervoerssysteem met stakeholders en</li> </ul>	

Stimuleren	Regisseren	(doen) uitvoeren
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de reeds in gang gezette transitie naar emissieloze voertuigen verder voort te zetten en samen met de decentrale overheden en sectorpartijen slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor (stedelijke) distributie;</li> <li>• De productontwikkeling van klimaattechnologieën en -innovaties in de transportsector die bijdragen aan een lage of zero emissie CO<sub>2</sub>-uitstoot.</li> </ul>	gebruikers, waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten. Hierbij gaat het om een toekomstbestendig toelatingssysteem, digitalisering en het gebruik van data; <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het bevorderen van de veiligheid, bereikbaarheid en het beperken van de kosten door verbetering van de reisinformatie en het verkeersmanagement. Via inzet op de laatste technologieën en samenwerking tussen bedrijfsleven en wegbeheerders verbetert de reisinformatie voor de reiziger, die zich daardoor zowel beter kan voorbereiden op de reis, als de reis kan aanpassen;</li> <li>• Het verlenen van de opdracht aan de NEa om hernieuwbare energie voor het verkeer te registreren en te rapporteren over duurzaamheid en de CO<sub>2</sub>-prestatie.</li> </ul>	

### **Operationele doelen, indicatoren en kengetallen**

De operationele doelen, beleidsmatige indicatoren en kengetallen zijn in deze paragraaf beschreven voor de subthema's Netwerk, Veiligheid en Duurzame en slimme mobiliteit. In productartikel 12 van het Mobiliteitsfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

#### **1 Netwerk**

##### **Operationele doelen**

In de Ontwerpbegroting van 2025 zullen bij dit onderdeel operationele doelen worden toegevoegd met als doel een betere aansluiting met de indicatoren en kengetallen. Zie voor een nadere toelichting de leeswijzer.

##### **Indicatoren en kengetallen**

Hieronder zijn beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor het subthema Netwerk opgenomen.

##### Toelichting indicatoren en kengetallen Netwerk

###### *Bereikbaarheid*

Met de hoofdwegennet-indicator worden de economische verlieskosten van (toekomstige) knelpunten in beeld gebracht, met als doel om die nieuwe projecten te prioriteren, die de meeste economische verlieskosten oplossen. Rijkswaterstaat zal in haar Rapportage Rijkswegennet die jaarlijks in het laatste kwartaal verschijnt) een filetop 50 kaart en tabel opnemen met de hoogste economische verlieskosten. Deze tabel wordt overgenomen in de verantwoordingsrapportage. In het MIRT projectenboek wordt dezelfde kaart opgenomen en per MIRT-project de bijdrage aan het oplossen van de filetop 50 worden weergegeven.

###### *Exploitatie*

Verwezen wordt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.01.

###### *Onderhoud en vernieuwing*

Verwezen wordt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.02.

###### *Regelgeving en afspraken*

Verwezen wordt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.02.04 (beschikbaarheid, verhouding verstoring wegwerkzaamheden ten opzichte van totale verstoringen, tijdsduur percentage van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is).

## 2 Verkeersveiligheid

### Operationele doelen

In de Ontwerpbegroting van 2025 zullen bij dit onderdeel operationele doelen worden toegevoegd met als doel een betere aansluiting met de indicatoren en kengetallen. Zie voor een nadere toelichting de leeswijzer.

### Indicatoren en Kengetallen

Hieronder zijn beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor het subthema Verkeersveiligheid opgenomen.

Tabel 25 Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers<sup>1</sup>

	Basiswaarde 2002	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal verkeersdoden	1.066	613	678	661	610	582
Ernstig verkeersgewonden	16.100	20.800	21.700	21.400	19.700	n.n.b.

<sup>1</sup> Bron: StatLine - Overledenen; doden als gevolg van verkeersongeval in Nederland, provincie (cbs.nl)

#### Toelichting indicator: ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

##### *Verkeersveiligheid*

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is de ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050 opgenomen. De jaarrapportages van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden zijn belangrijke indicatoren, waar de SWOV duiding aan geeft in de «Staat van de Verkeersveiligheid». De analyse van de SWOV wordt jaarlijks aan de Kamer aangeboden.

Op 13 april 2022 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er 582 mensen in het verkeer om het leven kwamen in 2021. Dat zijn 28 verkeersdoden minder dan in 2020 toen er 610 verkeersdoden waren en het derde jaar op rij dat het aantal verkeersdoden afnam. Het aantal mensen dat verongelukte op de motor en de bromfiets nam toe, het aantal dodelijke slachtoffers op de fiets en in de auto verminderde. De meeste slachtoffers waren in 2021 fietsers (36%) en auto-inzittenden (30%). De meeste verkeersdoden in het verkeer vallen onder ouderen: 220 verkeersdoden waren 70 jaar of ouder (38%). Kinderen (0-14 jaar) komen juist relatief weinig om in het verkeer: 17 (3%). Vergeleken met 2000 is het aantal dodelijke slachtoffers van verkeersongevallen gehalveerd, ondanks de groei van de bevolking. De gegevens over ernstig verkeersgewonden 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2022.

## 3 Duurzame en slimme mobiliteit

### Operationele doelen

In de Ontwerpbegroting van 2025 zullen bij dit onderdeel operationele doelen worden toegevoegd met als doel een betere aansluiting met de indicatoren en kengetallen. Zie voor een nadere toelichting de leeswijzer.

### Indicatoren en Kengetallen

Hieronder zijn beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor het subthema Duurzame en slimme mobiliteit opgenomen.



Tabel 26 Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld<sup>1</sup>

	2017	2018	2019	2020	2021	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	0	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.550	5.500	5.450	5.400	2.350	0 knelpunten in 2023

1 Bron: Monitoringsrapportage NSL 2021 | Rapport | Rijksoverheid.nl

#### Toelichting indicator: lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten Luchtkwaliteit

De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. Hierover wordt in de jaarverslagen gerapporteerd op basis van de jaarlijkse monitoring over het gepasseerde jaar. Langs het hoofdwegenet was er in de jaren 2017-2020 geen sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De gegevens over de voor luchtkwaliteit in 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de Jaarverantwoording 2022.

#### Geluid

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluidsaneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2023 betreft de datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen.

Tabel 27 Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %) <sup>1,2</sup>

	2017	2018	2019	2020	2021
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	7,75	8,5	12,5	16,4	17,5
Realisatie	7,75	8,9	12,7	16,5	17,2
Limiet conventionele biobrandstoffen		3	4	5	5
Realisatie		1,5	1,2	1,7	1,3
Subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen		0,6	0,8	1	1,2
Realisatie		0,8	1,9	2,6	6,8

1 Bron: Rapportages Energie voor Vervoer | Algemeen Energie voor Vervoer 2022-2030 | Nederlandse Emissieautoriteit

2 Bron: In tweede corona jaar klimaatdoelstelling voor vervoerssector gehaald | Nieuwsbericht | Nederlandse Emissieautoriteit

#### Toelichting indicator: ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in vervoer

In artikel 3 van het Besluit Energie Vervoer is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie, de limiet op conventionele biobrandstoffen en subverplichting voor geavanceerde biobrandstoffen in het vervoer van 2018 tot en met 2021 vastgelegd. Jaarlijks moeten brandstofleveranciers van met name wegvervoer een verplicht aandeel hernieuwbare energie realiseren binnen de wettelijke kaders in vervoer. In 2021 is de verplichting van 17,5% gehaald. Weliswaar is het aandeel gerealiseerde Hernieuwbare Energie (HBE) 17,2%, maar bedrijven hebben spaartegoeden (overprestaties uit voorgaande jaren) aangewend om de verplichting te realiseren.

Het beleid tot 2021 stelde op de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED I). Vanaf 2022 is het beleid aangepast naar aanleiding van de RED II implementatie, rekening houdend met het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader biograndstoffen. Het aangepaste beleid zet een pad aan jaarverplichtingen, subdoelen en limieten tot en met 2030 en is in december 2021 vastgelegd in Nederlandse wetgeving.

Tabel 28 Kengetal: Ontwikkeling CO2-emissie nieuwe personenauto's in gram CO2 per kilometer<sup>1</sup>

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Streefwaarde 2022
EU	140,3	119,6	118,1	118,5	120,8	122,4	130,3	n.n.b.	(95,0)
		(130,0) <sup>2</sup>							
Nederland	135,8	101,2	105,9	108,3	105,5	100	100,3	n.n.b.	(95,0)

1 Bron: Monitoring of CO2 emissions from passenger cars – Regulation (EU) 2019/631 – European Environment Agency (europa.eu)

2 Norm

Toelichting kengetal: ontwikkeling CO2-emissie nieuwe personenauto's  
De CO2-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord. De lichte stijging in de voorbije jaren van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er de laatste jaren grotere, zwaardere en minder zuinige voertuigen aangeschaft. Ten tweede zijn alle fiscale stimuleringsmaatregelen voor plug-ins afgeschaft waardoor de verkoop van deze zeer zuinige voertuigen is gedaald. Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddeld CO2-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5%. De Commissie heeft, als onderdeel van het fit-for-55 pakket voorgesteld om de doelstelling voor 2030 aan te scherpen tot 55%. De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2022.

Tabel 29 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer. Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart, in kiloton<sup>1</sup>

	Realisatie 2000	Realisatie 2005	Realisatie 2010	Realisatie 2015	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Raming 2025	Raming 2030
NO <sub>x</sub>	299,2	266,8	220,4	169,9	154,5	150	138,5	119,8	n.n.b.	107	91
SO <sub>2</sub>	14,9	9,5	2,9	1	0,9	0,8	0,9	0,7	n.n.b.	0,6	0,5
PM <sub>2,5</sub>	15,9	12,2	7,7	4,9	–	–	3,7	3,2	n.n.b.	2,6	2,2
NH <sub>3</sub>	4,3	5,3	4,9	4,1	4,44	4,42	4,5	3,9	n.n.b.	5,1	5,5
NMVOS <sup>2</sup>	88,3	58,7	48,9	37,4	36,9	36,1	36,1	32,5	n.n.b.	26	24

1 Bron: Voor NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>, NMVOS: StatLine - Emissies van luchtverontreinigende stoffen volgens NEC-richtlijnen (cbs.nl) Voor PM 2,5: National Emission Ceilings (NEC) - Emissieregistratie

2 Vluchtige Organische Stoffen, exclusief Methaan.

#### Toelichting kengetal: emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas

De sector mobiliteit draagt substantieel bij aan de totale emissie van luchtverontreinigende stoffen. Nederland moet op grond van Europese regelgeving (NEC-richtlijn EU 2016/2284) voor iedere stof voldoen aan een nationaal emissieplafond, maar er is geen specifiek doel voor «mobiliteit». In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. De tabel laat zien dat de emissies die aan mobiliteit gerelateerd zijn nog steeds stelselmatig dalen. [Berekeningen van het PBL](#) geven aan dat dit ook voor 2025 en 2030 het geval zal zijn. Mede dankzij deze trend is de verwachting gerechtvaardigd dat Nederland ook in de toekomst aan de

NEC-verplichtingen kan voldoen. Daarnaast is in het Schone Lucht Akkoord als streefdoel opgenomen dat de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemisseries voor heel Nederland in 2030 met 70% afnemen ten opzichte van 2016. De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2022.

## **C. Beleidswijzigingen**

### **Instandhouding (Coalitieakkoord)**

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de middelen ingezet om de programmering van Rijkswaterstaat en ProRail op te hogen. Ondanks de grotere financiële ruimte kan in de eerste jaren nog niet het uitgestelde onderhoud op de RWS-netwerken worden ingelopen, maar wordt wel toegewerkt naar een stabilisatie. Komende jaren zal kritisch gekeken worden naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Prestaties, budgetten en risico's worden weer in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van de netwerken.

### **Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen (Coalitieakkoord)**

De afgelopen jaren is vanuit het programma «Meer Veilig» gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, op zowel autosnelwegen als N-wegen in beheer van het Rijk. Door het nieuwe Kabinet is € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Dit betreft een forse intensivering ten opzichte van het huidige budget. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar op het Mobiliteitsfonds en in dat jaar zullen ook de eerste maatregelen worden getroffen.

### **Digitalisering**

Smart Mobility bevindt zich in de fase waarin via projecten en programma's de kansen van slimme toepassingen zijn verkend naar beleidsmatige borging, waarbij deze toepassingen structurele inpassing vergen in de reguliere processen en in beheer genomen dienen te worden. Hiertoe wordt de komende jaren een aantal zaken in gang gezet, waaronder de introductie van geautomatiseerde systemen in voertuigen via implementatie van de General Safety Regulation (GSR), het opzetten van een Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) om als Nederland vanuit de kaders van de Intelligent Transport Systems (ITS) Directive koploper te worden in Europa wat betreft het ontsluiten van mobiliteitsdata en het in samenwerking met de markt te komen tot maatschappelijk relevante diensten voor digitaal verkeersmanagement (projecten Road Monitor en Safety Priority Services).

### **Duurzame mobiliteit**

Naar verwachting komt in 2023 een accucheck voor gebruikte elektrische auto's beschikbaar. In 2023 worden beleidsconvenanten met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) regio's gesloten voor de komende jaren om afspraken te maken over de uitrol van de laadinfrastructuur.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van beleid art. 14 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>341.514</b>	<b>493.849</b>	<b>206.740</b>	<b>189.766</b>	<b>141.567</b>	<b>109.207</b>	<b>97.159</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>236.170</b>	<b>253.250</b>	<b>293.933</b>	<b>301.485</b>	<b>226.516</b>	<b>170.629</b>	<b>134.611</b>
<b>1 Netwerk</b>	<b>59.438</b>	<b>35.408</b>	<b>20.413</b>	<b>19.433</b>	<b>13.131</b>	<b>13.372</b>	<b>9.685</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>5.878</i>	<i>13.451</i>	<i>11.206</i>	<i>11.451</i>	<i>8.232</i>	<i>8.473</i>	<i>4.786</i>
Wegverkeersbeleid	3.530	10.243	8.449	8.670	5.360	5.350	4.094
Unit Smart Mobility	1.390	1.940	2.378	2.439	2.439	2.672	0
Overige opdrachten	958	1.268	379	342	433	451	692
<i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>17</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>9.791</i>	<i>8.542</i>	<i>6.739</i>	<i>6.074</i>	<i>4.899</i>	<i>4.899</i>	<i>4.899</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	9.352	8.120	6.739	6.074	4.899	4.899	4.899
Overige bijdragen aan agentschappen	439	422	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>42.600</i>	<i>9.760</i>	<i>1.414</i>	<i>1.400</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Regionale bijdrage MIRT	31.562	5.760	1.414	1.400	0	0	0
Overige bijdrage aan medeoverheden	11.038	4.000	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>500</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>669</i>	<i>3.638</i>	<i>1.054</i>	<i>508</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>2 Verkeersveiligheid</b>	<b>51.575</b>	<b>21.280</b>	<b>19.789</b>	<b>15.965</b>	<b>16.163</b>	<b>16.516</b>	<b>16.516</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>6.629</i>	<i>7.731</i>	<i>6.387</i>	<i>4.510</i>	<i>4.747</i>	<i>5.511</i>	<i>5.511</i>
Verkeersveiligheid	6.629	7.731	6.387	4.510	4.747	5.511	5.511
<i>Subsidies</i>	<i>10.404</i>	<i>10.937</i>	<i>9.735</i>	<i>9.638</i>	<i>9.639</i>	<i>9.228</i>	<i>9.228</i>
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.121	4.278	4.131	4.131	4.132	4.365	4.365
Veilig Verkeer Nederland (VVN)	3.844	3.982	3.944	3.944	3.944	4.029	4.029
Overige subsidies	2.439	2.677	1.660	1.563	1.563	834	834
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>879</i>	<i>755</i>	<i>700</i>	<i>660</i>	<i>620</i>	<i>620</i>	<i>620</i>
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>33.633</i>	<i>1.827</i>	<i>2.937</i>	<i>1.157</i>	<i>1.157</i>	<i>1.157</i>	<i>1.157</i>
Bijdrage aan CBR	32.058	1.457	2.207	1.157	1.157	1.157	1.157
Overige bijdragen	1.575	370	730	0	0	0	0
<b>3 Slimme en Duurzame Mobiliteit</b>	<b>125.157</b>	<b>196.562</b>	<b>253.731</b>	<b>266.087</b>	<b>197.222</b>	<b>140.741</b>	<b>108.410</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>23.694</i>	<i>42.679</i>	<i>156.047</i>	<i>179.662</i>	<i>143.903</i>	<i>62.271</i>	<i>54.940</i>
Reservering Klimaatakkoord	0	3.178	117.718	150.320	127.776	49.688	42.300
Duurzame logistiek	6.079	9.050	9.500	5.500	0	0	0
Innovatie en Intelligente Transportsystemen	9.278	9.067	9.131	4.822	160	159	160
Programma duurzame mobiliteit	1.225	4.508	8.453	8.971	6.146	6.189	6.400
Innovatie, strategie voor Mobiliteit (ISM)	0	2.755	3.740	3.740	3.740	0	0
Verkeersemisseries	1.486	3.201	3.244	3.287	3.089	3.167	3.167
Programma fiets	1.311	1.380	2.505	1.237	1.322	1.364	1.375
Duurzame energiedragers in mobiliteit	2.225	1.273	1.338	1.338	1.338	1.338	1.178
Overige opdrachten	2.090	8.267	418	447	332	366	360
<i>Subsidies</i>	<i>51.722</i>	<i>115.418</i>	<i>78.018</i>	<i>70.086</i>	<i>38.287</i>	<i>65.937</i>	<i>42.737</i>
Bronmaatregelen stikstof	0	19.159	39.000	39.500	34.500	34.500	24.500
Elektrisch vervoer	26.620	72.678	23.800	22.500	1.000	30.000	17.000
Duurzame mobiliteit	23.693	22.002	13.740	6.598	1.350	0	0
Overige subsidies	1.409	1.579	1.478	1.488	1.437	1.437	1.237
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>17.251</i>	<i>20.356</i>	<i>7.404</i>	<i>8.039</i>	<i>7.432</i>	<i>5.933</i>	<i>5.933</i>
Bijdrage aan agentschap Nea	3.905	4.705	5.359	5.994	5.387	3.888	3.888
Bijdrage aan agentschap RWS	2.994	3.446	1.679	1.679	1.679	1.679	1.679

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage aan agentschap RVO	10.352	11.842	366	366	366	366	366
Overige bijdragen aan agentschappen	0	363	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>30.520</i>	<i>17.701</i>	<i>12.262</i>	<i>8.300</i>	<i>7.600</i>	<i>6.600</i>	<i>4.800</i>
Duurzame mobiliteit	6.030	4.075	10.200	7.300	6.600	6.600	4.800
Mobiliteit en Gebieden	24.490	13.626	2.062	1.000	1.000	0	0
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>954</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>1.016</i>	<i>308</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.672</b>	<b>6.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>

**Tabel 31 Uitsplitsing verplichtingen art. 14**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>341.514</b>	<b>493.849</b>	<b>206.740</b>	<b>189.766</b>	<b>141.567</b>	<b>109.207</b>	<b>97.159</b>
<i>waarvan</i> garantieverplichtingen	<i>31.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>waarvan</i> overige verplichtingen	<i>310.514</i>	<i>493.849</i>	<i>206.740</i>	<i>189.766</i>	<i>141.567</i>	<i>109.207</i>	<i>97.159</i>

**Tabel 32 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet	3.137.043	3.861.012	3.739.238	3.075.323	2.790.057
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	8.307	44.797	49.951	59.676	70.975
<b>Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet</b>	<b>3.145.350</b>	<b>3.905.809</b>	<b>3.789.189</b>	<b>3.134.999</b>	<b>2.861.032</b>
waarvan					
12.01 Exploitatie	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159
12.02 Onderhoud en vernieuwing	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813
12.03 Ontwikkeling	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116

**Tabel 33 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk HXII aan artikel 17.08 Zuidasdok	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136
Andere ontvangsten van artikel 17.08 Zuidasdok					
<b>Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok</b>	<b>183.980</b>	<b>157.212</b>	<b>77.265</b>	<b>119.759</b>	<b>155.136</b>
waarvan					
17.08 Zuidasdok	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

**Tabel 34 Fiscale regelingen 2021-2023, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>**

	2021	2022	2023
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>2</sup>	28	28	40
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>3</sup>	133	199	260
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's <sup>4</sup>	481	453	338
MRB Halftarief plug-in hybride auto's	42	48	56

1 [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

2 BPM = Belasting van personenauto's en motorrijwielen

3 MRB = Motorrijtuigenbelasting

4 IB = Inkomstenbelasting; LB = Loonbelasting

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

**Tabel 35 Budgetflexibiliteit**

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	88%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	4%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	4%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	4%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 14 is voor 2023 88% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Er moet op dit instrument onderscheid worden gemaakt in reguliere opdrachtenbudgetten en de gereserveerde klimaatakkoordmiddelen. Het beschikbare, reguliere opdrachtenbudget in 2023 is voor 25% juridisch verplicht. Van het reguliere opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Verder is een deel van de uitgaven gekoppeld aan Europese regelingen en dus volledig juridisch verplicht. De Klimaatakkoordmiddelen staan voor een groot deel nog gereserveerd op het opdrachtenbudget en worden jaarlijks gerealloceerd naar de subsidies voor elektrische auto's en die van bestel- en vrachtauto's. Deze subsidieplafonds liggen vast in regelingen en zijn dus volledig juridisch verplicht (voor 100%). Het niet-juridisch verplichte deel van de reguliere opdrachten op dit artikel wordt aangewend voor onder andere opdrachten voor het uitvoeren van onderzoeken en voor het uitvoeren van bijvoorbeeld verkeersveiligheids campagnes.

#### *Subsidies*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreffen subsidies aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), CROW en TeamAlert. Voor de subsidies aan VVN, SWOV, CROW en Team Alert zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen c.q. jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds. Ook de subsidies voor elektrisch auto's (particulier, bestel en vracht) liggen vast in regelingen en zijn dus volledig juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, NEA en het RVO zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan de NEA wordt verstrekt voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging). Met de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt een deel van de beleidsuitvoering (uitvoering van de DKTI-regeling, subsidies elektrisch vervoer en andere beleidsondersteunende werkzaamheden) uitbesteed.

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

De bijdrage aan medeoverheden zijn 100% juridisch verplicht. Het betreft betreft de specifieke uitkering (SPUK) voor «zero emissie bussen» voor € 10,2 miljoen, € 1,4 miljoen voor de RISM II (een Europees vastgestelde richtlijn ter verbetering van de verkeersveiligheid in Europa), € 1 miljoen voor de specifieke uitkering Veilig, doelmatig en duurzaam (VSD) en € 1 miljoen voor Pakket Zeeland (Living Lab).

#### *Bijdrage aan ZBO's/RWT's*

Het gaat hier om de bijdrage voor aan het CBR (€ 2,2 miljoen), RDW (€ 0,4 miljoen) en IBKI (€ 0,3 miljoen). De bijdrage aan het CBR voor onder andere het vorderingenonderzoek «medisch en rijvaardigheid» is voor 25% juridisch verplicht. Daarnaast is de bijdrage aan de RDW alsmede de bijdrage aan de IBKI voor 50% juridisch verplicht.

### **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

#### **1 Netwerk**

##### **Opdrachten**

Het Ministerie van IenW geeft onderzoeksopdrachten op het gebied van verkeer en wegmaatregelen. Daarnaast vinden uitgaven plaats voor Smart Mobility (in het kader van de zelfrijdende auto) en Wegverkeersbeleid (zoals het kennisplatform tunnelveiligheid en taken in het kader van de wet Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid (SWUNG)). De uitgaven voor de overige opdrachten bestaan onder andere uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT.

##### **Bijdrage aan agentschappen (RWS beleidsondersteuning en -advisering)**

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering die RWS uitvoert. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

##### **Bijdrage aan medeoverheden**

Aan medeoverheden worden bijdragen verstrekt in het kader van het mobiliteitsprogramma SmartwayZ.nl. Ook worden hier bijdragen aan provincies en gemeentes verantwoord voor het uitvoeren van bepaalde procedures ten behoeve van de verkeersveiligheid bij het ontwerp, de aanleg en in de gebruiksfase van wegen (RISM II). Dit komt voort uit de richtlijn 2008/96/EG.



## **2 Verkeersveiligheid**

### **Opdrachten**

Onder opdrachten vallen de onderzoeken en activiteiten die gerelateerd zijn aan de uitvoering van het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid, dat een onderdeel vormt van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zoals beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders, maatregelen fietsveiligheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen zoals ouderen. Onder dit artikel vallen ook opdrachten in verband met vergoedingen commissie rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad en onderzoek rijden onder invloed. Het stimuleren van de verkoop van veilige voertuigen gebeurt door deelname aan Euro NCAP (New Car Assessment Programme). Euro NCAP beoordeelt onafhankelijk de veiligheidsprestaties van Europa's meest verkochte auto's. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (BOB en MONO).

### *Investeringsimpuls verkeersveiligheid*

Voor het verbeteren van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend weggennet is voor de periode 2020-2030 een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering (maximaal 50%) in verschillende tranches. Deze middelen staan gereserveerd op het Mobiliteitsfonds en zullen per tranche worden overgeheveld naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

### **Subsidies**

Er worden in 2023 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en CROW. CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

### **Bijdrage aan agentschappen**

Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesing, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

### **Bijdrage aan ZBO's en RWT's**

Incidentele werkzaamheden voor ZBO's en RWT's (zoals CBR en RDW) komen ten laste van dit financieel instrument.

## **3 Slimme en duurzame mobiliteit**

### **Opdrachten**

Het Ministerie van IenW geeft onderzoeksopdrachten op het gebied van het verduurzamen van mobiliteit. Op het gebied van verkeersemisies worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van steekproefcontroleprogramma's door de Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) inzake voertuigemissies. Daarbij gaat het in hoofdzaak om metingen in zowel het laboratorium als op de weg van schadelijke stoffen in uitlaatgassen van personen-, bestel- en vrachtauto's en bussen. De uitgaven voor de overige opdrachten bestaan onder andere uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, het MIRT en Intelligente Transportsystemen (ITS), ditalisering, Intelligente verkeersregelingsinstallaties (iVRI's), Connected Transport Corridors en innovatie en opdrachten in het kader van wandel- en fietsroutes.



### *Middelen Klimaatakkoord*

Het kabinet heeft met het nationale Klimaatakkoord en in het verlengde daarvan de doelstelling in het huidige Coalitieakkoord tot doel gesteld om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland terug te dringen met 55% ten opzichte van 1990. Voor de reductie naar de mobiliteitssector is tot en met het jaar 2030 € 40 miljoen per jaar beschikbaar gesteld. De middelen zijn deels al naar het juiste financiële instrument overgeboekt. Het gaat dan met name om subsidies.

### **Subsidies**

De Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI-Transport) geeft invulling aan de doelstellingen van het Energieakkoord en het Klimaatakkoord. De regeling ondersteunt projecten voor duurzaam vervoer, met als doel het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De projecten zijn vanwege het innovatieve karakter veelal meerjarige projecten en vanuit doelmatigheidsoverwegingen vinden de uitkeringen op basis van de verwachte kasbehoefte en gerealiseerde voortgang over een aantal jaren plaats.

De stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO<sub>2</sub> te verminderen.

De stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) heeft tot doel de ingroei van elektrische bestel- en vrachtauto's te versterken.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid is de subsidiebijdrage voor reductie van stikstof voor lage en emissieloze bouwwerktuigen en bouwlogistieke voertuigen opgenomen. Met deze subsidieregeling wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel dat nu nog hogere kosten kent maar wel reeds beschikbaar is of om te bouwen naar emissiearm materieel in geval van lange afschrijvingstermijnen.

Voor onderzoeksprojecten die bijdragen aan het kennis- en innovatieprogramma bouwlogistiek en Mobiele Werktuigen als onderdeel van de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) is € 2,5 miljoen beschikbaar in 2023.

Inzake het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer tussen Nederlandse ov-concessieverleners is een subsidie verleend voor de periode 2022 tot en met 2025 voor de financiële administratie en het beheer van de Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA).

### *Overige subsidies*

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn de subsidieverplichtingen voor het jaar 2023 opgenomen. De uitgaven hebben betrekking op de mogelijke verlening van subsidies:

- Een subsidie van maximaal € 600.000 aan de Vereniging Fietsersbond voor de belangenbehartiging voor fietsen;
- Een subsidie van maximaal € 125.000 aan de Stichting Dutch Cycling Embassy voor de internationale profilering van Nederland als fietsland;
- Een subsidie van maximaal € 262.000 aan de Stichting Fietsplatform voor de coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes;

- Een subsidie van maximaal € 261.000 aan de Stichting Wandelnet voor de coördinatie en monitoring van het landelijk wandelroutenetwerk en de belangenbehartiging voor wandelen en lopen;
- Een subsidie van maximaal € 200.000 aan de Stichting Coalitie Anders Reizen voor ondersteunende activiteiten ten behoeve van het verduurzamen van zakelijke mobiliteit van werkgevers;
- Een subsidie van maximaal € 100.000 aan de Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. voor de financiële administratie en het beheer, zoals voortvloeit uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer tussen Nederlandse ov-concessieverleners.
- Bovenstaande begrotingsvermeldingen vormen de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverleningen als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesing, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van lenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

Jaarlijks verstrekt het Ministerie van lenW voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa.

Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt een deel van de beleidsuitvoering (uitvoering van de DKTI-regeling, subsidies elektrisch vervoer en andere beleidsondersteunende werkzaamheden) uitbesteed.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

Aan medeoverheden worden bijdragen verstrekt in het kader van de tijdens de Bestuurlijke Overleggen gemaakte afspraken en bijdragen ter ondersteuning van enerzijds de innovatie en energietransitie op het mobiliteitsbeleid en anderzijds voor maatregelen die de reiziger zélf in staat moet stellen om slimme keuzes te maken. En verder voor snelfietsroutes op basis van specifieke uitkeringen (waaronder houdende een specifieke uitkering in verband met pilots Mobility as a Service (Regeling specifieke uitkering MaaS-pilots)).

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

Hier worden bijdragen verstrekt aan internationale organisaties op het gebied van duurzame mobiliteit.

#### **Bijdrage aan ZBO/RWT's**

Hier worden bijdragen verstrekt aan de RDW zoals onderzoeken naar verbetering effectiviteit terugroepacties.

### 3.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

#### A. Algemene doelstelling

Om ervoor te zorgen dat reizigers veilig, betrouwbaar en betaalbaar kunnen reizen van A naar B ontwikkelt, beheert en stuurt lenW de benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur aan en stelt zij decentrale overheden in staat het Openbaar Vervoer buiten de hoofdspoorweginfrastructuur hiertoe te ontwikkelen, te beheren en te benutten. Daarbij zorgt lenW tegelijkertijd dat verladers van goederen over het spoor de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen.

lenW zet in op een hoofdspoorweginfrastructuur en Openbaar Vervoer dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, aan het behalen van de milieunormen en de sociale functie van het Openbaar Vervoer. Om deze doelen, die ook beschreven staan in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (Kamerstukken II 2013-2014, 29 984, nr. 474), te behalen werkt lenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Tabel 36 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.16 per subthema (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.476.750</b>	<b>784.458</b>	<b>26.306</b>	<b>11.654</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.226.262</b>	<b>1.085.696</b>	<b>210.828</b>	<b>27.943</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 OV en Spoor	107.423	64.696	32.178	14.593	10.981	9.759	9.199
2 Maatregelenpakket OVS	1.118.839	1.021.000	178.650	13.350	0	0	0
3 Transitievangnet 2023	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>885</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### (Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid). Voor het Openbaar Vervoer en Spoor betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Een concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet (NS) waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd;
- De uitvoering van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van lenW (via de beheerconcessie). Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Mobiliteitsfonds (artikel 13);
- De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De middelen worden beschikbaar gesteld via het Mobiliteitsfonds;
- Een bijdrage aan de financiering (via het Provinciefonds of de BDU) van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer;
- Een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel);
- De financiering (via het Mobiliteitsfonds) van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor;

- Het vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidsbelastingen langs het hoofdrailnet door middel van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG);
- Om onder meer de veiligheid verder te verhogen wordt het European Railway Traffic Management System (ERTMS) ingevoerd.

### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. IenW zorgt voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan via wet- en regelgeving, aansturing van ProRail en NS in het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en stations en afspraken met decentrale overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking.

Deze regierol wordt ingevuld door:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid;
- Regelgeving en afspraken over concessieoverstijgende onderwerpen waar het voor de reiziger van belang is dat zaken uniform geregeld worden, ongeacht de vervoerder of concessie (zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, ov-chipkaart, taxivervoer en ov-data);
- Regelgeving en afspraken over de benutting van de ov-infrastructuur en de ordening van de ov-markt. Hierbij worden de aanbevelingen van de parlementaire enquête Fyra betrokken;
- Het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en de spoor-goederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels;
- De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid (Kamerstukken II 2015-2016, [29 893, nr. 204](#)), waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen (nabo), het STS-verbeterprogramma (reductie stop tonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

### Indicatoren en kengetallen

Tabel 37 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodragers) <sup>1</sup>					
Indicator	2017	2018	2019	2020 <sup>2</sup>	2021 <sup>3</sup>
Aantal STS-passages	105	137	142	95	n.n.b.
<i>Waarvan gevaarpunt bereikt</i>	36	26	34	20	n.n.b.
Aanrijding op overwegen <sup>4</sup>	34	35	46	28	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	6	14	9	5	n.n.b.
Aantal spoor-suicides	215	194	194	198	n.n.b.
Totaal aantal treinkm's	160 mln.	164 mln.	165 mln.	152 mln.	165 mln.

<sup>1</sup> Bron: [ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2020](#)

<sup>2</sup> De gerealiseerde cijfers in 2020 zijn gecorrigeerd t.o.v. de gepubliceerde cijfers in de Begroting 2021 om overeen te komen met het ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2020.

<sup>3</sup> Gegevens ILT over het jaar 2021 komen beschikbaar in het vierde kwartaal van 2022.

<sup>4</sup> De gerealiseerde cijfers in 2016 t/m 2020 zijn gecorrigeerd t.o.v. de gepubliceerde cijfers in de Begroting 2021 om overeen te komen met het ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2020.

### Toelichting

Hierboven staan de indicatoren voor spoorveiligheid zoals worden gehanteerd op basis van de Beleidsimpuls Railveiligheid. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

Voor meer indicatoren op het thema spoorveiligheid geeft [de website van ProRail](#) de laatste inzichten.

Tabel 38 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer<sup>1</sup>

Indicator	2019	2020	2021
<i>Totaaloordeel</i>	7,9	n.b.	8
Veiligheid	8,2	n.b.	8,1
Snelheid	7,6	n.b.	7,7
Gemak	7,6	n.b.	7,7
Comfort	8	n.b.	8,2
Beleving	7,4	n.b.	7,5
Personeelsmonitor <sup>2</sup>	n.b.	6,7	n.b.

1 Bron: [OV-klantenbarometer](#) en personeelsmonitor: [bibliotheek verkeer en vervoer CROW](#)

2 De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

### Toelichting

De ov-klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer. De ov-klantenbarometer is in 2019 geheel vernieuwd ten opzichte van de eerdere edities. Omdat de meetmethodiek is aangepast, zijn er geen vergelijkbare gegevens van voor 2018 bekend.

De onderwerpen zijn clusters, waarin de volgende zaken zijn meegenomen:

1. Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station
2. Snelheid: frequentie, overstaptijd, reissnelheid, punctualiteit
3. Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen
4. Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl
5. Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid
6. Personeelsmonitor: sociale veiligheid medewerkers. De personeelsmonitor wordt tweejaarlijks onderzocht en gepubliceerd

In verband met de coronacrisis is het enquêteren voor de OV-Klantenbarometer 2020 op 12 maart 2020 stilgelegd. Dit in verband met de veiligheid van reizigers en enquêteurs en de oproep van de overheid om het openbaar vervoer alleen voor noodzakelijke reizen te gebruiken. Daarmee zijn er voor 2020 geen statistisch representatieve cijfers beschikbaar op het niveau van de afzonderlijke onderzoeksgebieden.

De OV-Klantenbarometer van 2021 is uitgevoerd midden in de coronapandemie. Daardoor is deze OV-Klantenbarometer anders dan in voorgaande jaren. De groep reizigers was in 2021 anders van samenstelling: met o.a. minder forenzen door thuiswerken en minder studenten door online onderwijs. Daarbij moesten reizigers verplicht een mondkapje dragen. Ook in de uitvoering van het onderzoek zijn er belangrijke verschillen. Hierover is meer informatie te vinden op [de website van CROW](#).

Voor meer indicatoren op het thema ov-keten geeft [Resultaten onderzoek OV-Klantenbarometer 2021 - CROW](#) van het CROW inzicht.

Tabel 39 Indicator: Punctualiteit en goederenvervoer<sup>1</sup>

Indicator	2017	2018	2019	2020	2021
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	90,50%	91,50%	91,90%	93,50%	93,50%
Treinpunctualiteit goederenvervoer	74,70%	69,30%	69,70%	70,10%	66,30%
Impactvolle storingen op de infrastructuur	628	542	435	361	410
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton) <sup>2</sup>	41,19	41,58	42,65	40,02	42,83
Aantal ov-chipkaart transacties	2,5 mld.	2,7 mld.	2,8 mld.	1,47 mld.	1,56 mld.
Aantal instappers regionale treinen <sup>3</sup>	52,1 mln.	51,7 mln.	50,9 mln.	27,2 mln.	n.n.b.
Aantal instappers NS <sup>4</sup>	1,26 mln.	1,28 mln.	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.

1 Bron: [treinpunctualiteit](#); [ladinggewicht](#); [ov-chipkaart transacties](#); [instappers regionale treinen](#) en [aantal instappers NS](#)

2 Op basis van de meest actuele rapportages zijn de gegevens in onderstaande tabel geactualiseerd (voor het jaar 2019 en 2020). De cijfers van 2018 en 2019 zijn nader voorlopig en die van 2020 en 2021 voorlopig.

3 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

4 Gemiddelde aantal instappers per werkdag. Doordat de overzichten van NS in- en uitstappers weergegeven zijn de aantallen bij de indicator 'Aantal instappers NS' abusievelijk structureel te hoog gerapporteerd. Dit is nu gecorrigeerd.

### Toelichting

Bovenstaande cijfers geven inzicht in de punctualiteit van het spoorstelsel, het aantal impactvolle storingen en de aantallen goederen en reizigers die over het spoor vervoerd worden.

Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft [de website van ProRail](#) de laatste inzichten.

### C. Beleidswijzigingen

#### *Omvorming ProRail tot zbo*

Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding voor de omvorming van ProRail b.v. tot zelfstandig bestuursorgaan. Dit heeft tot doel de organisatie van ProRail vorm te geven op een wijze die past bij de publieke taken die ProRail uitvoert, de aansturing te vereenvoudigen en de publieke verantwoording over de wettelijke taken en de besteding van publiek geld (jaarlijks ruim € 2 miljard) te versterken. De omvorming van ProRail tot zbo is nodig om gesteld te staan voor de toekomstige opgaven van het vitale spoorproces en zal niet tot hogere kosten leiden of ten koste gaan van de investeringen op het spoor.

#### *Marktordening spoor*

In 2020 zijn de hoofdlijnen van het integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024 aan de Tweede Kamer gestuurd. In dit besluit is het voornemen opgenomen om de HRN-concessie opnieuw onderhands aan NS te gunnen. In 2023 wordt de concept-concessie opgesteld en aan de Eerste en Tweede Kamer voorgelegd. Doel is dat deze concessie per 2025 in zal gaan.

#### *OV-knooppunten*

In 2022 is de gezamenlijke Actie-agenda OV-knooppunten afgerond binnen het programma Toekomstbeeld OV (TBOV). Het ministerie van IenW coördineert na het verschijnen van de agenda de uitvoering van de afspraken en acties hierin. In 2023 start het ministerie daarnaast ook met het uitvoeren van het nieuwe stationsbeleid op basis van de Stationsagenda. Ook zet IenW zich in 2023 en verder in voor ov-verbindingen die grensregio's met elkaar verbinden en een betere aansluiting op HSL-knooppunten over de grens. Meer over een toekomstbestendig ov en spoor is te lezen in de beleidsagenda.

### *Corona*

De afgelopen jaren heeft de pandemie een aanzienlijke impact gehad op het openbaar vervoer. Om de aansluiting met de doelen uit het TBOV te behouden wordt er ingezet op een transitie van de OV sector. Samen met vervoerders en decentrale overheden zet het ministerie van IenW zich in voor een versnelde terugkeer naar een gezonde sector. Gezamenlijk en vanuit ieders individuele verantwoordelijkheid wordt er hard gewerkt aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het openbaar vervoer, door middel van een gezamenlijk set van transitieafspraken.

### *Transitievangnet 2023*

Er is voor 2023 besloten een eenmalig transitievangnet in te stellen. Dit vangnet kent een omvang van maximaal € 150 miljoen en biedt zekerheid aan de reizigers voor voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023.

### *Modernisering spoor*

Momenteel wordt gewerkt aan de modernisering van de huidige spoorwegwet: een flexibeler stelsel, waardoor beter kan worden aangesloten bij nieuwe ontwikkelingen (zoals het door ontwikkelende TBOV), gebaseerd op het gebruik van de verschillende spoorwegnetten en opgeschreven in één wet, met één algemene maatregel van bestuur en één ministeriële regeling. Hiermee wordt de wet in juridisch opzicht verbeterd, maar kan de nieuwe regelgeving ook toekomstige beleidsontwikkelingen op zowel nationaal als Europees niveau beter faciliteren. De planning is om de gemoderniseerde Spoorwegwet in 2023 aan de Kamer aan te bieden.

### *Oorlog Oekraïne*

Door de oorlog in Oekraïne zien we dat de prijzen voor materialen hoger worden, maar ook dat de levering van grondstoffen en materialen stagneert. Aangezien een betrouwbaar en veilig spoor voor Nederland cruciaal is, wordt intensief contact onderhouden met aannemers en leveranciers om te horen waar problemen zitten en wat hun verwachtingen zijn. In veel projecten zitten namelijk jaren voorbereidingstijd en het is belangrijk dat die projecten door kunnen gaan. Dat kan betekenen dat het ministerie soms meer (financieel) risico van de markt naar zich toe zal moeten trekken.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 40 Budgettaire gevolgen van beleid art. 16 Spoor (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>1.476.750</b>	<b>784.458</b>	<b>26.306</b>	<b>11.654</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>1.226.262</b>	<b>1.085.696</b>	<b>210.828</b>	<b>27.943</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>
<b>1. OV en Spoor</b>	<b>107.423</b>	<b>64.696</b>	<b>32.178</b>	<b>14.593</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>5.295</i>	<i>11.970</i>	<i>8.405</i>	<i>6.027</i>	<i>5.988</i>	<i>5.481</i>	<i>4.921</i>
ACM	0	1.759	1.783	1.807	1.831	0	0
OV & Stations	1.632	5.001	2.336	1.305	1.341	2.783	2.911
Aanst. NS en ProRail	1.506	2.539	1.967	730	630	457	457
Opdrachten SU	710	990	1.702	1.702	1.701	1.710	1.022
Overige opdrachten	1.447	1.681	617	483	485	531	531
<i>Subsidies</i>	<i>23.881</i>	<i>33.917</i>	<i>16.805</i>	<i>4.545</i>	<i>1.110</i>	<i>860</i>	<i>860</i>
Maatregelen Spoorgoederenvervoer	18.469	17.976	12.176	0	0	0	0
NS IC Dordrecht - Breda	1.460	1.490	0	0	0	0	0
Consumentenorganisatie OV	852	1.095	663	627	579	579	579
Subsidie NS SV	0	6.000	2.000	2.000	0	0	0
Overige subsidies	3.100	7.356	1.966	1.918	531	281	281
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>899</i>	<i>903</i>	<i>877</i>	<i>877</i>	<i>877</i>	<i>877</i>	<i>877</i>
Bijdrage aan RWS	823	826	830	830	830	830	830
Bijdrage aan KNMI	47	47	47	47	47	47	47
Bijdrage aan overige agentschappen	29	30	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>77.275</i>	<i>17.831</i>	<i>5.989</i>	<i>3.042</i>	<i>2.904</i>	<i>2.439</i>	<i>2.439</i>
Bijdrage medeoverheden OVS	74.735	15.354	3.512	565	465	0	0
CLU Betuwe en HSL	2.540	2.477	2.477	2.477	2.439	2.439	2.439
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>73</i>	<i>75</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>
<b>2. Maatregelenpakket OVS</b>	<b>1.118.839</b>	<b>1.021.000</b>	<b>178.650</b>	<b>13.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Subsidies</i>	<i>1.118.839</i>	<i>1.021.000</i>	<i>178.650</i>	<i>13.350</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	1.118.839	1.021.000	178.650	13.350	0	0	0
<b>3. Transitievangnet 2023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>885</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Tabel 41 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (bedragen x €1.000)						
	2023	2024	2025	2026	2027	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen	2.490.484	10.667.756	2.135.168	1.865.308	1.884.554	
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	209.263	229.802	359.115	203.784	203.784	
<b>Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen</b>	<b>2.699.747</b>	<b>10.897.558</b>	<b>2.494.283</b>	<b>2.069.092</b>	<b>2.088.338</b>	
waarvan						
13.02	Exploitatie onderhoud en vernieuwing	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044
13.03	Ontwikkeling	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656
13.07	Rente en aflossing	0	8.298.000	0	0	0



**Tabel 42 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's van het Mobiliteitsfonds (x €1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's					
<b>Totale uitgaven op artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's</b>	<b>3.290</b>	<b>37.740</b>	<b>70.569</b>	<b>69.070</b>	<b>10.408</b>
waarvan					
14.01 Regionale infrastructuur	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	0				

**Tabel 43 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Mobiliteitsfonds (x €1.000)**

	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	214.883	193.385	331.838	396.298	461.398
Andere ontvangsten van artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	0	0	0	0	0
<b>Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS</b>	<b>214.883</b>	<b>193.385</b>	<b>331.838</b>	<b>396.298</b>	<b>461.398</b>
waarvan					
17.07 ERTMS	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

**Tabel 44 Fiscale regelingen 2021-2023, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>**

	2021	2022	2023
Verlaagd btw-tarief Personenvervoer	383	555	575
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer <sup>2</sup>	50	50	50
Reisaftrek OV	5	6	6

1 [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

2 MRB = Motorrijtuigenbelasting

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 45 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	98%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	0%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	2%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### **Toelichting**

Van het totale budget voor artikel 16 is voor 2023 98% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Van het opdrachtenbudget in 2023 is 50% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het betreft hier onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM), uitgaven voor de OV-begeleiderskaart, de continue screening van de taxibranche en de uitbesteding van Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG1) taken. Opdrachten zijn verplicht op grond van verstrekte opdrachtbrieven aan diverse opdrachtnemers.

#### *Subsidies*

Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen en beschikkingen en wettelijke bepalingen 100% juridisch verplicht. Dit betreffen met name de tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer en de beschikbaarheidsvergoeding. De tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer is onderdeel van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer om het transport van goederen over het spoor goedkoper te maken, door spoorgoederenvervoerders een gedeeltelijke compensatie van de gebruiksvergoeding te verlenen. De beschikbaarheidsvergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens Corona van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI is bestemd voor het verstrekken van informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.

#### *Bijdragen aan medeoverheden*

De bijdragen aan mede-overheden zijn op grond van de regelingen voor de specifieke uitkeringen en de reeds aangegane verplichtingen (bijvoorbeeld voor de specifieke uitkering Wunderline) 100% juridisch verplicht.

#### *Bijdragen aan internationale organisaties*

De bijdrage internationale organisaties is op grond van verdragen voor 100% juridisch verplicht. Het betreft bijdragen aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) en Railforum Nederland.

## **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

### **1 OV en Spoor**

#### **Opdrachten**

Dit betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de monitoring sociale veiligheid, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SWUNG1-taken en aanpassingen in de spoorwegwetgeving. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

#### *Autoriteit Consument en Markt (ACM)*

Daarnaast maakt de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) onderdeel uit van deze middelen, wat een vergoeding is voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.

#### **Subsidies**

Tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer  
Er is een bedrag van € 12,1 miljoen aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2023 opgenomen. Dit bedrag is onderdeel van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer om het transport van goederen over het spoor goedkoper te maken, door spoorgoederenvervoerders een gedeeltelijke compensatie van de gebruiksvergoeding te verlenen. Doel van deze Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor is het verbeteren van de positie van goederenvervoerders. Deze subsidies worden verstrekt aan de goederenvervoerders.

#### *Subsidie Sociale Veiligheid*

Tussen IenW en NS is afgesproken dat beiden 50% van de kosten voor hun rekening nemen voor de continuering van de inzet van Veiligheid & Servicemedewerkers. Dit komt voor NS en IenW neer op een bijdrage van eenieder van € 10 miljoen (€ 2 miljoen per jaar) over de periode 2020 tot en met 2024. NS betaalt daarnaast ook voor extra inzet voor hoofdconducteurs in de trein.

#### *Subsidie beleidsondersteuning*

In 2023 zal een bedrag van maximaal € 0,4 miljoen en in 2024 van maximaal € 0,4 miljoen verstrekt worden aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) voor beleidsondersteuning.

#### *Subsidie tweedelijns OV-klachtenloket*

Er vindt subsidieverlening aan de Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken plaats voor het in stand houden van het tweedelijns OV-klachtenloket voor een bedrag van € 0,3 miljoen in 2023 en € 0,3 miljoen in 2024.

#### *Subsidie OV-Klantenbarometer*

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 1 een bedrag van € 0,24 miljoen aan subsidieverplichtingen aan de Stichting CROW voor het jaar 2023 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor de uitvoering van de OV Klantenbarometer 2023 aan de Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, gevestigd te Ede. De OV-Klantenbarometer is het nationale klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer in Nederland. Het omvat het regionale stads- en streekvervoer en sinds 2018 ook het personenvervoer op het hoofdrailnet en de Friese

Waddenveren. Het onderzoek wordt sinds 2001 in opdracht van Stichting CROW uitgevoerd. Stichting CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

Bovenstaande begrotingsvermeldingen voor beleidsondersteuning, tweedelijns OV-klachtenloket en de OV-klantenbarometer vormen de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverleningen als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

##### *RWS beleidsondersteuning- en advisering*

Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -adviesing. Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd.

##### *KNMI informatievoorziening*

Met het KNMI zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

Dit betreft een jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's.

Tevens betreft de bijdrage aan het Schadevergoedingsschap. Het Schadevergoedingsschap handelt schadevergoedingen af naar aanleiding van onder andere de HSL. Daarnaast betreft dit de specifieke uitkeringen die verstrekt worden voor Nijmegen-Heijendaal (€ 0,6 miljoen), OV Ambassadeurs (€ 1,5 miljoen), Heerlen-Landgraaf (5,8 miljoen) en Heerlen-Oost (€ 2,7 miljoen).

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

Dit betreft een bijdrage aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Deze internationale organisatie richt zich vooral op het creëren van een uniform rechtssysteem voor het vervoer van passagiers en vracht per rails.

## **2. Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector**

Dit betreft een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. De vergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens Corona van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland.

Het kabinet heeft besloten (Kamerstukken [29984, nr. 991](#)) om de huidige beschikbaarheidsvergoeding OV ongewijzigd te verlengen tot 1 januari 2023. Dit is gelijk aan de looptijd van de tijdelijke aangepaste (nood)concessies op grond waarvan de overheid aan OV-bedrijven vanwege COVID-19 een vergoeding kan verschaffen. Het streven voor de periode vanaf 1 januari 2023 is om terug te keren naar de gebruikelijke verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, concessieverleners en vervoerders ten aanzien van de opbrengsten en kosten. De bijdrage vanuit

het Rijk is net als in 2020 en 2021 afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Op basis van de herstelprognoses van het KiM wordt voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding van 1 september 2022 tot en met 31 december 2022 een bedrag van € 25 miljoen geraamd.

Zoals in de Voorjaarsnota 2022 is aangegeven «ademt» de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding mee met de reizigersinkomsten. Bij de raming van het benodigde budget is uitgegaan van de prognose van het KiM over het herstel van het gebruik van het OV. Thans blijkt het benodigde bedrag op basis van de gedane aanvragen hoger te zijn dan eerder geraamd en daarom worden de benodigde middelen aan de begroting van lenW toegevoegd.

### **3. Transitievangnet 2023**

Er wordt een eenmalig transitievangnet voor 2023 ingesteld (zie Kamerstukken [29984, nr. 991](#)). Dit vangnet kent een omvang van maximaal € 150 miljoen en biedt zekerheid aan de reizigers voor voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023. Dit vangnet ademt mee met de actuele reizigersontwikkeling. Wanneer de reizigers aantallen in 2023 hoger zijn daalt de omvang van dit vangnet. Het vangnet biedt hiermee prikkels en voldoende tijd voor de sector om zich klaar te maken voor het 'nieuwe normaal' waarbij vraag en aanbod weer in balans worden gebracht. Als beroep op de regeling gedaan moet worden, dan wordt hiervoor dekking gevonden in het Mobiliteitsfonds.

### 3.5 Artikel 17 Luchtvaart

#### A. Algemene doelstelling

lenW werkt aan een veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd.

Tabel 46 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.17 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>188.754</b>	<b>92.946</b>	<b>93.241</b>	<b>101.437</b>	<b>112.832</b>	<b>92.634</b>	<b>43.726</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>26.662</b>	<b>32.281</b>	<b>46.693</b>	<b>51.783</b>	<b>57.955</b>	<b>58.945</b>	<b>45.037</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Luchtvaart	26.662	32.281	46.693	51.783	57.955	58.945	45.037

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart.

De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken:

- De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. De Minister levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. De Minister neemt de regie om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken.
- De ontwikkeling van drones en onbemande luchtvaartuigen gaat snel. Deze ontwikkeling biedt economische kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige maatschappelijke toepassingen. De Minister wil deze kansen benutten en de luchtvaartuigen veilig in het luchtruim integreren. Aandachtspunten zijn geluidshinder en privacy. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim.
- Om de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis te beoordelen, ontwikkelt de Minister een beleidskader netwerkkwaliteit. Waar nodig en mogelijk zet de Minister in op vergroting van de beleidsruimte door EU-kaders aan te passen.
- Het instellen van beperkingen van het maximum aantal vluchten op Schiphol en van het aantal nachtvluchten op Schiphol via het luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het opstellen van regels voor openingstijden en extensieregelingen voor regionale luchthavens bij de betreffende luchthavenbesluiten.
- In het kader van de Europese Green Deal zet de Minister actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine. Als een Europese verplichting niet (tijdig) wordt ingevoerd, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren.

- Het uitwerken van een CO<sub>2</sub>-plafond voor de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland.
- Regie voeren op verbetering van de samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens op de publieke belangen veiligheid, duurzaamheid, kwaliteit van de leefomgeving en verbondenheid.
- De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (integratie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- De Minister richt zich op het veilig stellen van voldoende nationale luchthavencapaciteit en geeft invulling aan de wettelijke taken en verplichtingen ten aanzien van inrichting en gebruik van luchthavens en de omgeving.
- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.
- Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

#### **Stimuleren**

- Het mogelijk maken van proefprojecten om geluidshinder te verminderen door middel van stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen.
- Het faciliteren van de samenwerking tussen sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties aan de Duurzame Luchtvaarttafel.
- Het stimuleren van de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen.

#### **(Doen) Uitvoeren**

- Om het nieuwe maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen voor Schiphol vast te leggen, zal in 2023 worden gewerkt aan de stappen die moeten worden gezet. Dit betekent dat de inzet gericht zal worden op het doorlopen van de Balanced Approach, een ministeriële regeling en een nieuw Luchthavenverkeerbesluit. Ook zal het anticiperend handhaven worden beëindigd. Dit betekent dat de handhavingspunten voor geluidsoverlast niet meer overschreden mogen worden. Tevens zal worden gewerkt aan de verdere invulling van de programmatische aanpak geluid en aan de totstandkoming en uitvoering van een gebiedsagenda.
- Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.
- Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024.
- Het samen met de sectorpartijen op Schiphol, uitvoeren van de maatregelen die zijn aangekondigd naar aanleiding van het OVV-rapport over de veiligheid van Schiphol.
- Het uitvoeren van de zeven aanbevelingen uit het rapport Vliegtuigeluid: meten, rekenen en beleven dat in het kader van de Programmatische aanpak meten vliegtuigeluid is verschenen.
- Het door de burgerluchthavens van nationale betekenis laten opstellen van actieplannen om de uitstoot van geluid en stoffen (ultrafijnstof (UFS) en stikstofoxide (NO<sub>x</sub>)) te verminderen.

- Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening.

### Indicatoren en Kengetallen

#### *Veilige luchtvaart*

Voor veiligheid is het handelen van het ministerie of de veiligheid in al zijn facetten, niet in één overkoepelende indicator te vatten. Daarom verschijnt vanaf 2021 jaarlijks een systeemmonitor luchtvaartveiligheid, die vanuit de regierol van het ministerie in beeld brengt hoe het systeem functioneert. De ILT brengt jaarlijks de Staat van Schiphol uit, waarin naar de operationele veiligheid wordt gekeken.

**Tabel 47 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven<sup>1</sup>**

Luchthaven	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Amsterdam	266	261	264	263	262	266	272	277	271	265
Frankfurt	301	286	286	287	290	309	322	319	295	285
London Heathrow	176	176	179	180	186	203	210	220	249	219
Parijs Charles de Gaulle	256	258	278	274	290	294	316	330	294	264
Brussel	190	181	192	190	193	200	204	203	191	181

<sup>1</sup> Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APG

#### **Toelichting**

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. Onder invloed van COVID-19 is het aantal bestemmingen ten opzichte van 2019 (laatst pre corona jaar) op alle luchthavens afgenomen. Opvallend is wel dat het aantal bestemmingen van Londen Heathrow stabiel is gebleven. Op Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Brussel daalt het aantal bestemmingen ten opzichte van 2019 (laatste pre corona jaar) sterker dan op Schiphol.

**Tabel 48 Indicator Duurzame luchtvaart: CO<sub>2</sub>-uitstoot van vluchten vanuit Nederland<sup>1</sup>**

	2017	2018	2019	2020	2021
CO <sub>2</sub> -uitstoot (Mton)	12,3	12,4	12,2	6,8	n.n.b.

<sup>1</sup> Bron: op basis van CBS-cijfers over getankte kerosine voor luchtvaart.

#### **Toelichting**

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over getankte kerosine voor luchtvaart. Op basis van een emissiefactor kun je kg brandstof omrekenen naar kg CO<sub>2</sub>. ICAO hanteert een emissiefactor van 3,157. Nederland hanteert een emissiefactor van 3,15 conform EU ECTS en conform eerdere informatie aan de Kamer.

De lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 is het gevolg van sterk verminderde vluchten door de Coronacrisis. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart is afgesproken om in 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te brengen tot het niveau van 2005 (11,3 Mton) en in 2050 tot 50% t.o.v. 2005 (5,6 Mton). De Gegevens voor CO<sub>2</sub> uitstoot over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2022.

In de tweede helft van 2022 zal de eerste editie verschijnen van de in de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota aangekondigde monitor luchtvaart. Daarin staat een uitgebreidere set van indicatoren en kengetallen



(voor alle publieke belangen en thema's) om het luchtvaartbeleid te monitoren en evalueren. Hiervoor wordt onder andere informatie gebruikt uit (bestaande) monitors, zoals de monitor Netwerkkwaliteit, de Staat van Schiphol en de systeemmonitor luchtvaartveiligheid.

### **C. Beleidswijzigingen**

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 geluids-overlast. 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.

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 Uitvoeringsagenda 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 (International Civil Aviation Organization)). Ook wordt een innovatiestrategie voor de luchtvaart uitgewerkt.

Bij luchtvaart staan de volgende publieke belangen centraal:

#### *Veilige luchtvaart*

Vliegen is een van de veiligste vormen van vervoer. Veiligheid in de luchtvaart (in de lucht en op de grond) is en blijft een topprioriteit om dit hoge niveau te behouden. Dit betekent veiligheid voor en beveiliging van vliegtuigpassagiers en bemanning, en veiligheid voor bewoners. Veiligheid blijft een topprioriteit en daarom werkt het ministerie hard om het hoge veiligheidsniveau te behouden en te verhogen. IenW werkt het Nederlands luchtvaartveiligheids-programma 2020-2024 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.

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 luchtvaartveiligheid 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 heeft middelen vrij gemaakt voor een eerste stap in de benodigde versterking van de luchtvaartautoriteit.

### *Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving*

In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van mensen en natuur. Ook bepaalt die kwaliteit mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen. Daarom is die kwaliteit belangrijk voor ons welzijn en onze welvaart. 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.

### *Nederland goed verbonden*

Het Rijk geeft de ruimte om via de lucht de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld te bereiken. Dit gebeurt voor het welzijn en de welvaart van de Nederlanders. Het Rijk zal de vraag naar luchtvaart ten behoeve van passagiers en vracht selectief ondersteunen, waar die de grootst mogelijke waarde heeft voor de Nederlandse economie.

Zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota werkt IenW een kader netwerk-kwaliteit 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.

### *Duurzame luchtvaart*

De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijs-akkoord. Voor de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland zijn CO<sub>2</sub>-reductiedoelen afgesproken. De voorstellen voor verduurzaming uit de Luchtvaartnota worden doorgezet. Dat betekent een inzet op in-sector CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-reductie. Afspraken op mondiaal niveau worden vertaald naar de Nederlandse situatie en waar nodig volgt aanscherping van de doelen in de Luchtvaartnota.

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.

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.

Tot slot stimuleert het kabinet innovatie met het beschikbaar stellen van middelen uit het Nationaal Groeifonds voor het voorstel Luchtvaart in Transitie. Luchtvaart in Transitie heeft een toekenning van € 264 miljoen en een voorwaardelijke toekenning van €119 miljoen (totaal max. €383 miljoen). Luchtvaart in Transitie is een meerjarig programma gericht op het leveren van een bijdrage aan het verduurzamen van de luchtvaartsector naar een klimaatneutrale luchtvaart in 2050. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling en daarbij behorende onderzoek en flankerend beleid. Luchtvaart in Transitie adresseert een strategisch belangrijk en relevant nationaal en internationaal vraagstuk: het verminderen van de uitstoot door de luchtvaart. Het effect op het verdienvermogen hangt af van Nederlands succes in internationaal concurrerende markten én van effectief flankerend beleid. Daarom wordt door de vliegtuigindustrie nauw samengewerkt met internationale vliegtuigbouwers en overheden, en is deelname aan Europese onderzoeksprogramma's zoals Clean Aviation en Clean Hydrogen essentieel. Een deel van het project is gericht op kennisborging na 2030 door laag TRL onderzoek en internationale samenwerking te stimuleren.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 49 Budgettaire gevolgen van beleid art. 17 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>188.754</b>	<b>92.946</b>	<b>93.241</b>	<b>101.437</b>	<b>112.832</b>	<b>92.634</b>	<b>43.726</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>26.662</b>	<b>32.281</b>	<b>46.693</b>	<b>51.783</b>	<b>57.955</b>	<b>58.945</b>	<b>45.037</b>
<b>1. Luchtvaart</b>	<b>26.662</b>	<b>32.281</b>	<b>46.693</b>	<b>51.783</b>	<b>57.955</b>	<b>58.945</b>	<b>45.037</b>
<i>Opdrachten</i>	9.925	17.664	14.582	14.299	15.609	11.600	7.692
Opdrachten GIS	3	98	23	23	0	0	0
Caribisch Nederland	940	599	465	467	465	465	465
Klimaatbeleid	1.011	1.406	404	405	404	400	400
Luchtruim Regio Luchthaven	643	1.642	1.549	1.388	1.426	1.429	1.489
Luchtruimherziening	1.104	2.767	2.243	2.304	3.273	2.013	1.118
Onbemande luchtvaart	0	2.045	1.637	1.470	2.148	1.569	1.160
Onderzoek luchtvaart	0	490	2.549	3.695	3.671	2.616	0
Overige opdrachten	6.224	8.617	5.712	4.547	4.222	3.108	3.060
<i>Subsidies</i>	3.417	6.439	28.702	35.785	40.712	45.711	35.711
Subsidies klimaatbeleid	0	461	2.850	0	0	0	0
Subsidies tarieven Bonaire	425	431	0	0	0	0	0
Subsidies omploegen graan	1.444	1.663	0	0	0	0	0
NGF-project Luchtvaart in transitie	0	3.000	25.000	35.000	40.000	45.000	35.000
Overige Subsidies	1.548	884	852	785	712	711	711
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	6.443	6.302	117	117	53	53	53
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	14	14	14	14	0	0	0
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	518	557	53	53	53	53	53
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS tbv Caribisch Nederland	5.806	5.058	0	0	0	0	0
Overige Bijdragen aan agentschappen	105	673	50	50	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	1.563	1.476	1.481	1.482	1.481	1.481	1.481
Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization	1.454	1.311	1.311	1.311	1.311	1.311	1.311
Overige Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	109	165	170	171	170	170	170
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	1.540	400	100	100	100	100	100
<i>Leningen</i>	3.774	0	1.711	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.104</b>	<b>1.530</b>	<b>5.167</b>	<b>1.117</b>	<b>1.240</b>	<b>1.275</b>	<b>1.485</b>

Tabel 50 Uitsplitsing verplichtingen art. 17							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>188.754</b>	<b>92.946</b>	<b>93.241</b>	<b>101.437</b>	<b>112.832</b>	<b>92.634</b>	<b>43.726</b>
<i>waarvan</i> garantieverplichtingen	166.400	59.600	48.000	51.000	52.000	35.000	0
<i>waarvan</i> overige verplichtingen	22.354	33.346	45.241	50.437	60.832	57.634	43.726

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. Het betreft de Accijnsvrijstelling luchtvaartuigen en het Btw-nultarief personenvervoer. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de Fiscale regelingen'.

## Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 51 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	38%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	55%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	7%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

## Toelichting

Van het totale budget voor artikel 17 is voor 2023 38% juridisch verplicht.

### *Opdrachten*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 73% juridisch verplicht. De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor onder meer de opdrachten geluidsisolatie Schiphol (GIS), Regionale luchthavens, uitvoering U-space, de uitvoering van de luchtvaartnota en het programma Schiphol.

### *Subsidies*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 13% juridisch verplicht. Het subsidiebudget betreft met name het NGF-project Luchtvaart in transitie dat bestuurlijk gebonden is (87% van het subsidiebudget). Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS is volledig juridisch verplicht en heeft een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.

### *Bijdragen internationale organisaties*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. De bijdrage aan internationale organisaties betreft de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC). Dit bedrag is daarmee geheel juridisch verplicht.

### *Lening*

De lening aan Winair is 100% juridisch verplicht in 2023.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Luchtvaart

#### Opdrachten

##### *Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)*

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De geplande uitgaven voor 2023 hebben betrekking op aankopen in de geluidssloopzones en klachtenafhandeling.

### *Caribisch Nederland*

Het betreft de aanschaf van apparatuur en installaties ter bevordering van het veilig gebruik van de luchthavens en ter verbetering van de bedrijfsvoering. Tevens betreft het de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties.

### *Opdrachten klimaatbeleid*

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor fundamenteel onderzoek, het verrichten van haalbaarheidsstudies, het opzetten van pilots/demo's en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor zowel de productie van verschillende (nieuwe) typen duurzame brandstoffen als het versnellen van duurzame innovaties (zoals hybride/elektrische aandrijving, nieuwe voertuigontwerpen en materialen). De middelen worden ook ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO<sub>2</sub>.

### *Opdrachten luchtruim regionale luchthavens*

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en de militaire luchthaven Eindhoven met civiel medegebruik worden de komende jaren nieuwe of gewijzigde gebruiksvergunningen (Luchthavenbesluiten) vastgesteld. Het Rijk vindt het van belang dat deze luchthavens zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. Daarom zijn voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven regionale verkenningen uitgevoerd om de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens met betrokken stakeholders te bespreken. Leidend daarbij zijn de uitgangspunten uit de Luchtvaartnota. Er wordt een beroep gedaan op het Rijk om invulling te geven aan de te maken afspraken en het realiseren van ambities. Van belang bij de ontwikkeling is dat de geluidbelasting en uitstoot van verontreinigende stoffen eerst omlaag moet, voordat eventuele groei verdiend kan worden. Dat zal ook van het Rijk inzet vragen, bijvoorbeeld door onderzoek naar normstelling voor geluid en luchtkwaliteit of naar ondersteuning bij uitwerking en implementatie van hinderbeperkende maatregelen.

### *Opdrachten luchtruimherziening*

Begin 2018 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan. Het programma is gericht op het bereiken van drie samenhangende doelen: efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim, beperking van klimaat-effect en hinder in de omgeving, en verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. Het programma wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtmacht (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Het programma volgt een op Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geïnspireerde aanpak, waarin participatie en internationale samenwerking centraal staan. Met de definitieve Voorkeursbeslissing die in het najaar van 2022 wordt vastgesteld, zal de Planuitwerkingsfase starten. De Planuitwerkingsfase zal in het teken staan van inhoudelijke stappen; onderzoek, ontwerp en simulaties. De Realisatiefase met stapsgewijze implementatie start vanaf 2024 tot 2035. De Tweede Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief.

### *Onbemande luchtvaart (drones)*

Het gebruik van onbemande luchtvaart (drones) neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. Het Rijk wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. De komst van drones in het lagere luchtruim zorgt naast kansen, ook voor nieuwe uitdagingen. Bij de ontwikkeling moet onder andere rekening gehouden worden met veiligheid, duurzaamheid en maatschappelijke acceptatie. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Het beleid voor onbemande luchtvaart is adaptief. Belangrijkste stappen zijn: implementeren van Europese voorschriften, waaronder dynamische kaarten, zoneringsregels, producteisens en het opleiden en registreren van operators en piloten. Integratie van drones in het luchtruim door in te zetten op de ontwikkeling van U-space conform nieuwe Europese regels. Innovatie, kennisontwikkeling en onderzoek bijvoorbeeld voor het gebruik in steden van «urban airtaxis», als onderdeel van de «smart mobility» en «mobility as a service» ontwikkelingen.

### *Onderzoeken Luchtvaart*

In de Luchtvaartnota zijn verschillende onderzoeken voorzien voor de komende jaren, onder andere t.b.v. monitoring en evaluatie van het beleid. Via de monitor uitvoeringsagenda luchtvaartnota worden de realisatie van de in de luchtvaartnota beschreven acties gemonitord en waar nodig bijgestuurd.

### **Overige opdrachten**

#### *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol*

Ten aanzien van Schiphol ziet het kabinet het als taak een goed evenwicht te vinden tussen de publieke belangen: leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en de goede verbindingen met de wereld. Een belangrijk instrument om op de belangen te kunnen sturen is het vastleggen van de grenzen voor Schiphol met een aanpassing van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB). Dit LVB heeft een directe relatie met het juridisch verankeren van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) en de besluitvorming over een natuurvergunning voor Schiphol. Daarnaast spelen er rondom de luchthaven nog meer nationale en regionale opgaven die met elkaar strijden om de schaarse ruimte op het gebied van stikstof en anderszins. Om deze opgaven in samenhang met elkaar te bezien en tot de beste oplossingen te kunnen komen voor de luchthaven en voor het gebied waarin deze luchthaven ligt, is gekozen voor de opzet van een nieuw Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. De regio Schiphol is toegevoegd aan het lijstje van NOVEX-gebieden.

Het doel van dit programma is tweeledig: het vaststellen van een LVB zodat daarmee ook het NNHS juridisch verankerd is en het rechtvacuüm voor bewoners wordt opgeheven. En het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit voor de inwoners van de Schipholregio, door gebiedsgericht te kijken naar de nationale en regionale opgaven die in dit gebied stapelen en daar in gezamenlijkheid keuzes in te maken en oplossingsrichtingen af te spreken.

#### *OVV-follow-up*

In 2023 wordt vervolg gegeven aan de implementatie van de aanbevelingen van het de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) rapport uit 2017 conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017-2018, 29 665, nr. 242](#)) en daarop volgende voortgangsrapportages. Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid.



### *Lelystad*

Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. In de Kamerbrief van 24 juni 2022 (Kamerstukken 2019-2020, [31936, nr. 732](#)) is aangegeven dat besluitvorming over de eventuele opening van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol niet eerder dan medio 2024 zal plaatsvinden.

### *Omgevingsmanagement en Projectbeheer*

Om de realisatiekracht van de uitvoering in het luchtvaartbeleid te versterken worden o.a. de uitvoering van de Luchtvaartnota, de herziening van het luchtruim, de aanpak van drones, de ontwikkeling van de luchthavens in hun omgeving en het veiligheidsprogramma projectmatig opgezet. Een transparante en zorgvuldige besluitvorming staat voorop. Met het zorgvuldig betrekken van stakeholders en omgeving in brede zin. De middelen voor projectbeheer en omgevingsmanagement worden ingezet om de benodigde expertise aan te trekken, voor het organiseren van de participatie en voor en de verwerking van zienswijzen.

### *Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP)*

In 2023 wordt uitvoering gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024. Uitvoering van het NLVP is opgenomen in de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota en geeft invulling aan het publieke belang om Nederland veilig te houden in de lucht en op de grond. In het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) worden de maatregelen opgenomen waarmee lenW samen met de sector werkt aan het continu verbeteren van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Hierbij maken we onderscheid tussen de domeinen commerciële, kleine en onbemande luchtvaart en Caribisch Nederland

### *Verminderen risico op vogelaanvaringen*

Uit een in 2021 afgeronde evaluatie naar het toen geldende convenant over het verminderen van het vogelaanvaringsrisico op en rond Schiphol bleek dat de huidige genomen maatregelen om het risico van aanvaringen met vogels en met name ganzen te verminderen, effectief zijn en moeten worden gecontinueerd. Om die reden wordt het sinds 2012 toegepaste viersporenbeleid, met daaraan toegevoegd een gedegen monitoring, in een nieuw vastgesteld convenant, dat loopt tot april 2024, voortgezet.

De vier sporen in dit beleid zijn de volgende:

- Het technisch spoor: de inzet van en onderzoek naar technische middelen om vogels te detecteren en/of te verjagen.
- Het ruimtelijk spoor: het voorkomen van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen rondom de luchthaven.
- Het foerageer spoor: het beperken van het voedselaanbod voor vogels op en rondom de luchthaven.
- Het populatie spoor: het beperken van de populatie en het aantal aanwezige overzomerende ganzen rondom Schiphol.

### *KDC*

Er vindt opdrachtverlening plaats aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol.



### *Programmatische aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid*

In 2019 hebben de kennisinstututen RIVM, NLR en KNMI aanbevelingen op zeven thema's gegeven om verbeteringen door te voeren bij het meten en berekenen van vliegtuiggeluid, rekening houdend met belevingsaspecten. Na de uitwerking van de aanbevelingen start de realisatiefase waarin de resultaten uit het uitgevoerde onderzoeksprogramma kunnen worden toegepast voor Schiphol. Dit omvat het uitvoeren van geluidmetingen, gekoppeld aan berekeningen, inclusief het analyseren en duiden van de verschillen. De realisatiefase wordt gefaseerd per thema ingevoerd, waarbij de laatste invoering volgens de prognose uiterlijk in 2023 plaatsvindt.

### *Cybersecurity*

Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van IenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders (in beleid of in wet- en regelgeving, al dan niet voortvloeiend uit EU/internationaal verband) en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen.

### *Opdrachten elektrisch vliegen*

Omdat veel innovaties op het gebied van hybride elektrisch vliegen nog niet klaar zijn voor de markt, is een financiële impuls vanuit de overheid van groot belang. De overheid kan de ontwikkeling op het gebied van hybride elektrisch vliegen stimuleren door middel van het verlenen van (onderzoeks)opdrachten en subsidies. Door financiële ondersteuning kan de innovatie versnellen door onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe technologieën. Daarnaast biedt het kansen aan de Nederlandse (maak)industrie, is het nodig om mee te kunnen doen aan Europese programma's en in de internationale kopgroep voor hybride elektrisch vliegen.

## **Subsidies**

### *Subsidies Klimaatbeleid*

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. SkyNRG ontvangt van IenW een subsidie van maximaal € 2,9 miljoen in 2023 (onder de voorwaarde dat de bijdrage voldoet aan de regels voor staatssteun) voor de duurzame kerosine fabriek Delfzijl (Project DSL-01). Met investeringen in schone energie en onder andere technologische innovaties wordt een impuls gegeven aan de transitie naar een toekomstbestendige duurzame petrochemische- en maakindustrie en luchthaven-infrastructuur in Nederland.

### *Subsidie luchtvaart in transitie (NGF)*

Dit betreft de toegekende NGF-middelen Luchtvaart in Transitie zoals afgesproken in het coalitieakkoord (€ 263,9 miljoen). Deze middelen worden gebruikt om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale luchtvaart te kunnen realiseren. Er wordt ingezet op een duurzame luchtvaartsector en de ambitie om daarbij nieuwe toekomstbestendige banen te creëren. specifieke maatregelen zijn:

- De realisatie van een overkoepelde, decentraal georganiseerde data-deel-infrastructuur (BDI);
- De ontwikkeling van nieuwe (digitale) infra-diensten;
- De uitrol van een 'transitieagenda' om minimaal de helft van de Nederlandse bedrijven in de logistieke keten over de digitale streep te trekken.

### **Overige subsidies**

#### *Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg (CRO)*

lenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en brancheorganisaties met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De jaarlijkse bijdrage bedraagt maximaal €264.000.

lenW investeert in lijn met de Luchtvaartnota in de verdere versterking en professionalisering van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis (Commissies regionaal overleg bij de luchthavens van Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam), de instandhouding van het nieuwe Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) en het opleiden van de deelnemers aan deze overleggen (kennis/expertise). In 2023 bedraagt de rijksbijdrage per commissie maximaal €70.000.

#### *Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg*

lenW stelt een subsidie beschikbaar aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). Gezien de specifieke situatie heeft lenW hiertoe besloten. Het gaat om buitenlandse luchthavens die milieueffecten hebben op Nederlands grondgebied, waarbij specifiek voor de vliegbasis Geilenkirchen sprake is van een bijzonder Rijksbelang (militaire bescherming van ons land in NAVO-verband) en relatief hoge geluidsoverlast vanwege de AWACS-vliegtuigen. De jaarlijkse subsidie bedraagt maximaal €75.000.

#### *Subsidie Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordiging Regionale Luchthavens ABReL*

lenW vindt het van belang dat bewonersorganisaties die zitting hebben in de Commissies regionaal overleg (CRO's) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van (beleids-)vraagstukken uit de Luchtvaartnota. Dat is de reden dat een subsidie van maximaal €50.000 per jaar beschikbaar wordt gesteld aan de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL), waardoor bewonersvertegenwoordigers extern ondersteuning kunnen inhuren die deze vrijwilligers adviseert en ontlast. Concreet ziet de subsidie toe op de bijdrage van ABReL aan de regionale verkenningen rond de regionale luchthavens, de bijdrage aan landelijke (beleids-)vraagstukken en deelname aan de nationale luchtvaartafel (als uitwerking van de Luchtvaartnota).

Bovenstaande begrotingsvermeldingen voor de Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg, het Luchthaven Eindhoven Overleg, Klachtentelefoon luchtverkeer Limburg, verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika, ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire, leefbaarheidsfonds Eindhoven en Stichting ABReL vormen de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft voornamelijk de bijdrage die aan RWS ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien

van de internationale regelgeving voor de vliegveiligheid en voor de wederopbouw van de Bovenwindse Eilanden als gevolg van de geleden schade door de orkanen Irma en Maria in september 2017.

Daarnaast betreft het investeringen voor de aanleg van platformen en landingsbaanverlichting op Bonaire. Deze investeringen zijn nodig om te kunnen voldoen aan internationale ICAO veiligheidsstandaarden. Er zal worden overgegaan tot de aanschaf van rescueboten. Het ontbreken hiervan is een groot veiligheidsrisico bij een onbedoelde landing op zee (crash).

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) wordt in 2023 een bedrag uitgegeven van circa € 1,5 miljoen, waarvan € 1,3 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

#### **Bijdrage aan ZBO's/RWT's**

##### *Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*

Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' wordt ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterberg radar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol, een bijdrage van € 0,1 miljoen verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Onbemande luchtvaart zal waarschijnlijk bijdragen aan LVNL.

#### **Leningen**

##### *Winair*

Het betreft middelen die worden ingezet voor het verstrekken van een hypothecaire lening aan WinAir op het luchthavengebouw van Winair ter waarde van USD 3 miljoen. Daarmee kan het bedrijf, dat essentieel is voor de interinsulaire verbinding van Saba en Sint Eustatius op korte termijn blijven opereren.

#### **Garantie LVNL**

Voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer in het Nederlandse luchtruim beheert LVNL vitale luchtvaartinfrastructuur. Dit betekent dat LVNL voortdurend moet investeren om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen door systemen die het einde van de levensduur bereiken tijdig te vervangen. Daarnaast moet LVNL investeren in nieuwe en innovatieve technologie, zodat LVNL niet alleen betrouwbare luchtverkeersleiding kan blijven geven, maar ook in de toekomst kan blijven voldoen aan de eisen en wensen die nationale en internationale partijen stellen aan de dienstverlening van LVNL. Hiervoor is een jaarlijks leningenplafond ingesteld. LVNL gaat bij het ministerie van Financiën leningen aan voor een bedrag van maximaal € 49,8 miljoen in 2021 en maximaal € 47,9 miljoen in 2023. IenW stelt zich garant voor deze leningen.

### 3.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

#### A. Algemene doelstelling

Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.

Tabel 52 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.18 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>42.649</b>	<b>56.115</b>	<b>115.127</b>	<b>93.365</b>	<b>66.609</b>	<b>58.436</b>	<b>56.859</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>32.381</b>	<b>62.449</b>	<b>130.251</b>	<b>93.893</b>	<b>67.137</b>	<b>58.884</b>	<b>56.859</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Scheepvaart en Havens	32.381	62.449	130.251	93.893	67.137	58.884	56.859
<b>Ontvangsten</b>	<b>738</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### (Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Mobiliteitsfonds. Via het Mobiliteitsfonds (artikel 11, 15 en 17) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat (RWS) voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het Mobiliteitsfonds (artikel 15).

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het maritiem beleid. De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken:

- De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor gelijke normen, bijvoorbeeld in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van de EU en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), ook omdat een internationaal level playing field goed is voor de Nederlandse concurrentiepositie. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van IMO en Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en een gerichte bijdrage aan de totstandkoming van Europese regelgeving, inclusief een actieve rol in agentschappen als het Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) en andere organisaties;
- De in 2015 vastgestelde Maritieme Strategie geeft de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de leefomgeving. Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. IenW zorgt

- voor «state of the art» regelgeving op het gebied van milieu, veiligheid, marktordening, bemanningszaken en security. Waar nodig wordt hiervoor internationaal samengewerkt;
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor een permanente verbetering van de veiligheid en duurzaamheid van het transport over water;
  - IenW draagt, binnen het kabinetsbrede bedrijvenbeleid onder coördinatie van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, als vakdepartement verantwoordelijkheid voor de overheidsinbreng op de Topsector Logistiek en het maritieme cluster binnen de Topsector Water en Maritiem;
  - Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven;
  - Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht) en door de Autoriteit Consument en Markt.

### Indicatoren en Kengetallen

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor scheepvaart en havens opgenomen. In productartikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Tabel 53 Indicator Passeertijd sluisen<sup>1</sup>

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2022 <sup>*2</sup>
Hoofdtransportas	66%	66%	63%	65%	65%	60%	80%
Hoofdvaarweg	80%	80%	75%	77%	78%	80%	75%
Overige vaarweg	91%	88%	87%	85%	87%	89%	70%

1 Bron: Rijkswaterstaat 2022

2 Er zijn geen afspraken gemaakt met Beleid over de streefwaarden voor 2022. Daarom zijn de streefwaarden voor 2021 overgenomen als referentiewaarde.

### Toelichting

Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen nagestreefd dat binnen de normtijd de sluis passeert (streefwaarde). De «passeertijd sluisen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen nog niet aan de streefwaarden. Dit speelt al langere tijd en wordt voornamelijk veroorzaakt door gebrek aan capaciteit op de sluisen op de corridor tussen Zeeland en Rotterdam. Voor de sluisen op die corridor lopen dan ook MIRT-projecten, gericht op het verbeteren van deze capaciteit. De passeertijden voor de hoofd- en overige vaarwegen scoren wel ruim voldoende.

Tabel 54 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse Havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de Hamburg-le Havre range)<sup>1</sup>

	Basiswaarde 2005	2016 <sup>2</sup>	2017	2018 <sup>3</sup>	2019	2020	2021
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	48,3	47,9	50,3	50,3	49,7	49,9 <sup>4</sup>
Mainport Rotterdam	34,9	37,6	37,2	36,8	36,6	36,7	37,4
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,7	10,7	13,5	13,8	13	12,5

1 Bron: Havenbedrijf Rotterdam

2 Vanaf 2016 Havenbedrijf Rotterdam op basis van cijfers ESPO. ESPO beschouwt daarin alleen de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. In eerdere jaren zijn ook de havens van Moerdijk en Groningen in het overzicht meegenomen. Deze worden niet meegenomen door ESPO.

3 Marktaandeel overige Nederlandse zeehavens is vanaf 2018 inclusief Gent (B), na de fusie van de havenbedrijven Zeeland Seaports en Gent tot North Sea Port 9 december 2017. Er worden geen uitgesplitste cijfers gepubliceerd.

4 Cijfers Le Havre zijn voorlopig, zodat het totale marktaandeel van de Nederlandse zeehavens nog (iets) kan wijzigen.

### Toelichting

Dit kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest Europese havenrange (de zogenaamde "Hamburg-Le Havre range"). Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest (de "Hamburg-Le Havre range") ten minste te handhaven.

Het «Totaal Nederlandse Zeehavens» kent een kleine stijging van het marktaandeel. Mainport Rotterdam zag zijn aandeel stijgen met 0,7%. In absolute zin is Rotterdam de grootste haven (37,4% aandeel tegenover 19,1% van Antwerpen).

Tabel 55 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)<sup>1</sup>

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	771	761	757	744	748	742
Zeesleepvaart	288	291	299	302	303	304
Waterbouw	171	176	168	170	169	166
Totaal	1.230	1.228	1.224	1.216	1.220	1.212
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	6.411	6.275	6.229	6.242	6.076	6.087
Zeesleepvaart	423	444	532	531	557	542
Waterbouw	542	572	545	552	566	540
Totaal	7.376	7.291	7.306	7.325	7.199	7.169
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	451	458	474	507	503	529
Zeesleepvaart	502	499	496	496	520	519
Waterbouw	62	63	57	69	69	67
Totaal	1.015	1.020	1.027	1.072	1.092	1.115
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	7.203	7.700	8.806	8.675	9.045	9.886
Zeesleepvaart	2.239	1.706	1.779	1.721	1.581	1.789
Waterbouw	322	328	319	333	340	341
Totaal	9.764	9.734	10.184	10.729	10.966	12.016

1 Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2022. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS.

### Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. In 2021 is de vloot onder Nederlandse vlag afgenomen met acht schepen. De vloot onder Nederlands beheer is toegenomen met drieëntwintig. Vijf schepen daarvan voeren eerder onder Nederlandse vlag. De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties

van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

**Tabel 56 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee<sup>1</sup>**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zeer ernstige scheepsongevallen	2	2	1	5	1	1
Ernstige scheepsongevallen	8	12	10	4	6	10
Andersoortige scheepsongevallen	49	16	32	31	24	31
Totaal aantal ongevallen	59	30	43	40	31	42
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	0	1	0	3	0	0
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	3	3	0	4	2	1

<sup>1</sup> Bron: Rijkswaterstaat 2022, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

**Tabel 57 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren<sup>1</sup>**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	163	161	178	160	175	148
Andersoortige ongevallen	1.166	973	1.179	1.119	1.068	1.077
Totaal aantal ongevallen	1.329	1.134	1.357	1.279	1.243	1.225
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	7	8	2	5	3	5
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	38	33	55	71	39	42

<sup>1</sup> Bron: Rijkswaterstaat 2022, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

### Toelichting

In 2021 is één zeer ernstig scheepsongeval geregistreerd en tien ernstige scheepsongevallen. Het zeer ernstige scheepsongeval betrof een zeiljacht dat verloren is gegaan, nadat het tegen de pier van Scheveningen was gevaren. Er zijn in 2021 geen dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2021 in totaal 1225 ongevallen geregistreerd, waarvan 148 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2021 vijf dodelijke slachtoffers te betreuren.

### C. Beleidswijzigingen

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. Deze middelen komen vanaf 2023 beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de middelen ingezet om de programmering van Rijkswaterstaat en ProRail op te hogen. Ondanks de grotere financiële ruimte kan in de eerste jaren nog niet het uitgestelde onderhoud op de RWS-netwerken worden ingelopen, maar wordt wel toegewerkt naar een stabilisatie. Komende jaren zal kritisch gekeken worden naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken voor een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Prestaties, budgetten en risico's worden weer in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van de netwerken.

In april 2022 heeft de Ministerraad ingestemd met het Nationaal Groeifondsvoorstel Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL). Voor de bouw aan een Digitale Infrastructuur Logistiek is voor de jaren 2022 tot en met 2026



€ 51,5 mln. budget verkregen uit het Nationaal Groeifonds. Daarbij wordt ingespeeld op de kansen die digitalisering biedt voor het vernieuwen en verduurzamen van de logistiek in Nederland

Digitale Infrastructuur Logistiek is een gezamenlijk initiatief van overheid en bedrijfsleven. Zij willen met DIL inspelen op de kansen die digitalisering biedt voor het vernieuwen en verduurzamen van de logistiek in Nederland. Digitale Infrastructuur Logistiek beoogt een efficiëntere en duurzamere logistiek te realiseren die bijdraagt aan economische groei. DIL beoogt in vijf jaar een toekomstbestendige infrastructuur voor bedrijfsleven en overheid te realiseren en de digital readiness van de sector te verhogen.

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstukken II 2014-2015, [31 409, nr. 70](#)) ingezette koers wordt ook in 2023 voortgezet, evenals de samenwerking tussen de rijksoverheid en de maritieme sector bij de uitwerking van de Maritieme Strategie. De basis voor deze samenwerking wordt gevormd door een op 22 februari 2018 vastgesteld werkprogramma, waarin de prioriteiten op het gebied van zeevaart, zeehavens, binnenvaart en de maritieme maakindustrie voor de komende jaren zijn vastgelegd (Kamerstukken II 2017-2018, [31 409, nr. 184](#)). Het werkprogramma had een looptijd tot en met 2021. Een aantal onderwerpen uit het werkprogramma loopt door in 2023 (verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart etc.) of is inmiddels via een andere weg opgepakt. Onderwerpen op het gebied van vergroening van de zee- en binnenvaart zijn bijvoorbeeld opgepakt via de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

Met de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (looptijd 2019 tot 2024) heeft de Minister de eerste stap gezet in de lange termijntransitie naar een klimaatneutrale en emissieloze scheepvaart. Om dat te realiseren nemen overheid en maritieme sector vele tientallen acties op zich die inmiddels al tot de nodige resultaten hebben geleid en nog zullen leiden.

Het kabinet heeft € 32 mln. beschikbaar gesteld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. Dit bedrag komt bovenop de eerder in de begroting voor walstroom beschikbaar gestelde € 32 mln. Daarnaast is € 150 mln. beschikbaar gesteld voor walstroom voor de zeevaart om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen en te anticiperen op aankomende Europese verplichtingen om walstroom aan te bieden voor cruiseschepen, containerschepen en ro-ro-ferries.

In november 2021 is een emissielabel voor de binnenvaart geïntroduceerd, waarmee de milieuprestatie van een binnenvaartschip kan worden gemeten. In 2022 zullen nadere afspraken worden gemaakt met de sectorpartijen over de toepassing van het label. Op 29 januari 2021 is een regeling gepubliceerd voor investeringssubsidies waarmee de aanschaf van schone motoren in de binnenvaart wordt gestimuleerd ([Staatscourant 2021-4018](#)). Deze investeringsregeling loopt van 2021 tot 2025 en omvat eveneens de aanschaf van katalysatoren vanuit de permanente aanpak stikstofproblematiek. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Kamerstukken II 2019-2020, [35 334, nr. 82](#)). Vanuit het Nationaal Groeifonds is in april 2022 50 mln Euro toegekend voor



elektrificatie van binnenvaartschepen. Voor de zeevaart spant lenW zich in voor de invoering van mondiale prijsprikkels gericht op reductie van CO2 emissies.

Eind 2020 is de definitieve Havennota 2020 – 2030 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2020-2021, [31 409 nr. 306](#)). De Havennota heeft tot doel de krachtige positie van de havens in onze delta-economie te behouden en te versterken zodat de toegevoegde waarde, de bijdrage aan het nationale verdienvermogen en de werkgelegenheid van de zee- en binnenhavens ook in een onzekere toekomst behouden blijven. De Havennota gaat daartoe uit van vijf havens van nationaal belang met een bijzondere positie voor mainport Rotterdam.

Ter uitvoering van het havenbeleid investeert lenW volop in knelpunten in de zeehavens en op de achterlandverbindingen over weg, water en spoor. Ook zet het kabinet in op buisleidingen, voor ondergronds vervoer van duurzame energiedragers zoals waterstof. Duurzame scheepvaart speelt een belangrijke rol in de verduurzamingsopgave van de zeehavens.

Met de in 2019 naar de Tweede Kamer gezonden Goederenvervoeragenda is gericht ingezet op een integrale aanpak van het goederenvervoer en logistieke beleid. Er wordt verder invulling gegeven aan de implementatie van de Europese verordeningen EMSWe (Europees Maritime Single Window) en eFTI (Papierloos Transport) en de samenwerking met Douane, havens en hun port community systemen om data te delen in het transport. En tenslotte worden diverse acties binnen het Programma 2021-2023 van de Topsector Logistiek uitgevoerd, waarbij directe koppelingen worden gelegd met de acties van de Goederenvervoeragenda.

Vanuit de wens om de maritieme veiligheid structureel beter te borgen door een risicogestuurde aanpak, is in november 2020 het Beleidskader maritieme veiligheid naar de Tweede Kamer verzonden ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 409, nr. 307](#)). Dit beleidskader omvat zowel de nautische veiligheid (safety) als maritieme security. Vanuit deze risicogestuurde aanpak is de inzet gericht op continue verbetering van de nautische veiligheid en maritieme security.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 58 Budgettaire gevolgen van beleid art. 18 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>42.649</b>	<b>56.115</b>	<b>115.127</b>	<b>93.365</b>	<b>66.609</b>	<b>58.436</b>	<b>56.859</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>32.381</b>	<b>62.449</b>	<b>130.251</b>	<b>93.893</b>	<b>67.137</b>	<b>58.884</b>	<b>56.859</b>
<b>1 Scheepvaart en Havens</b>	<b>32.381</b>	<b>62.449</b>	<b>130.251</b>	<b>93.893</b>	<b>67.137</b>	<b>58.884</b>	<b>56.859</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>12.728</i>	<i>17.153</i>	<i>28.195</i>	<i>18.184</i>	<i>14.107</i>	<i>14.134</i>	<i>2.555</i>
Caribisch Nederland	61	100	100	100	100	100	100
Topsector logistiek	6.448	11.000	9.096	0	0	0	0
NGF Project - Digitale Infrastructuur Logistiek	0	674	13.868	12.938	11.812	11.812	0
Overige opdrachten	6.219	5.379	5.131	5.146	2.195	2.222	2.455
<i>Subsidies</i>	<i>15.990</i>	<i>40.422</i>	<i>94.910</i>	<i>72.210</i>	<i>50.110</i>	<i>41.830</i>	<i>51.832</i>
NGF Project - Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	0	9.500	15.600	25.100	0	0	0
Innovatieve Duurzame Binnenvaart	10.444	20.900	13.330	13.330	13.330	13.330	13.332
Electrisch varen	4.000	0	0	0	0	0	0
Walstroom	0	5.882	62.900	33.700	36.700	28.500	38.500
Topsector Logistiek	0	4.000	3.000	0	0	0	0
Overige Subsidies	1.546	140	80	80	80	0	0
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>1.859</i>	<i>3.193</i>	<i>2.465</i>	<i>1.818</i>	<i>1.239</i>	<i>1.239</i>	<i>1.239</i>
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.392	2.465	2.465	1.818	1.239	1.239	1.239
Overige Bijdragen aan agentschappen	467	728	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>35</i>	<i>0</i>	<i>3.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>1.525</i>	<i>1.581</i>	<i>1.581</i>	<i>1.581</i>	<i>1.581</i>	<i>1.581</i>	<i>1.133</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>244</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>738</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tabel 59 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)					
	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.345.642	1.431.104	1.434.231	1.445.723	935.357
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	5.587	10.121	9.441	1.741	489
<b>Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet</b>	<b>1.351.229</b>	<b>1.441.225</b>	<b>1.443.672</b>	<b>1.447.464</b>	<b>935.846</b>
waarvan					
15.01 Exploitatie	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661
15.02 Onderhoud en vernieuwing	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351
15.03 Ontwikkeling	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130

Tabel 60 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)					
	2023	2024	2025	2026	2027
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	799	700	810	690	810
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam					

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totale uitgaven op artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	<b>799</b>	<b>700</b>	<b>810</b>	<b>690</b>	<b>810</b>
waarvan					
17.06.01	799	700	810	690	810

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. De fiscale regelingen die niet in onderstaande tabel zijn opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking hebben, zijn:

- Accijnsvrijstelling communautaire wateren
- Willekeurige afschrijving zeeschepen
- Btw-nultarief personenvervoer

Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

#### Evaluatie Zeevaart

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst de evaluatie van de fiscale maatregelen in het Nederlandse zeescheepvaartbeleid aan de Tweede Kamer aangeboden. Onderzoeksbureau Deloitte heeft hierbij het toetsingskader fiscale regelingen toegepast en gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de volgende zeevaartregelingen over de periode 2014 t/m 2019: 1) de tonnageregeling, 2) de afdrachtvermindering zeevaart en 3) de willekeurige afschrijving op zeeschepen.

De drie fiscale regelingen hebben een brede doelstelling: het versterken van het maritieme cluster, het bevorderen van werkgelegenheid verbonden aan het varen onder Nederlandse vlag en het versterken van de Nederlandse concurrentiepositie. Het rapport concludeert dat de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart doeltreffend en doelmatig zijn op basis van interviews met een representatieve groep van sectorpartijen en cijfers over de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme sector. Uitzondering is de willekeurige afschrijving op zeeschepen, deze blijkt nauwelijks gebruikt te worden. Voor alle regelingen geldt echter dat met name de doelmatigheid niet statistisch kan worden aangetoond bij een gebrek aan congruente data sets op Nederlands, Europees en mondiaal niveau.

**Tabel 61 Fiscale regelingen 2021-2023, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>**

	2021	2022	2023
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	115	115	127
Afdrachtvermindering zeevaart	107	106	105

<sup>1</sup> [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

## Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 62 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	43%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	56%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 18 is voor 2023 43% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 37% juridisch verplicht. Voor Topsector Logistiek (TSL) is het opdrachtenbudget volledig juridisch verplicht. Van het overige opdrachtenbudget is circa 8% juridisch verplicht. Het betreft de financiering van aangegane verplichtingen voor onder meer de uitvoering van toezichtstaken door de ACM en de monitoring van maritieme indicatoren en kengetallen. Het NGF-project Digitale Infrastructuur en Logistiek is bestuurlijk gebonden.

#### *Subsidies*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 41% juridisch verplicht. Het beschikbare subsidiebudget voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart (uitvoering Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025) is 100% juridisch verplicht. Voor de subsidieregeling Walstroom Zeehavens is de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023 ook 100% juridisch verplicht. Het NGF-project Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch is bestuurlijk gebonden. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting. De subsidies hebben een tijdshorizon.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS is volledig juridisch verplicht en heeft een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

De bijdragen aan medeoverheden en zelfstandige bestuursorganen of rechtspersonen met een wettelijke taak zijn 100% juridisch verplicht. Voor de aanleg van de nieuwe zeehaven ontvangt Saba in 2023 een aanvullende bijdrage van € 3 miljoen.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Scheepvaart en havens

#### Opdrachten

##### *Caribisch Nederland*

Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) is het benodigde budget begroot.

##### *Klimaatbeleid zeevaart*

Het beschikbare budget voor klimaataanpak wordt gebruikt om de nationale en internationale doelstellingen te behalen betreffende broeikasgasemissiereductie door de zeevaart. De aanpak is uiteengezet in de Kamerbrief 'klimaatbeleid voor de zeevaart' van 22 november 2021. (Kamerstukken II 2021-2022, [31 409, nr. 934](#))

##### *Scheepvaartincidenten*

Op de Noordzee vinden soms scheepvaartincidenten plaats, zoals het verlies van containers. Dit soort incidenten kan leiden tot onderzoeksvragen die uit de aard der zaak lastig planbaar zijn. Voor dergelijk onderzoek is budget beschikbaar.

##### *Maritieme Strategie en Zeehavens*

Het werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021 is vanaf 2018 als onderdeel van het integrale werkprogramma ter uitvoering van de Maritieme Strategie doorgezet en liep eind 2021 ten einde. Een aantal onderwerpen uit het werkprogramma loopt door in 2023 (verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart etc.).

Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).

De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.

De uitvoering van de acties uit de definitieve 2020 – 2030 Havennota verlopen via het reguliere opdrachtenbudget met aansluiting op het Werkprogramma Zeehavens .

##### *Green Deal*

Voor de uitvoering van de Green Deal is budget beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de zeevaart.

##### *Digitale Transport strategie*

Voor de uitvoering van de Digitale Transport strategie is budget beschikbaar voor onderzoek en het begin van uitvoering van een geschikte architectuur om data delen tussen overheden en bedrijven mogelijk te maken .

### *VNAC*

lenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2023 zullen deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) worden ingezet om de cyber weerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten en planmatig vorm te geven. Daarnaast zal de implementatie van de richtlijn houdende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van beveiliging van netwerk- en informatiesystemen in de Unie (NIS2) worden vormgegeven.

### *Topsector Logistiek*

Voor de Topsector Logistiek worden in 2023 opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. De opdrachten en subsidies hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten. Het betreft hier het uitvoeringprogramma voor de periode 2021-2023.

### *Digitale Infrastructuur Logistiek*

Voor uitvoering van het programma Digitale Infrastructuur Logistiek is in 2023 €13,9 mln. budget beschikbaar. Dit programma heeft tot doel de uitvoering van de Digitale Transport Strategie van het ministerie van lenW te versnellen en versterken. Het gaat over de realisatie van de Basis Data Infrastructuur, uitvoering van living labs ter validatie hiervan en het verhogen van de 'digital readiness' van met name het MKB-bedrijfsleven actief in logistieke ketens.

### **Subsidies**

#### *Verduurzaming binnenvaartschepen (NGF)*

Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek in 2023 € 13,3 miljoen beschikbaar, inclusief uitvoeringskosten.

#### *Topsector Logistiek*

Voor de gecombineerde Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026 is in 2023 voor onderzoeksprojecten die bijdragen aan de Gezamenlijk Ambitie Logistiek en goederenvervoer € 3 mln. beschikbaar.

#### *Betterij-elektrische binnenvaart (NGF)*

Vanuit het Nationaal Groeifonds is in april 2022 € 50 mln. beschikbaar gesteld voor verdere uitrol van batterij-elektrische binnenvaart. In 2022 is een aanvang gemaakt met de werkzaamheden en in 2023 zullen deze werkzaamheden worden voortgezet. In 2023 is daarvoor € 15,6 mln. beschikbaar. Uiteindelijk moet het project leiden tot vijfenveertig zero emissie binnenvaartschepen in 2026.

#### *Walstroom Zeehavens*

In 2023 is voor de eerste tijdelijke subsidieregeling Walstroom Zeehavens 2022-2023 € 25,7 mln. (incl. uitvoeringskosten) beschikbaar. Op basis van de eerste ervaringen zal de regeling in 2023 verder worden geïntensiveerd en/of verlengd. Voor deze uitbreiding van de tijdelijke subsidieregeling Walstroom Zeehavens 2022-2023 is in 2023 van de € 32 mln. € 13,2 mln. (incl. uitvoeringskosten) beschikbaar. Daarnaast is in 2023 van de € 150 mln. 24 miljoen (incl. uitvoeringskosten) beschikbaar voor walstroom voor de

zeevaart om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen en te anticiperen op aankomende Europese verplichtingen om walstroom aan te bieden voor cruiseschepen, containerschepen en ro-ro-ferries

#### **Bijdrage aan agentschappen**

In het kader van beleidsondersteuning en advisering zijn met RWS afspraken gemaakt over werkzaamheden, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van lenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

#### **Bijdragen aan medeoverheden**

Voor de aanleg van de nieuwe zeehaven ontvangt Saba in 2023 een aanvullende bijdrage van € 3 mln. Op Saba wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een nieuwe zeehaven die Saba beter bereikbaar moet maken en aantrekkelijker voor toeristen. De plannen voor de bouw van deze haven zijn tot stand gekomen na de verwoesting van de huidige zeehaven, Fort Bay Harbor, door orkanen Irma en Maria.

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaald lenW in totaal € 1,08 miljoen aan contributies in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan gaat circa € 0,6 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast worden bijdragen gedaan aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), de Donaucommissie en de North Atlantic Ice Patrol.

Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European IWT-platform opgericht. Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van € 448.000 per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

#### **Bijdrage aan ZBO's/RWT's**

Voor het uitvoeren van een wettelijke taak Nationaal Register, uitvoering van de Single Point of Contact, wordt € 99.100 aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) beschikbaar gesteld.

### 3.7 Artikel 19 Internationaal Beleid

#### A. Algemene doelstelling

lenW zet zich in het internationale domein in voor een klimaatbestendige en duurzame infrastructuur en leefomgeving. Met het agenderen van onderzoek en beleid, de ontwikkeling van internationale beleidsinstrumenten, de uitwisseling van kennis en expertise, het creëren van draagvlak en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse lenW-sectoren, zet lenW gericht in op internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken.

Tabel 63 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 19 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>70.348</b>	<b>16.431</b>	<b>10.955</b>	<b>11.720</b>	<b>12.699</b>	<b>12.757</b>	<b>12.682</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>73.422</b>	<b>12.018</b>	<b>11.377</b>	<b>11.349</b>	<b>12.088</b>	<b>12.146</b>	<b>12.071</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	73.422	12.018	11.377	11.349	12.088	12.146	12.071
<b>Ontvangsten</b>	<b>1.868</b>	<b>1.335</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

De Minister van lenW bepaalt de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. Meer specifiek is de Minister van lenW verantwoordelijk voor:

- De uitvoering van de voor lenW relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling.
- De regie op de internationale aspecten van het lenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Daartoe horen onder andere de Transport- en Milieuraad van de EU, de UNECE, de OESO, OESO-ITF en UN Environment.
- Het opstellen en uitdragen van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's.
- De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satellietnavigatie en de lenW-inzet op het gebruik van satellietdata en satellietnavigatie.

Het internationale lenW-beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van lenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld.



### **Stimuleren**

De Minister van IenW ontplooit ook diverse activiteiten om de nationale doelen van de transitie naar een circulaire economie, een klimaatadaptieve inrichting van de leefomgeving en duurzame mobiliteit te bereiken door verbinding met internationale activiteiten.

- Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. Dit netwerk is cruciaal om tijdig (nieuwe) internationale ontwikkelingen te signaleren die van invloed (kunnen) zijn op de IenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de internationale beleidsinzet.
- Voor ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt IenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen.
- Gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.
- Ten slotte zet IenW samen met andere staten en actoren in op het bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen

### **(Doen) Uitvoeren**

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT), Interreg en LIFE.

## **C. Beleidswijzigingen**

### **Indicatoren en Kengetallen**

De IenW-ambities kunnen door de hoge mate van verwevenheid met de internationale arena alleen maar effectief worden gerealiseerd in internationaal verband. Dit is niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet, maar ook van de inbreng van partners en andere partijen. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk. Waar mogelijk zijn deze opgenomen bij de diverse beleidsartikelen.

### **Beleidswijzigingen**

De belangrijkste wijzigingen op het terrein van internationaal beleid worden beschreven in de beleidsagenda. De internationale taken van IenW zijn bij verschillende dienstonderdelen belegd en worden op diverse beleidsartikelen gepresenteerd en verantwoord.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 64 Budgettaire gevolgen van beleid art. 19 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>70.348</b>	<b>16.431</b>	<b>10.955</b>	<b>11.720</b>	<b>12.699</b>	<b>12.757</b>	<b>12.682</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>73.422</b>	<b>12.018</b>	<b>11.377</b>	<b>11.349</b>	<b>12.088</b>	<b>12.146</b>	<b>12.071</b>
<b>2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking</b>	<b>73.422</b>	<b>12.018</b>	<b>11.377</b>	<b>11.349</b>	<b>12.088</b>	<b>12.146</b>	<b>12.071</b>
<i>Opdrachten</i>	6.733	4.823	4.613	5.035	7.419	7.476	7.401
Uitvoering Interreg	437	1.162	543	480	220	220	220
Uitvoering HGIS	2.011	843	1.408	2.200	2.200	2.200	2.200
Uitvoering niet-HGIS	3.802	1.229	814	1.238	1.040	1.043	1.008
Overige opdrachten	483	1.589	1.848	1.117	3.959	4.013	3.973
<i>Subsidies</i>	301	1.909	1.692	1.692	247	248	248
Interreg	35	1.819	1.622	1.622	247	248	248
Overige subsidies	266	90	70	70	0	0	0
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	59.698	2.464	2.278	2.278	2.278	2.278	2.278
Waarvan bijdrage aan RIVM	46.275	0	0	0	0	0	0
Waarvan bijdrage aan RWS	401	422	398	398	398	398	398
Waarvan bijdrage aan RVO	13.022	1.912	1.880	1.880	1.880	1.880	1.880
Overige bijdragen aan agentschappen	0	130	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	4.740	2.422	2.394	2.344	2.144	2.144	2.144
Waarvan bijdragen HGIS	4.010	2.222	2.194	2.144	2.144	2.144	2.144

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 65 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	85%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	0%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	10%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	5%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 19 is voor 2023 85% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Van het opdrachtenbudget is circa 74% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen voor onder meer de exploitatie kosten van het Galileo Reference Center te Noordwijk en het Galileo Sensor Station op Bonaire. Ook de opdrachten inzake de door de Europese secretariaten te leveren technische bijstand in het kader van de Interreg V en VI programma's zijn juridisch verplicht. Dit geldt eveneens voor de opdracht aan het Nederlands Space Office voor de dienstverlening in het kader van het programma ruimtevaart.

### *Subsidies*

Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen Interreg en incidentele toekenningen 100% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting. De subsidies hebben een tijdshorizon.

### *Bijdragen aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RVO zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft onder andere betrekking op capaciteitsinzet voor de uitvoering van de Antarcticaregelgeving. De bijdrage aan de RVO zijn bestemd voor de uitvoering van de subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van enkele Europese programma's.

### *Bijdrage aan (inter)nationale organisaties*

De bijdrage aan internationale organisaties is voor 79% juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken.

### *Bekostiging*

De middelen zijn 100% juridisch verplicht en betreffen de laatste 20% van de bekostiging van Stichting Global Center on Adaptation over 2022. De eindafrekening vindt plaats in 2023.

## **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

### **2 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking**

#### **Opdrachten Uitvoering HGIS**

Het ministerie van IenW draagt op het gebied van ruimtevaart bij aan de exploitatiekosten van het Galileo Reference Center (GRC). Ook worden de middelen aangewend voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.

#### **Opdrachten Uitvoering niet HGIS**

Voor het benutten van de innovatiecapaciteit van data afkomstig van satellietinstrumenten is een pilotprogramma opgezet samen met het Netherlands Space Office (NSO) waarin onderzoeksvragen worden uitgewerkt en diverse ruimtevaartprojecten worden uitgevoerd. Binnen de beleidsverantwoordelijkheid voor de Europese programma's voor satellietnavigatie (Galileo en EGNOS) wordt samengewerkt met kennis- en uitvoeringsorganisaties aan de ontwikkeling van de Europese infrastructuur en op het toekomstige beheer van de overheidsdienst van Galileo. IenW maakt ook gebruik van de diensten van NSO ter ondersteuning van deze beleidsverantwoordelijkheid.

Hiernaast zijn middelen gereserveerd voor de exploitatiekosten (gebruiksvergoeding) van het Galileo Sensor Station op Bonaire ten behoeve van het wereldwijde satelliet navigatiesysteem Galileo.

Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de technische bijstand in het kader van het Interreg VI programma.

#### **Subsidies**

De middelen zijn bestemd voor de subsidieverlening in het kader van het programma Interreg.

Interreg VI is een Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en regionale gebiedsontwikkeling. Met de beschikbare middelen wordt de Nederlandse bijdrage voor de kosten van de internationale uitvoering en de uitvoering in Nederland gefinancierd. Hiermee wordt de deelname van Nederlandse organisaties aan de transnationale en interregionale programma's van Interreg bevorderd. Via de projectstimuleringsregeling Interreg VI worden subsidies verstrekt in de voorbereiding en indiening van Interreg-projectvoorstellen. Het gaat hierbij om de programma periode 2021-2027.

Daarnaast zijn er middelen gereserveerd ter afronding van Interreg V (programma periode 2014- 2020). De laatste projecten binnen dit programma worden uiterlijk in 2023 afgerond.

### Bijdrage aan agentschappen

#### RVO

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden). De middelen zijn bestemd voor de uitvoering van de subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van Europese programma's zoals LIFE, CEF/ TEN-T en Horizon.

#### RWS

Dit betreft de bijdrage voor capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van de Antarctica regelgeving en ondersteunende activiteiten in het kader van economische diplomatie en overige Europese programma's zoals Horizon.

### Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Het ministerie van lenW kent op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken financiële bijdragen toe aan (inter)nationale organisaties. Dat is nodig om de kosten te dekken van de doorlopende ontwikkeling van het desbetreffende verdrag of de organisatie. In onderstaande tabel zijn de (verwachte) bijdragen en contributies vanuit dit artikel voor 2023 vermeld.

Tabel 66 Bijdragen (inter)nationale organisaties (bedragen x € 1.000)

United Nations Environment Programme (UNEP)	615
UNECE CLRTAP-verdrag ( <i>grensoverschrijdende luchtverontreiniging</i> )	75
UNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	78
UNECE PRTR-verdrag ( <i>emissieregisters</i> )	20
Verdrag van Rotterdam ( <i>melding vooraf export chemicaliën</i> )	46
Verdrag van Stockholm ( <i>persistente organische stoffen</i> )	75
Verdrag van Bazel ( <i>overbrenging gevaarlijk afval</i> )	70
OESO Programme on Chemical Accidents ( <i>voorkomen en bestrijden van gevolgen van chemische ongelukken</i> )	35
Cartagenaprotocol ( <i>verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's</i> )	45
UNECE Aarhus-verdrag ( <i>toegang tot informatie, besluitvorming en rechter</i> )	50
UNECE Helsinki-verdrag ( <i>bescherming tegen industriële ongevallen</i> )	30
Verdrag van Minamata ( <i>Uitfasering kwik</i> )	50
China Council ( <i>adviesraad voor duurzame ontwikkeling</i> )	100
Global Center On Adaptation ( <i>opzetten kennis- en dataplatform klimaatadaptatie</i> )	320
Control of Chemicals (OESO) ( <i>veiligheid van chemische producten</i> )	20
International Transport Forum ( <i>ontwikkelingen op vervoersgebied</i> )	164
International Resource Panel ( <i>informatie over gebruik natuurlijke hulpbronnen</i> )	100

De resterende middelen worden ingezet voor het verstrekken van incidentele en vrijwillige bijdragen aan (inter)nationale organisaties voor activiteiten die het internationaal milieubeleid van het ministerie van IenW ondersteunen.

### 3.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

#### A. Algemene doelstelling

Het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en door geluidhinder te voorkomen of te beperken.

Tabel 67 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 20 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>34.247</b>	<b>63.455</b>	<b>52.142</b>	<b>40.787</b>	<b>47.867</b>	<b>48.097</b>	<b>49.966</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>30.712</b>	<b>56.151</b>	<b>54.838</b>	<b>43.487</b>	<b>50.667</b>	<b>50.793</b>	<b>49.966</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	30.712	56.151	54.838	43.487	50.667	50.793	49.966
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.038</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

Om een solide en gezonde leefomgeving te realiseren op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, regisseert de Minister van lenW de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Meer specifiek is de Minister van lenW verantwoordelijk voor:

- het stimuleren van een gezonde leefomgeving door vermindering van luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluidhinder. In dat verband tevens de coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en plafonds hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit en op bronbeleid voor geluid- en luchtverontreinigende emissies.
- de ondersteuning van gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtmissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.
- de implementatie van de geluidregelgeving (wet SWUNG<sup>3</sup>) waarmee een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen wordt beoogd. SWUNG-2, fase 2 van de herziening van de geluidwetgeving, zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau versterken. Deze nieuwe geluidregels zijn ondergebracht in de Omgevingswet die in 2023 in werking treedt. Lagere overheden worden ondersteund bij de uitvoering van de geluidregels.

##### Stimuleren

Om de milieudoelen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid te behalen, is het belangrijk deze op een proactieve wijze met maatschappelijke partners te delen. Daarom stimuleert de Minister van lenW:

<sup>3</sup> SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

- het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om het Schone Lucht Akkoord, de monitoring van nationale omgevingswaarden, en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen;
- een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging, via het Schone Lucht Akkoord. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad – toe naar de advieswaarden<sup>4</sup> van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.
- medeoverheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het Schone Lucht Akkoord om daarmee toe te werken naar de bovengenoemde advieswaarden en 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016.

Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport).

### Indicatoren en Kengetallen

Tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks een monitoringsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang van projecten en maatregelen. De twaalfde rapportage is eind 2021 aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2020-2021, [30 175, nr. 393](#)). Daarnaast ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks een update over de uitvoering van de Richtlijn Nationale Emissiereductieverplichtingen (NEC-richtlijn, 2016/2284/EU).

Elk jaar wordt een nieuwe analyse van de emissies luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast. Zie ook de toelichting onder de tabel. De gerealiseerde emissies tot en met 2020 zijn vastgesteld in februari 2022:

Tabel 68 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen(in kton/jr.) <sup>1</sup>											
	1990	2000	2005	2010	2015	2019	2010 – 2019	2020	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
							Doel NEC-Richtlijn		Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
<b>SO<sub>2</sub></b>	197	78	68	36	31	23	<b>50</b>	20	<b>49</b>	23	<b>32</b>
<b>NO<sub>x</sub></b>	619	442	394	322	249	201	<b>260</b>	177	<b>217</b>	137	<b>154</b>
<b>NH<sub>3</sub></b>	345	173	153	133	129	124	<b>128</b>	124	<b>133</b>	122	<b>121</b>
<b>VOC<sup>2</sup></b>	510	269	207	197	167	155	<b>185</b>	184	<b>191</b>	143	<b>176</b>
<b>PM<sub>2,5</sub><sup>3</sup></b>	56	34	28	21	18	16	–	14	<b>18</b>	11	<b>15</b>

1 Bron: [www.emissieregistratie.nl](http://www.emissieregistratie.nl). De ramingen komen uit het PBL-rapport «Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen» van 30 november 2020. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit.

2 VOC staat voor Volatile Organic Compounds; dat zijn vluchtige koolwaterstoffen met uitzondering van methaan. Methaan valt niet onder de werking van deze richtlijn

3 PM<sub>2,5</sub> staat voor fijnstof met een diameter kleiner of gelijk aan 2,5 µm.

### Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft een aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe

<sup>4</sup> Waarden uit 2005

kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Deze raming ligt 1 kton/jr boven het NEC-doel voor 2030. De raming bevat vastgesteld en voorgenomen beleid tot 1 mei 2020. Later aangekondigd beleid om de uitstoot van ammoniak (NH<sub>3</sub>) te verminderen, zoals onder meer opgenomen in het Regeerakkoord valt, hier buiten. Eind 2022 publiceert het PBL nieuwe ramingen.

**Tabel 69 Overzicht Sanering Verkeerslawaaï Wet geluidhinder**

Lokale infrastructuur	Aantal woningen		
	A-lijst	Overig	Totaal
Totaal	77.355	335.800	413.155
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	nvt	40.000	40.000
Uitgevoerd 1990–2021	64.371	99.745	164.116
Verwacht 2022	200	2.500	2.700
<i>Verwacht restant per einde 2022</i>	<i>64.171</i>	<i>97.245</i>	<i>161.416</i>
<i>verwacht 2023</i>	<i>200</i>	<i>2.500</i>	<i>2.700</i>
<i>Verwacht restant per einde 2023</i>	<i>63.971</i>	<i>94.745</i>	<i>158.716</i>
<b>Rijksinfrastructuur</b>	<b>Rijkswegen</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>Totaal</b>
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.330	6.105
Gereed t/m 2021	680	3.970	4.650
verwacht 2022	–	250	250
<i>Restant einde 2022</i>	<i>95</i>	<i>1.110</i>	<i>1.205</i>
verwacht 2023	–	125	125
<i>Gepland restant per einde 2023</i>	<i>95</i>	<i>985</i>	<i>1.080</i>

### Toelichting

De eerste tabel betreft de geluidsanering langs gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten worden uitgevoerd onder het regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft woningen met de hoogste geluidsbelastingen. Voor het jaar 2023 is gepland dat in totaal 2.700 woningen als gesaneerd kunnen worden aangemerkt.

De tweede tabel heeft betrekking op geluidsanering langs Rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluid milieubeheer) nog onder het regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege Rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14. Voor 2023 wordt verwacht dat een drietal projecten met in totaal 125 woningen gereed zullen komen.

### C. Beleidswijzigingen

Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord aan de hand van de uitvoeringsagenda 2021-2023. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Het streven is 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad (Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018 [30 175, nr. 292](#)) – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. Het Ministerie van IenW heeft in totaal € 50 miljoen op het Mobiliteitsfonds



(artikel 20.03) gereserveerd voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord voor de periode 2020-2023, waarvan voor 2023 € 10 miljoen geraamd staat. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de gezondheidswinst te realiseren. In 2023 vindt de tweede voortgangsmeting plaats en herijken de deelnemers de uitvoeringsagenda. Ook werken we in 2023, op basis van pilots, een aanpak uit om in gebieden met de hoogste blootstelling de gezondheidsrisico's verder terug te brengen.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eindigen. De minister van IenW blijft onder de Omgevingswet verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijks omgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. De monitoring onder de Omgevingswet zal in grote lijnen een voortzetting zijn van de huidige monitoring onder het NSL, waarbij aandacht blijft voor het zo snel mogelijk oplossen van de nog resterende overschrijdingen in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof). Voor 2023 voorzien we besluitvorming over de herziening van de Europese Richtlijn Industriële emissies en de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijnen, die naar verwachting zullen leiden tot scherpere emissie-eisen en EU-grenswaarden.

De Eerste Kamer heeft op 18 februari 2020 ingestemd met de aanvullingswet geluid waarmee geluidregels ondergebracht worden in de Omgevingswet. De verdere uitwerking in onderliggende regelgeving heeft plaatsgevonden, waarna het nieuwe stelsel in januari 2023 in werking zal gaan treden. Bij de beleidsdoorlichting voor geluid die in 2022 wordt uitgevoerd ligt een sterke nadruk op de inzet van middelen voor de geluidsanering. De saneringsoperatie wordt onder de Omgevingswet gewijzigd waarbij verbreding plaatsvindt naar situaties met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder zijn ontstaan en waarbij de efficiëntie van de uitvoering wordt vergroot. Tot slot zijn met betrekking tot het bezien van mogelijkheden van het versterken van geluidbeleid op basis van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (Motie Schonis: Kamerstuk [35 000 A, nr. 60](#)) verdere beleidswijzigingen verkend (Kamerstukken II 2019-2020, [29 383, nr. 343](#)). De inzet is om dit de komende jaren te vertalen in concrete maatregelen en in specifieke wijzigingen van de regelgeving. Qua regelgeving gaat het om de doorvertaling in de geluidregels van de nieuwe inzichten ten aanzien van het verband tussen de blootstelling aan geluid en de kans op effecten zoals ernstige hinder en slaapverstoring bij bepaalde blootstelling aan geluid (dosis-effect relaties).

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 70 Budgettaire gevolgen van beleid art. 20 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>34.247</b>	<b>63.455</b>	<b>52.142</b>	<b>40.787</b>	<b>47.867</b>	<b>48.097</b>	<b>49.966</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>30.712</b>	<b>56.151</b>	<b>54.838</b>	<b>43.487</b>	<b>50.667</b>	<b>50.793</b>	<b>49.966</b>
<b>1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder</b>	<b>30.712</b>	<b>56.151</b>	<b>54.838</b>	<b>43.487</b>	<b>50.667</b>	<b>50.793</b>	<b>49.966</b>
<i>Opdrachten</i>	4.602	10.736	5.566	6.308	6.477	6.463	5.636
Waarvan RIVM	0	6.407	0	0	0	0	0
Waarvan uitvoering geluid- en luchtsanering	4.241	3.726	5.566	6.308	6.477	6.463	5.636
Overige opdrachten	361	603	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	2.575	14.642	11.143	11.142	11.132	11.136	11.136
Waarvan bijdrage aan RWS	2.565	2.681	1.647	1.647	1.647	1.647	1.647
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	11.642	9.486	9.485	9.485	9.489	9.489
Bijdrage aan overige agentschappen (RVO en KNMI)	10	319	10	10	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	23.180	30.358	37.666	25.574	32.595	32.730	32.730
Programma NSL en SLA	6.928	10.358	10.000	0	0	0	0
Uitvoering geluids sanering	16.252	20.000	27.666	25.574	32.595	32.730	32.730
<i>Bekostiging</i>	355	415	463	463	463	464	464
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.038</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotings voorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 71 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	85%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	13%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	2%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 20 is voor 2023 85% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Van het opdrachtenbudget is circa 85% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen voor onder meer de uitvoeringskosten van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaai en de organisatie van een congres in 2023 in het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA)

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor een deel van de beleidsuitvoering. Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend

en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder te voorkomen of te beperken.

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

De bijdrage aan medeoverheden is voor 74% juridisch verplicht. Het betreft de subsidieregeling Sanering verkeerslawaaai (wordt elk jaar 100% uitgeput) en de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord. Voor laatstgenoemde gaat het om middelen die zijn gereserveerd voor de afwikkeling (de laatste 20%) van reeds toegekende subsidies in 2021 en 2022.

#### *Bekostiging*

De middelen op het financieel instrument bekostiging zijn 100% juridisch verplicht en worden aangewend voor (onderzoeks-)opdrachten aan TNO op de beleidsterreinen lucht en geluid.

### **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

#### **1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder Opdrachten**

Het Ministerie van IenW verstrekt uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit. Ten aanzien van het beleidsterrein geluidhinder gaat het met name om de opdrachtverlening aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV), dat namens het Ministerie van IenW zorg draagt voor de uitvoering van de geluidsanering voor gemeentelijke en provinciale infrastructuur.

Ten aanzien van het beleidsterrein Luchtkwaliteit gaat het met name om een opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) voor de normontwikkelingen inzake emissiemetingen, geurmetingen, werkplek- en buitenluchtmetingen en sensoren luchtkwaliteit. Hiernaast zijn middelen gereserveerd ter uitvoering van de maatregelen zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord voor o.a. binnenvaart en havens.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

##### *RIVM*

IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu. Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder te voorkomen of te beperken. Daarnaast ondersteunt het RIVM het beleid bij een groot aantal (vaak wettelijk vastgelegde) reguliere taken, zoals monitoring- en rapportageverplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid.

##### *RWS*

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van diverse werkzaamheden ten behoeve van het programma Lucht en Geluid en het bevorderen van een gezonde leefomgeving. Het gaat hierbij onder meer om de algemene ondersteuning en het voeren van het secretariaat, de monitoring van de voortgang en doelbereik in het kader van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige vraagstukken in relatie tot het reduceren van geluidsoverlast.

**Bijdrage aan medeoverheden**

Hierbij gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluidhinder door het verkeer. Dit in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai.

Hiernaast zijn middelen gereserveerd voor de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK SLA) middels welke financiële steun wordt gegeven aan gemeentes en provincies voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst. Alleen provincies en gemeenten die het Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend komen in aanmerking voor deze uitkering.

**Bekostiging**

Jaarlijks bekostigt het Ministerie van IenW een deel van het milieuonderzoeksprogramma van TNO.

Over de invulling van dit programma worden afspraken gemaakt met TNO, mede om te borgen dat het onderzoek en de resultaten dienstbaar zijn aan de beleidsontwikkeling en -onderbouwing door IenW.

### 3.9 Artikel 21 Duurzaamheid

#### A. Algemene doelstelling

Artikel 21 betreft met name circulaire economie en het beleid ten aanzien van emissies uit stallen en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom stallen.

##### Circulaire economie

Bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van natuurlijke hulpbronnen, zicht op de economische keten en op het gebruik van hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen, het verminderen van emissies en het versterken van de Nederlandse economie. Daarmee levert de circulaire economie een belangrijke bijdrage aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen.

##### Stallen

Verminderen van emissies uit stallen en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom stallen.

Tabel 72 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 21 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>37.705</b>	<b>54.326</b>	<b>74.209</b>	<b>71.657</b>	<b>71.620</b>	<b>54.953</b>	<b>55.320</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>47.166</b>	<b>64.047</b>	<b>71.886</b>	<b>69.912</b>	<b>69.830</b>	<b>52.878</b>	<b>52.855</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	114	857	859	859	859	862	862
5 Duurzame productieketens	46.307	59.496	65.111	62.638	62.555	45.687	45.664
6 Natuurlijk Kapitaal	745	3.694	5.916	6.415	6.416	6.329	6.329
<b>Ontvangsten</b>	<b>1.411</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

###### *Circulaire economie*

De transitie naar een circulaire economie maakt een groot onderdeel uit van de duurzaamheidsvraagstukken waar we voor staan. Duurzaamheid moet expliciet onderdeel uit gaan maken van afwegingen en besluiten van organisaties en individuen in Nederland. Om dit te bereiken worden belemmeringen weggenomen, instrumenten ontwikkeld en samenwerkingsverbanden georganiseerd met (mede)overheden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke partners. De Minister van IenW is hierbij verantwoordelijk voor:

- De coördinatie van de transitie naar een circulaire economie<sup>5</sup> die bijdraagt aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen. Bovendien wordt met een circulaire economie het verdienvermogen van de Nederlandse economie versterkt;

<sup>5</sup> Zoals uiteengezet in het Rijksbrede programma Circulaire Economie «Nederland Circulair in 2050» (Kamerstukken II 2018-2019 32 852, nr. 76)

- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies te voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in verdichte gebieden te verbeteren;
- Het verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP);
- Het coördineren en beïnvloeden van beleid in Europees en in mondiaal verband om het internationale *level playing field* voor duurzaamheid te versterken;
- Het toepassen van slimme marktprikkels door het beprijzen van milieuschade;
- Het faciliteren van circulair inkopen door overheden en invulling geven aan het interdepartementale plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen overheden 2021-2025.

#### *Stallen*

Emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen hebben negatieve gevolgen voor milieu, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ammoniak heeft daarnaast negatieve gevolgen voor de natuur. Het is daarom van belang emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen te verminderen. De minister van lenW is hierbij verantwoordelijk voor:

- Regelgeving op het gebied van emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen.
- Het mogelijk maken van het beoordelen van (nieuwe) stalsystemen in het kader van deze regelgeving.

#### **Stimuleren**

Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen kunnen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken steunt lenW duurzame initiatieven in de samenleving. Daarom stimuleert de Minister in samenwerking met andere ministers:

- De verduurzaming van productketens waarbij de gehele productieketen van belang is; 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. Hiertoe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld het Versnellingshuis, Green Deals, subsidieregelingen en ketenprojecten;
- Investerings in productietechnieken met minder milieudruk. Bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen;
- Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) door het Rijk en het verantwoord inkopen bij decentrale overheden, met speciale aandacht voor klimaatneutraal en circulair inkopen, zoals uitgewerkt in het door lenW gecoördineerde interdepartementale actieplan MVI 2021-2025.

#### **Indicatoren en Kengetallen**

##### *Monitoring*

Als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie voert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de regie over het monitoringsprogramma Circulaire Economie. Het monitoringsprogramma wordt in samenwerking met verschillende kennisinstellingen uitgevoerd. Eén keer in de twee jaar levert PBL in dat verband een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) op. Het andere jaar levert PBL een voortgangsrapportage

op. Begin 2023 publiceert het PBL de tweede ICER. Sinds 2017 wordt jaarlijks in mei gerapporteerd over de stand van zaken met betrekking tot de duurzame ontwikkeling in Nederland, waaronder circulaire economie en kwaliteit van de leefomgeving, het meest recent in de Monitor Brede Welvaart en SDG's 2022 en de Zesde Nationale SDG rapportage 'Nederland Ontwikkelt Duurzaam'. Naast deze reeks is in maart 2022 de publicatie 'Circulaire economie en de Sustainable Development Goals'<sup>6</sup> van het CBS verschenen.

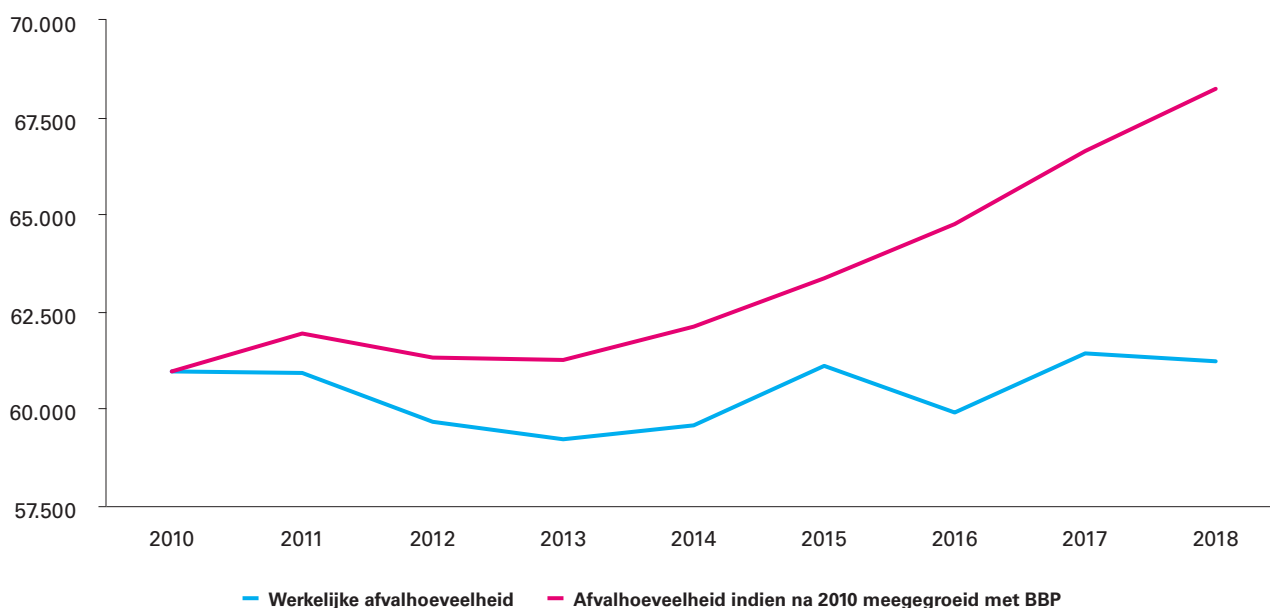
#### *Doelentraject en uitbreiding indicatoren*

Het ministerie van IenW werkt in een doelentraject samen met de andere betrokken departementen en transitieteams aan de concretisering van de circulaire economiedoelen voor 2030 en 2050. De uitwerking van het traject vormt een belangrijke basis voor het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NCPE) dat in het najaar van 2022 verschijnt.

Aangezien het nieuwe programma zeer bepalend is voor de richting van CE-beleid voor de komende jaren zal pas na publicatie een integrale afweging gemaakt worden van de doelstellingen en aanverwante indicatoren. Tot die tijd wordt gebruik gemaakt van de afvalindicator.

#### *Afvalindicator*

**Figuur 6 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd**



#### **Toelichting**

In bovenstaand figuur is de vergelijking tussen de ontwikkeling van het totaal aan afval en die van het Bruto Binnenlands Product (BBP) weergegeven. Het verschil tussen beide lijnen is een indicator voor de bereikte reductie. In deze figuur is de hoeveelheid afval in 2010 het startpunt. Bij de lijn voor het BBP is uitgegaan van de jaarlijkse procentuele veranderingen van het BBP gekoppeld aan de startsituatie. Als de afvalproductie

<sup>6</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2022/circulaire-economie-en-de-sustainable-development-goals>

was toegenomen met de groei in het BBP, dan was de (fictieve)hoeveelheid afval in 2018 bijna 80 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is ongeveer 60 miljoen ton.

### **C. Beleidswijzigingen**

#### *Circulaire economie*

Het Rijksbrede programma Circulaire Economie geeft richting aan alle inspanningen die lenW, de andere betrokken departementen, medeoverheden en maatschappelijke partners doen om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. De uitwerking van de geconcretiseerde doelen voor 2030 en 2050 vormt een belangrijke basis van het Nationaal Programma Circulaire Economie dat in het najaar van 2022 verschijnt. Onderdeel hiervan is het ambitieuze klimaatdoel dat lenW in gezamenlijkheid met EZK voor CE uitwerkt. Drie maatregelen uit het Coalitieakkoord zullen in 2023 hiertoe worden uitgevoerd, namelijk de subsidieregeling voor grote ketenprojecten, een nieuwe subsidieregeling voor ontwikkeling en opschaling van recycling en een verplicht percentage recycelaat in de bouw in gezamenlijkheid met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ontwikkeling. Daarnaast werkt lenW in het kader van het ambitieuze klimaatdoel CE aanvullende circulaire maatregelen uit. Mede op basis van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) zal naar verwachting besloten worden welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de aangescherpte klimaatdoelen te realiseren, waaronder welke circulaire beleidsmaatregelen, met de bijbehorende middelen, planning en volgtijdelijkheid.

Op Europees niveau spitst de inzet voor CE zich toe op de voorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE. In 2023 worden de besprekingen tussen de Europese Commissie, de Europese Raad en het Europees Parlement van deze voorstellen voortgezet. Deze wetgeving en beleidsinitiatieven sluiten aan bij het beleid dat het kabinet voert ten aanzien van een circulaire economie om de circulaire principes beter te integreren in het economische systeem. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recycelaat, repareerbaarheid, levensduurverlenging van producten en op voorstellen voor prioritaire productgroepen als textiel, elektronica, batterijen, verpakkingen, auto's en kunststof.

Nederland wil de aanwezigheid van kleine plastic flesjes en blikjes in zwerfafval voorkomen. Daarom is besloten om in navolging van de kleine plastic flesjes per 31 december 2022 ook statiegeld in te voeren voor blikjes (Kamerstukken II 2020-2021 28 694, nr.143). Voorts zijn recyclingdoelstellingen voor drankenkartons vastgesteld die per 2023 van kracht zijn (Kamerstukken 2021-2022, 32852, nr.203). Hiermee wordt een verdere stap gezet naar een circulaire verpakkingketen.

Ter verdere implementatie van de Single Use Plastics Richtlijn (SUP-richtlijn) wordt op 1 januari 2023 de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik van kracht (Kamerstukken 2021-2022, 50452, nr.8376). Voor een aantal wegwerpplastics treedt in dit kader per 5 januari 2023 stapsgewijs een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in werking, waarmee producenten moeten meebetalen aan de opruimkosten voor zwerfafval die door overheden worden gemaakt. Per juli 2023 wordt het gratis verstrekken van plastic wegwerpbekers en maaltijdverpakkingen verboden (Kamerstukken 2021-2022, 30872, nr.274). Ook wordt hergebruik gestimuleerd doordat ondernemers herbruikbare alternatieven moeten aanbieden. Voor



de verdere ondersteuning van gemeenten bij het scheiden van huishoudelijk afval is het Uitvoeringsprogramma VANG 2021-2025 gepubliceerd (Kamerstukken 2021-2022, 32852, nr.184). De focus op de kwaliteit van het afval scheiden zal in 2023 worden voortgezet.

Het beleidsprogramma circulair textiel dat op 14 april 2020 naar de Tweede Kamer is gestuurd bevat het meerjarig beleid om de textielketen sluitend te maken (Kamerstukken II 2019-2020, 32852, nr.116). In het programma zijn doelen gesteld om toe te werken naar een halvering van de ecologische voetafdruk van de textielsector, meer toepassing van recyclelaat in nieuwe kleding en meer hergebruik en recycling. Een belangrijk onderdeel is de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel die per 2023 ingaat. De Tweede Kamer ontvangt in het voorjaar van 2023 de derde voortgangsrapportage.

In 2023 geeft het kabinet verdere uitvoering aan de Uitvoeringsagenda Duurzaamheidskader Biograndstoffen. We brengen de regelgeving in procedure, waarmee de duurzaamheidscriteria worden geïmplementeerd. Daarnaast wordt een nieuwe toetsingscommissie biograndstoffen ingesteld zodat zij, zodra de duurzaamheidscriteria in werking zijn getreden, aan de slag kunnen gaan met de certificatieschema's voor de duurzaamheid van biograndstoffen. Ook continueren we de inzet op het stimuleren van hoogwaardig gebruik van duurzame biograndstoffen.

Het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) stimuleert dat alle overheden hun inkoopkracht als instrument inzetten voor het versnellen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. In 2023 bestendigen we de MVI-aanpak en de opschaling naar transitiegericht opdrachtgeverschap. Ook bevorderen we in 2023 investeringen in milieuvriendelijke technieken via de jaarlijkse actualisatie van de Milieulijst voor de fiscale instrumenten MIA en Vamil. Urgenda-besluitvorming leidde ertoe dat het budget voor MIA/Vamil vanaf 2022 met 30 miljoen per jaar wordt verhoogd. Ook in 2023 wordt dit budget ingezet ter bevordering van investeringen die bijdragen aan onder andere CO<sub>2</sub>-reductie, de circulaire economie, duurzame mobiliteit en verduurzaming van de bouw en de landbouw. Daarnaast werken we samen met financiële instellingen om de financierbaarheid van circulaire business cases te bevorderen.

#### *Stallen*

Het doel voor ammoniak is emissies uit stallen naar de lucht te verminderen, als onderdeel van het maatregelenpakket om de stikstofdoelen in 2030 te realiseren, en BBT toe te passen. Daartoe werkt lenW ook in 2023 samen met het ministerie van LNV aan de aanscherping van de emissienormen voor ammoniak uit stallen.

Het beleid is daarnaast gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen naar de lucht, halvering van emissies van fijnstof uit pluimveestallen in 2030 ten opzichte van 2016 en het toepassen van BBT. In 2023 wordt de regelgeving verder uitgewerkt in samenwerking met LNV, waarbij LNV financiële ondersteuning biedt aan veehouders om de vereiste stalaanpassingen te kunnen doen.

Het beleidsdoel voor geurhinder rond stallen betreft het beperken van geurbelasting voor omwonenden van nieuwe stallen of bij uitbreiding van bestaande stallen. Voor het terugdringen van geurhinder wordt mede

ingezet op een aanpak die uitgaat van een andere manier van geur meten. In 2023 werken we verder aan het praktisch toepasbaar maken van deze andere methode.

Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2023 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en het mogelijk maken van de ontwikkeling van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 73 Budgettaire gevolgen van beleid art. 21 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>37.705</b>	<b>54.326</b>	<b>74.209</b>	<b>71.657</b>	<b>71.620</b>	<b>54.953</b>	<b>55.320</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>47.166</b>	<b>64.047</b>	<b>71.886</b>	<b>69.912</b>	<b>69.830</b>	<b>52.878</b>	<b>52.855</b>
<b>4 Duurzaamheidsinstrumentarium</b>	<b>114</b>	<b>857</b>	<b>859</b>	<b>859</b>	<b>859</b>	<b>862</b>	<b>862</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>114</i>	<i>857</i>	<i>859</i>	<i>859</i>	<i>859</i>	<i>862</i>	<i>862</i>
<b>5 Duurzame productieketens</b>	<b>46.307</b>	<b>59.496</b>	<b>65.111</b>	<b>62.638</b>	<b>62.555</b>	<b>45.687</b>	<b>45.664</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>12.828</i>	<i>13.710</i>	<i>20.605</i>	<i>22.703</i>	<i>23.514</i>	<i>9.941</i>	<i>9.941</i>
Uitvoering duurzame productieketens	7.704	7.920	14.650	16.748	17.559	4.856	4.856
Waarvan RWS	3.486	3.468	3.448	3.448	3.448	3.450	3.450
Overige opdrachten	1.638	2.322	2.507	2.507	2.507	1.635	1.635
<i>Subsidies</i>	<i>21.324</i>	<i>24.314</i>	<i>22.162</i>	<i>17.961</i>	<i>18.072</i>	<i>14.776</i>	<i>14.753</i>
Subsidies duurzame productieketens	21.312	24.314	22.162	17.961	18.072	14.776	14.753
Overige subsidies	12	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>9.427</i>	<i>20.511</i>	<i>20.512</i>	<i>20.512</i>	<i>20.512</i>	<i>20.512</i>	<i>20.512</i>
Waarvan bijdrage aan RWS	9.427	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585
Waarvan bijdrage aan RVO	0	9.113	9.114	9.114	9.114	9.114	9.114
Overige bijdragen aan agentschappen	0	813	813	813	813	813	813
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>2.177</i>	<i>436</i>	<i>1.375</i>	<i>1.005</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	1.374	436	1.375	1.005	0	0	0
Overige bijdragen aan medeoverheden	803	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>101</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdragen aan ZBO's en RWT's</i>	<i>450</i>	<i>475</i>	<i>457</i>	<i>457</i>	<i>457</i>	<i>458</i>	<i>458</i>
<b>6. Natuurlijk kapitaal</b>	<b>745</b>	<b>3.694</b>	<b>5.916</b>	<b>6.415</b>	<b>6.416</b>	<b>6.329</b>	<b>6.329</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>745</i>	<i>3.235</i>	<i>5.457</i>	<i>5.956</i>	<i>5.957</i>	<i>5.870</i>	<i>5.870</i>
Uitvoering Natuurlijk kapitaal	389	2.729	5.261	5.761	5.762	5.673	5.673
Overige opdrachten	356	506	196	195	195	197	197

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regelingen, de doelstelling, de ramingsgrond, een verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en het beoogde jaar van afronding van de volgende evaluatie, wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 74 Fiscale regelingen 2021-2023, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>

	2021	2022	2023
Vrijstelling groen beleggen box 3	53	58	19
Heffingskorting groen beleggen	33	36	40
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	101	144	144 <sup>2</sup>
VAMIL	18	25	25 <sup>2</sup>

1 [-] = regeling is in dat jaar niet van toepassing; [0] = budgettair belang van de regeling bedraagt in dat jaar afgerond nihil.

2 Dit betreffen de voorlopige cijfers voor deze regelingen. Voor de definitieve cijfers wordt verwezen naar bijlage 9 in de Miljoenennota 2023.

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 75 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	52%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	48%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 21 is voor 2023 52% juridisch verplicht.

### Budgetflexibiliteit

#### *Opdrachten*

Van het opdrachtenbudget is 31% juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten die betrekking hebben op het ontwikkelen van een duurzaamheidsinstrumentarium, het verbeteren van het economisch functioneren van de huidige verdienmodellen, de campagne zwerfafval, events en monitoring van het plastic pact, uitvoering van wettelijke taken onder andere door RWS op het gebied van biomassa en ecosystemen en een deel van de opdrachten in het kader van CO2-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW). Daarnaast zijn de externe projectkosten door agentschappen ook juridisch verplicht.

#### *Subsidies*

Het beschikbare budget is voor 29% juridisch verplicht. Het betreft hoofdzakelijk maatregelen uit de Klimaatenvolp en het Coalitieakkoord (CA). Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

#### *Bijdragen aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en het RVO zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. Met de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) worden werkzaamheden bekostigd om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen.

#### *Bijdragen aan medeoverheden*

Het beschikbare budget is volledig juridisch verplicht en heeft betrekking op een bijdrage aan Caribisch Nederland voor de wederopbouw van Saba en Sint-Eustatius en verbetering van het afvalbeheer op Bonaire en Sint-Eustatius.

#### *Bijdragen aan ZBO's/RWT's*

Het beschikbare budget is volledig juridisch verplicht. Het betreft middelen voor de bijdragen aan stichting Milieukeur (SMK) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel en de bijdrage aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

### **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

#### **4 Duurzaamheidsinstrumentarium**

Het ontwikkelen van een duurzaamheidsinstrumentarium en het verbeteren van het economisch functioneren van de huidige verdienmodellen, zodat alle (maatschappelijke) kosten een rol gaan spelen bij de afwegingen van consumenten.

#### **Opdrachten**

In dit kader worden opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling en implementatie van duurzaamheidsinstrumentarium, zoals monitoring, onderzoek en kennisontwikkeling en stimuleren van circulair ondernemen.

#### **5 Duurzame productieketens**

Productketens worden onderzocht met het oog op de gevolgen van de winning, verwerking en het (her)gebruik van grondstoffen. Actie- en resultaatgerichte samenwerking in ketens en in de 'gouden driehoek' (onderzoekers, ondernemers en overheid) wordt ondersteund om te komen tot een circulaire economie gericht op het maximaliseren van de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het minimaliseren van waarde vernietiging.

#### **Opdrachten**

De opdrachten hebben betrekking op uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid (onder andere de uitvoering van het LAP3). Daarnaast heeft dit betrekking op opdrachten voor de uitvoering van onder andere: de rijksbrede coördinatie van het CE-programma, de monitoring van de voortgang en effecten, de uitvoering van een aantal doorsnijdende thema's uit de actualisatie van het uitvoeringsprogramma 2020-2023 (zoals producentenverantwoordelijkheid, Versnellingshuis, communicatie en circulair ontwerpen) en de versnelling en opschaling van de transitieagenda's waar IenW verantwoordelijk voor is.

Onder de bestuurlijk gebonden budgetten vallen de verkregen middelen uit het CA en de beleidsrijke begroting 2022 omtrent het stimuleringsprogramma recycling en de uitvoeringskosten MIA/VAMIL. Daarnaast zijn de middelen voor het uitvoeringsprogramma CE bestuurlijk gebonden.

#### *Rijksbrede programma Circulaire Economie*

Om uitvoering te geven aan het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt in 2023 € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor onder andere circulaire inkoop, circulair textiel en plastic, het stimuleren van kennisontwikkeling,

het opschalen van (bijna-)marktrijpe technieken en voor uitvoeringskosten van de onderdelen van IenW binnen het programma Circulaire Economie, waaronder het Versnellingshuis, monitoring en communicatie.

#### *Landbouw*

Voor landbouw betreft het onder andere onderzoek naar toepassingen van maatregelen die de emissies uit veehouderijen naar de lucht en de leefomgeving verminderen en daarmee bijdragen aan een goed en gezond woon- en leefklimaat rond veehouderijen.

#### **Subsidies**

Dit betreft budget voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen. Zoals vermeld in de ISB Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden subsidies verstrekt via de Demonstratieregeling Energie- en klimaatinnovaties (DEI+).

Onder de bestuurlijk gebonden budgetten vallen de verkregen middelen uit het CA en de beleidsrijke begroting 2022 omtrent de subsidieregeling circulaire ketenprojecten. Daarnaast zijn er klimaatmiddelen beschikbaar gesteld omtrent circulair inkopen, ketenaanpak en recycling van plastic en textiel.

#### *Klimaatmaatregelen*

In het kader van het Klimaatakkoord worden middelen uit de beschikbaar gestelde middelen voor klimaatmaatregelen ingezet ter stimulering van:

- Ketenaanpak
- Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden
- Recycling en hergebruik van (bio)plastics en textiel
- Grond, weg en waterbouw (GWW).

Daarnaast zijn in de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel in regel 1 de volgende subsidieverplichtingen opgenomen:

- Een bedrag van € 0,03 miljoen aan subsidieverplichtingen per jaar voor de jaren 2023 en 2024. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor de organisatie van het Springtij Forum 2023 en 2024 en daaraan gerelateerde projecten aan Stichting Springtij.
- Een bedrag van maximaal € 0,5 miljoen per jaar voor de jaren 2023, 2024 en 2025. Deze bedragen hebben betrekking op de verlening van een subsidie voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! aan Stichting Het Groene Brein in samenwerking met MVO Nederland.
- Een bedrag van maximaal € 1,0 miljoen voor het 2023. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor de stimulering van circulair ontwerpen door middel van het programma CIRCO aan TKI CLICKNL.
- Een bedrag van maximaal € 0,03 miljoen voor het jaar 2023. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor (het optimaliseren van) de informatieverstrekking aan consumenten over de beschikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mode aan Stichting DSFW Foundation.
- Een bedrag van maximaal € 1,0 miljoen per jaar voor de jaren 2023 tot en met 2025. Deze bedragen hebben betrekking op de verlening van een subsidie aan Milieu Centraal voor het uitvoeren van de basisactiviteiten gericht op de kerntaak van consumentenvoorlichting en het zijn van een onafhankelijke vraagbaak voor consumenten en media op

- verschillende duurzaamheidsthema's, zoals milieukeurmerken, plaagdierbestrijding, minder afval, microplastics, duurzaam vervoer. Milieu Centraal dient hiervoor een gefundeerde kennisbasis op te bouwen, deze te ontsluiten en te onderhouden.
- Een bedrag van maximaal € 0,7 miljoen per jaar voor het jaar 2023. Deze bedragen hebben betrekking op de verlening van een subsidie aan Milieu Centraal voor nadere focusactiviteiten gericht op consumentenvoorlichting, zoals project- en/of campagnematige activiteiten gefocust op een beperkt aantal duurzaamheidsthema's zoals de week zonder afval, duurzaam schoonmaken, elektrisch vervoer, asbestdaken en andere toepassingen.

Deze begrotingsvermeldingen vormen de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft de bijdragen aan RWS, RIVM en RVO voor werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. Teven wordt aan RWS een opdracht verstrekt voor de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar lenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

De middelen voor de ontwikkeling van het afvalbeheer Bonaire staan op het budget voor bijdragen aan medeoverheden.

#### **Bijdrage aan ZBO en RWT**

Dit betreft de bijdrage aan de stichting Milieukeur (SMK) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

#### **6 Natuurlijk kapitaal**

Biotische (materiaal)ketens zijn een integraal onderdeel van de transitie naar een circulaire economie. Biotische ketens, zoals hout of biocomposiet, mits producten herbruikbaar blijven, kunnen vaak een alternatief zijn voor materialen van fossiele of minerale oorsprong. Duurzaam geproduceerde biotische grondstoffen maken het mogelijk om goederen of diensten duurzaam te kunnen benutten als circulair alternatief.

#### **Opdrachten**

Het betreft hier opdrachten voor de ontwikkeling van criteria voor duurzaamheid van onder andere biomassa.

Verder betreft dit de opdrachten aan RWS en RVO voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. Bijvoorbeeld voor het ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten. In het kader van het Klimaatakkoord en de ISB Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden daarnaast middelen ingezet voor CO2-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

Onder de bestuurlijk gebonden budgetten vallen de verkregen middelen uit het CA omtrent verplicht percentage recycleat in de bouw. Daarnaast zijn er klimaatmiddelen beschikbaar gesteld omtrent Grond, Weg en Waterbouw.

### 3.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

#### A. Algemene doelstelling

Het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving, die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren.

Tabel 76 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 22 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>52.751</b>	<b>99.353</b>	<b>77.333</b>	<b>76.457</b>	<b>79.892</b>	<b>97.916</b>	<b>97.130</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48.318</b>	<b>96.203</b>	<b>87.006</b>	<b>86.290</b>	<b>89.054</b>	<b>97.521</b>	<b>96.815</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Veiligheid chemische stoffen	6.232	20.299	20.816	20.253	20.895	21.213	20.507
2 Veiligheid biotechnologie	2.307	6.677	5.528	5.528	5.528	5.537	5.537
3 Veiligheid bedrijven en transport	39.779	69.227	60.662	60.509	62.631	70.771	70.771
<b>Ontvangsten</b>	<b>313</b>	<b>1.015</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de integrale kaderstelling rond activiteiten met gevaarlijke stoffen die risico's kunnen veroorzaken voor een gezonde en veilige leefomgeving. Deze regisserende rol komt naar voren in:

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), bij de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van het op de markt brengen van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biociden verordening), bij risicovolle bedrijven, buisleidingen en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, spoor en weg) en ook op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming zijn voorbeelden waarbij dit in de vorm van wet- en regelgeving gebeurt. Voor deze dossiers geldt dat Nederland een actieve bijdrage levert aan de Europese en soms mondiale processen die leiden tot verdere verbetering van de internationale regels.
- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of waar specifieke omstandigheden in Nederland het stellen van regels voor de veiligheid van de omgeving noodzakelijk maken, wordt in dialoog met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. Dit is onder meer aan de orde bij de regelgeving rond buisleidingen, bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen, de emissies van zeer zorgwekkende stoffen en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Met dat laatste wordt een balans gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid.
- Waar nieuwe technologische ontwikkelingen aanleiding geven om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, is het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van



- een veilige energietransitie in de leefomgeving en van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe vormen van nanotechnologie. Voor de energietransitie wordt in dialoog met andere ministeries en stakeholders gewerkt aan uitgangspunten voor verantwoord omgaan met veiligheid en gezondheid in de energietransitie, tevens rekening houdend met andere publieke belangen. De inzichten hieruit worden ingebracht bij onder meer het Nationaal Programma Waterstof (NWP) en het Programma Energie-Systeem (PES) van het ministerie van EZK.
- Nederland stelt nationaal in principe geen hogere eisen aan verpakkingen en voer- of vaartuigen dan in de relevante internationale Verdragen is vastgelegd, conform de EU-Kaderrichtlijn transport gevaarlijke stoffen, en streeft tegelijk in de maatregelen onder die Verdragen naar een hoog beschermingsniveau. Daarmee wordt zowel de veiligheid als het level playing field voor bedrijven gediend.
  - Het versterken van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein. De minister heeft als eindverantwoordelijke een regisserende rol als stelselverantwoordelijke voor het VTH-stelsel. De staatssecretaris is voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad. Provincies en gemeenten zijn bevoegd gezag voor de VTH-taken voor het milieudomein. Zij hebben de uitvoering van deze taken belegd bij de omgevingsdiensten. Hierbij hebben zes omgevingsdiensten een specialisatie voor het Besluit risico's zware ongevallen. In 2021 heeft de commissie van Aartsen tien aanbevelingen gedaan voor de versterking van het VTH-stelsel. Met de Kamerbrief versterking VTH-stelsel van 13 december 2021 heeft de Staatssecretaris aangegeven welke acties ingezet moeten worden om deze aanbevelingen op te volgen. Hierbij baseert de Staatssecretaris zich ook op de bevindingen van de Algemene Rekenkamer in haar rapporten «Een onzichtbaar probleem» en «Handhaven in het duister». Het coalitieakkoord reserveert structureel 18 miljoen euro voor de versterking van de omgevingsdiensten en structureel een bedrag oplopend tot 6 miljoen euro voor versterking VTH bij de ILT. In 2022 is een interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel opgezet. In dit programma werken Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten samen aan de implementatie van de adviezen van de commissie Van Aartsen. Dit programma loopt tot en met het eerste kwartaal van 2024.
  - Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu bij activiteiten met GGO's.
  - Het verlenen van vergunningen voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid in Caribisch Nederland.

### **Stimuleren**

Het is primair de verantwoordelijkheid van bedrijven die risico's voor een gezonde en veilige leefomgeving vormen om deze risico's te identificeren en, te voorkomen of te beperken. Overheden zijn verantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening of vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een gezonde en veilige leefomgeving. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan. Voorbeelden zijn: het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het 'vergroenen' van het beschikbare pakket aan biociden en het terugdringen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het

- ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. Door integraal plaagdiermanagement (IPM) toe te passen, wordt gestreefd naar vermindering van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Naar aanleiding van de plannen van het Kabinet om het verlengen van de bedrijfsduur van Kerncentrale Borssele mogelijk te maken, zal de daartoe noodzakelijke wijziging van de Kernenergiewet in gang worden gezet. Daarnaast zal, om het mogelijk te maken dat in Nederland twee extra kernreactoren worden gebouwd, het bestaande kader van wet- en regelgeving worden geëvalueerd om, indien nodig, deze te actualiseren. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid ontwikkeld) en de Atlas Leefomgeving zijn hiervan voorbeelden. Op basis van deze informatie kunnen burgers nagaan hoe het is gesteld met de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Daarnaast is er ook het landelijk asbestvolgsysteem dat alle ketenpartijen van de nodige informatie voorziet. Het Landelijk asbestvolgsysteem (LAVS) is bedoeld om via inzicht in de asbestsaneringsketen de uitvoering en het toezicht te ondersteunen, de naleving van de asbestregelgeving te verbeteren. Daarmee wordt voorkomen dat nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens en het milieu.
- Het signaleren en ondersteuning bieden op het gebied van veiligheid. In dit kader hebben onder andere de veiligheidsaspecten van de energietransitie de aandacht. Veiligheid moet worden meegenomen in de plannen (en uitvoering daarvan) die de energietransitie vormgeven. Een voorbeeld hiervan is het in beeld brengen van risico's en oplossingen bij de verwachte toename van het gebruik van waterstofrijke energiedragers.
  - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infrastructuur door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten zodat risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen en/of cyber aanvallen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven, nucleaire installaties en buisleidingen.
  - Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met het principe «Continuous improvement» dat is vastgelegd in de Europese richtlijn Nucleaire Veiligheid en met behulp van het instrument van de Safety Deals (subsidieregeling versterking Omgevingsbeleid).
  - Het versterken van de kennisbasis op het gebied van nucleaire technologie en stralingstoepassingen. Dit heeft betrekking op de beleids terreinen van meerdere departementen en wordt samen met de ministeries van EZK, VWS, SZW en OCW aangepakt.
  - Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan ontwerpcriteria zijn bij innovatieve ontwikkelingen (Safe-by-Design). Daarbij hoort ook – in het kader van de circulaire economie – het stimuleren van Safe & Circular Design. Hiervoor wordt ingezet op kennisontwikkeling met betrekking tot veilig (en circulair) ontwerpen. Ook wordt aan de hand van casuïstiek inzichtelijk gemaakt hoe Safe-by-Design in de praktijk vorm kan krijgen. Hiervoor gaat in 2023 het onderzoeksprogramma «Naar een praktische Safe-by-Design aanpak voor chemische producten en processen», in het kader van de Nationale Wetenschapsagenda, van start. Ook heeft de Directie OenM recent een verkenning laten uitvoeren naar de mogelijkheden (en bestaande ervaringen) om Safe-by-Design nog verder te integreren binnen de energietransitie.

- Met de [Safety Delta Nederland](#) (SDN) wordt in 2023 verder gewerkt door overheid, wetenschap en bedrijfsleven aan de verbetering van de veiligheid van de (petro)chemische industrie. Dat gebeurt door kennis- en innovatieprojecten.
- De ILT (zie beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport) houdt toezicht op en handhaaft (een deel van) de hierboven genoemde wet- en regelgeving. De ANVS houdt toezicht op en handhaaft specifiek ten aanzien van de nucleaire sector en bepaalde stralingstoepassingen (zie niet-beleidsartikel 97 en 98).

### Indicatoren en Kengetallen

Veiligheid en veiligheidsbeleving zijn niet eenvoudig objectief te meten. Het streven is gericht op het voorkomen van onveiligheid: vermeden onveilige situaties laten zich niet meten.

Tabel 77 Tabel resultaten REACH in 2021, 2022 en 2023

	Realisatie 2021 <sup>1</sup>		Geraamd 2022		Geraamd 2023	
	NL inbreng	Hele EU	NL inbreng <sup>2</sup>	Hele EU <sup>3</sup>	NL inbreng	Hele EU
<b>1</b> <b>Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven</b>	133	469	80	300	75	300
<b>2</b> <b>Stofevaluaties:</b>						
- uitgevoerd	1	8	1	15	1	15
- beoordeelde ontwerpbesluiten	11	14	15	15	15	15
<b>3a</b> <b>Gescreende stofgroepen</b>	2	onbekend	1	65	1	65
<b>3b</b> <b>RMO-analyses:</b>						
- ingediend	2	onbekend	5	onbekend	5	onbekend
- becommentarieerd	3	10	8	onbekend	6	onbekend
<b>4a</b> <b>Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:</b>						
- ingediend	0	12	1	15	1	15
- becommentarieerd	12	12	8	15	6	15
<b>4b</b> <b>Autorisatieverzoeken:</b>						
- rapporteurschappen RAC & SEAC	3		2		2	
- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	37	37	30	30	55	55
<b>5</b> <b>Restrictiedossiers:</b>						
- ingediend	0	6	1		2	
- rapporteurschappen RAC & SEAC	2	6	2		2	
- becommentarieerde opinies	6	6	2	2	9	9
<b>6</b> <b>Geharmoniseerde indeling &amp; etikettering:</b>						
- ingediend	6	37	6-12	50	5-10	60
- rapporteurschappen RAC	7	39	6-10		6-10	
- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	39	39	60	60	50	50

1 Bureau REACH Jaarverslag 2021

2 Werkprogramma 2022 Bureau REACH

3 [https://echa.europa.eu/documents/10162/11209549/mb\\_39\\_2021\\_pid\\_2022-2025\\_en.pdf/b7c7105c-d3a8-1237-aba2-be978472a4e9?t=1643269659937](https://echa.europa.eu/documents/10162/11209549/mb_39_2021_pid_2022-2025_en.pdf/b7c7105c-d3a8-1237-aba2-be978472a4e9?t=1643269659937)

### Toelichting

De Europese stoffenregelgeving (REACH) geeft bedrijven die een stof op de markt brengen de verantwoordelijkheid dat die stof veilig voor mens en milieu wordt toegepast. De benodigde informatie hiertoe moet bij het EU agentschap worden geregistreerd. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries (IenW, VWS en SZW). Onderstaande tabel geeft aan wat de realisatie is in 2021 bij deze producten van het Europese systeem en wat

naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2022 en 2023. Daarbij betreft de Nederlandse bijdrage de door Nederland ingebrachte dossiers en door andere lidstaten ingebrachte dossiers waar Nederland actief input op levert. Meest arbeidsintensief is de brede restrictie op PFAS, een groep van stoffen die diverse schadelijke eigenschappen kunnen hebben en die in het milieu niet afbreken. Het gaat hierbij om vele honderden, mogelijk duizenden stoffen en evenzovele toepassingen. Nederland heeft het initiatief tot deze restrictie genomen en werkt er samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen aan. De submittie van het voorstel voor een restrictie bij het EU agentschap wordt voorzien in de eerste helft van 2023.

De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stoffevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde indeling en etikettering is doorgaans langer dan één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklust over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door Nederland ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door Nederlandse leden van de wetenschappelijke comités (RAC en SEAC) gedragen (co)rapporteurschappen. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM.

Ad 1) Ondanks het eerdere signaal dat het aandeel beoordelingen door het Europese agentschap van registratiedossiers stijgt van 5% naar 20%, blijft de prognose van ECHA op 300 ontwerpbesluiten steken voor de komende jaren. Het RIVM hanteert een ongewijzigd regime en prioriteert ongeveer een kwart van alle ontwerpbesluiten, waarmee de daarmee gepaarde werklust voor NL gelijk zal blijven.

Ad 2) Er wordt naar gestreefd om voor 2023 één geschikte stof te selecteren voor stoffevaluatie.

Ad 3a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stoffevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA zet hier sterk op in en mikt op een screening van 65 stofgroepen op regulatoire behoeftes. Bureau REACH leunt voor het screeningswerk sterk op ECHA en zal indien mogelijk één stofgroep hiervan uitvoerig screenen om te komen tot nieuwe aandachtstoffen voor andere REACH processen.

Ad 3b) Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen met ministeries en lidstaten afgestemd.

Ad 4a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers wordt voor 2023 op één dossier geschat. Het lastige daarbij is om tot een geschikte stof te komen, deze volgt veelal uit andere processen zoals RMO-analyse en stoffevaluatie.

Ad 4b) De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen. Naast twee beoogde rapporteurschappen levert Nederland via het RAC- en SEAC-leden op alle opinies m.b.t. autorisatieverzoeken input.

Ad 5). Bureau REACH stelt in samenwerking met vier andere lidstaten een restrictiedossier op voor PFAS, welke in 2023 gereed zal komen. Er worden twee rapporteurschappen voorzien en Nederland levert input op alle restrictiedossiers.

Ad 6) De aantallen Nederlandse CLH-voorstellen nemen iets toe nu Ctgb zelf dossiers opstelt en Bureau REACH deze toetst, indient en procesmatig de dossiers afhandelt. Voor classificatievoorstellen worden zes tot 10 rapporteurschappen voorzien. In 2021 gaat de CLH werkgroep t.b.v. RAC van start, waarmee in navolging van autorisatieverzoeken alle dossiers bekeken zullen gaan worden.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren rond de 600 te stabiliseren.

#### *Asbestdaken*

Asbestdaken zijn de laatste grote bron van asbestvezels in Nederland. Sinds medio 2019 is sprake van een daling van het saneringstempo. Die daling is waarschijnlijk veroorzaakt door het eindigen van de subsidie op het saneren van asbestdaken (december 2018) en het verwerpen van het wetsvoorstel door de Eerste Kamer om asbestdaken te verbieden (juni 2019). Daarom heeft IenW op 2 maart 2020 een samenwerkingsverklaring gesloten met een aantal provincies, gemeenten en andere partijen. Doel hiervan is om door middel van een pakket niet-wettelijke maatregelen op een veilige manier het saneren van asbestdaken in Nederland te versnellen.

Na ruim 2 jaar uitvoering van deze maatregelen is op basis van de saneringscijfers geconcludeerd dat deze aanpak niet heeft geleid tot de gewenste versnelling van de saneringen. Daarmee wordt de ambitie om alle asbestdaken voor 2030 te verwijderen niet gehaald. In dat kader is de inzet van het Rijk heroverwogen. Er is – naast financiering van het Programma-bureau - gekozen voor inzetten op het stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie en bewustwordingscampagnes. Hiervoor wordt in de periode 2023 – 2025 jaarlijks 3 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Uit de op dit moment beschikbare cijfers blijkt dat het saneringstempo is gedaald naar circa 4 miljoen m2 per jaar.

#### *Bevt (Besluit externe veiligheid transport)*

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet vervoer is in 2015 de milde saneringsregeling Bevt gestart. Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van huidige en mogelijke toekomstige knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten en in 2021 zijn de laatste woningen aangekocht. Alle aangekochte woningen worden gesloopt of doorverkocht als niet-kwetsbaar object. De regeling is in 2020 geëvalueerd en loopt door met oog op eventuele toekomstige knelpunten<sup>7</sup>.

Tabel 78 Realisatie Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)<sup>1</sup>

2021	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
Aanvragen vergunning <sup>2</sup>	41	100%

<sup>7</sup> Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl).

2021	Kengetal	Indicator
<b>Kennisgeven<sup>3</sup></b>	<b>385</b>	<b>100%</b>
Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	125	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	24	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	17	100%
BVF	51	–
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief marktaanvragen)	4	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	43	100%
MVF	1	–
<b>Totaal</b>	<b>691</b>	<b>1</b>

1 RIVM, Bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.

2 Het betreft vergunningaanvragen op niveau II-v en III inclusief wijzigingen op de respectievelijke niveaus.

3 Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k.

### Toelichting

Bij de uitvoering van de GGO-regelgeving (Genetisch Gemodificeerde Organismen) worden niet alleen kengetallen vermeld maar ook indicatoren. Immers, kengetallen geven uitsluitend een beeld van wat de bestede middelen voor vergunningverlening aan resultaten hebben opgeleverd, maar zij bieden geen inzicht in de mate waarin vergunningverlening aan het bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo. Daarnaast worden ook de aantallen ontvangen aanvragen en aanvragen voor wijziging van BVF (biologische veiligheidsfunctionaris) en MVF (milieuveiligheidsfunctionaris) in beeld gebracht. Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen of verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

De GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 gewijzigd<sup>8</sup> waarbij naast vergunningen ook algemene regels, de mogelijkheid tot het doen van kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo milieubeheer 2013 zijn geïntroduceerd en de structuur van de vergunningverlening is gewijzigd. De prognose voor 2023 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2021 te zien zal geven.

### C. Beleidswijzigingen

#### REACH

In oktober 2020 heeft de Europese Commissie haar strategie voor duurzame chemicaliën gepresenteerd (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS). Deze strategie omvat veel beleidsvoornemens die gericht zijn op de verdere verhoging van de veiligheid van chemische stoffen, die inmiddels volop in uitvoering zijn. In 2022 wordt een groot deel van deze beleidsvoornemens verder uitgewerkt en meegenomen in de evaluatie en herziening van REACH, die naar verwachting begin 2023 wordt gepubliceerd. Gezien het grote belang van het op een goede wijze formuleren en implementeren van de verbetervoorstellen, zal Nederland waar mogelijk actief aan voorbereidingstrajecten (zoals expertgroepen of consultaties) deelnemen.

<sup>8</sup> Stb. 2014, 57 en Stcrt. 2014, 11317

### *Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)*

Het ZZS-emissiebeleid is gericht op het terugdringen van emissies naar de lucht en het water. Dat is sinds 2016 vormgegeven door de informatie- en minimalisatieplicht. Bedrijven moeten ZZS-emissies melden aan bevoegd gezag en een Vermijdings- en Reductieprogramma opstellen waarin zij maatregelen voorstellen om de emissies van ZZS te minimaliseren. Er wordt gewerkt aan een database waarin de ZZS-emissies ook op nationaal niveau zichtbaar zullen worden gemaakt. Naar verwachting kan deze database in 2024 in gebruik genomen worden. Daarnaast worden ZZS uit de leefomgeving geweerd door Europese beperkingen voor het op de markt brengen van stoffen (via REACH) en door het stimuleren van innovatie (substitutie van ZZS door een minder gevaarlijke stof of door andere technieken). In 2022 is een beleidsevaluatie over het Nederlandse ZZS-emissie beleid afgerond. Naar aanleiding hiervan wordt in 2023 een Impulsprogramma Chemische Stoffen gestart dat in samenspraak met belanghebbenden wordt uitgewerkt en waarmee de samenhang in het stoffenbeleid (lucht, water, bodem, afval) zal worden versterkt.

### *Biociden*

Het biocidenbeleid is een beleidsveld in ontwikkeling. Op Europees niveau worden 'werkzame stoffen', het belangrijkste ingrediënt van deze niet-landbouwbestrijdingsmiddelen, beoordeeld en na stemming door de lidstaten van voorwaarden voorzien. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden is als Zelfstandig Bestuursorgaan verantwoordelijk voor de toelating van biociden tot de Nederlandse markt. De Rijksverantwoordelijkheid ligt primair bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenwerking met de departementen van LNV, VWS en SZW. De inzet voor 2023 richt zich op verdere verbeteringen in de uitvoering en de uitwerking van acties naar aanleiding van de beleidsdoorlichting die in 2022 is afgerond. IenW werkt met andere betrokken departementen samen aan de minimalisering van de milieubelasting door en blootstelling aan bepaalde risicovolle biociden, zoals de middelen die worden gebruikt voor knaagdierbeheersing.

### *Omgevingswet*

In de Omgevingswet is een veilige en gezonde fysieke leefomgeving één van de maatschappelijke doelen. Een van de uitgangspunten van de Omgevingswet is dat overheden bij hun plannen zo vroeg mogelijk kijken naar veiligheid. Zo kunnen zij een ramp of crisis voorkomen of de gevolgen er van beperken. Onder de Omgevingswet is het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgesteld. In het Bkl is onder andere vastgelegd dat er een Register voor externe veiligheidsrisico's (REV) moet komen, dat door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt beheerd en dat voor eenieder langs elektronische weg toegankelijk moet zijn (artikel 10.8 Bkl).

Kort samengevat staat in de Omgevingswet dat vanaf 2022 in het REV de informatie van circa 40 activiteiten vanuit ruim 400 bronhouders elektronisch toegankelijk gemaakt moet worden.

Deugdelijke informatie over de leefomgeving is cruciaal voor uitvoering van de zorgplicht in de Omgevingswet. Vanaf 2022 gaat het REV stap voor stap voorzien in de informatiebehoefte van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Via de Atlas Leefomgeving wordt de informatie uit het REV gepresenteerd aan burgers en bedrijven/organisaties. Daarbij ontstaat inzicht in de lokale situatie van externe veiligheid, omdat ook aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolken worden gepresenteerd.



Bij het vaststellen van een omgevingsplan, een projectbesluit of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een activiteit met gevaarlijke stoffen moet het bevoegd gezag in deze aandachtsgebieden expliciet nadenken over de risico's en mogelijke effecten van een incident met gevaarlijke stoffen. Mede op basis van het risicoprofiel van de activiteit met gevaarlijke stoffen zal het bevoegd gezag overwegen of en welke maatregelen in het aandachtsgebied moeten worden genomen, om personen te beschermen en om maatschappelijke ontwrichting te voorkomen.

#### *Veiligheid biotechnologie*

In 2023 wordt verder invulling gegeven aan het ontwikkelen en vormgeven van toekomstbestendig biotechnologiebeleid. Dit is beleid dat is toegesneden op nieuwe technologische ontwikkelingen en duurzame innovaties, waarbij de veiligheid voor mens en milieu wordt gewaarborgd. De Trendanalyse Biotechnologie 2022 van de Commissie Genetische Modificatie en de Gezondheidsraad vormt hiervoor belangrijke input.

Specifieke aandacht gaat in 2023 uit naar het, door de Europese Commissie, aangekondigde voorstel voor wetgeving voor planten die met bepaalde nieuwe genoomtechnieken worden geproduceerd.

Over deze herziening van de Europese GGO-regelgeving en de toekomstbestendigheid van het beleid inzake de veiligheid van biotechnologie wordt een structurele dialoog gevoerd met betrokken departementen (LNV, VWS, EZK en OCW), bedrijfsleven, beroepsverenigingen, belangenverenigingen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de ontwikkelingen.

#### *Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen*

In 2022 eindigt de tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren.

De regels zijn dan aangepast aan de laatste stand van wetenschap en techniek, en zij worden in 2023 geïmplementeerd in nationale wetgeving. In het internationale overleg hierover zet Nederland in op het investeren in voort durende verbetering van de veiligheid en harmonisatie van voorschriften. Hiermee sluit Nederland aan bij de Sustainable Development Goals zoals die zijn vastgesteld door de VN.

Wat betreft het beheersen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt sinds 2020 ingezet op een Robuust Basisnet (Kamerstukken II, [30 373 nr. 71](#) en nr. 72), waarin veiligheid het uitgangspunt blijft bij de mogelijke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van de energietransitie én bij de binnenstedelijke verdichting in de nabijheid van de infrastructuur waarover het vervoer plaatsvindt. In 2022 wordt de beleidsvormende fase afgerond en start de voorbereiding van de aanpassing van de regelgeving. In het kader van de energietransitie past speciale aandacht voor de mogelijke inzet van ammoniak als energiedrager.

#### *Vuurwerk*

Ook in 2023 is de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige en feestelijke jaarwisseling. Op basis van de (letsel)cijfers van de jaarwisseling en de afkeuringspercentages van het consumentenvuurwerk, wordt het beleid waar nodig bijgesteld. Er is in 2023 een aanpassing van het Vuurwerkbesluit voorzien (met o.a. technische wijzigingen als gevolg van inwerkingtreding van de Omgevingswet). In 2023



worden middelen ingezet voor monitoring van de jaarwisseling door rapporten van VeiligheidNL, het ontwikkelen van een vuurwerkcampagne en een lesprogramma voor basisscholen.

#### *Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming*

In 2023 worden verdere stappen gezet in het actualiseren van het nationaal beleid voor radioactief afval en verbruikte splijtstoffen, in voorbereiding op een nieuw Nationaal programma voor radioactief afval en verbruikte splijtstoffen (NP) dat uiterlijk in 2025 moet worden vastgesteld conform richtlijn 2011/70/Euratom. In het nieuwe Nationaal programma worden de gevolgen van de ambities van het kabinet op het gebied van kernenergie voor het aanbod van radioactief afval, de wijze van opslag bij Centrale Opslag Voor Radioactief Afval (COVRA) en eindberging, meegenomen.

Naar aanleiding van de plannen van het Kabinet om het verlengen van de bedrijfsduur van Kerncentrale Borssele mogelijk te maken, zal de daartoe noodzakelijke wijziging van de Kernenergiewet in gang worden gezet. Het streven is dit eind 2023 aan de Kamer aan te bieden.

Er zal worden gestart met de evaluatie van de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Doel hiervan is te bepalen of er wijzigingen nodig zijn om de veiligheid te garanderen bij de eventuele bouw van nieuwe kerncentrales.

Ook zal met de andere betrokken departementen worden gewerkt aan het versterken van de kennisbasis op het gebied van nucleaire technologie en stralingstoepassingen.

#### *Majeure risicobedrijven*

Jaarlijks rapporteert de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de Brzo-bedrijven (Besluit Risico's Zware Ongevallen). De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de naleving en de veiligheidssituatie van de Brzo-bedrijven in Nederland. Met deze benadering wordt vanuit verschillende invalshoeken het beeld over de veiligheid bij deze groep bedrijven losgekoppeld van de individuele casuïstiek bij bedrijven. Op basis van een jaarlijks terugkerende rapportage (eerste rapportage in 2014) kunnen tevens trends en ontwikkelingen over de veiligheid bij de Brzo-bedrijven zichtbaar worden en waar nodig specifieke sturingsmaatregelen worden genomen. In 2023 zullen de in 2021 geïdentificeerde aanvullende indicatoren waar mogelijk worden meegenomen in de rapportage, om zo een breder beeld van de veiligheidssituatie bij Brzo-bedrijven kunnen geven. De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven is een monitoringsinstrument voor de stelselverantwoordelijke departementen (IenW, JenV en SZW).

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 79 Budgettaire gevolgen van beleid art. 22 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>52.751</b>	<b>99.353</b>	<b>77.333</b>	<b>76.457</b>	<b>79.892</b>	<b>97.916</b>	<b>97.130</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48.318</b>	<b>96.203</b>	<b>87.006</b>	<b>86.290</b>	<b>89.054</b>	<b>97.521</b>	<b>96.815</b>
<b>1 Veiligheid chemische stoffen</b>	<b>6.232</b>	<b>20.299</b>	<b>20.816</b>	<b>20.253</b>	<b>20.895</b>	<b>21.213</b>	<b>20.507</b>
<i>Opdrachten</i>	3.536	5.109	6.717	6.174	6.907	7.220	6.514
Waarvan RWS	1.447	1.665	1.326	1.326	1.326	1.330	1.330
Waarvan RIVM	0	1.278	739	739	739	739	739
Uitvoering veiligheid	232	95	1.665	1.215	1.947	1.926	1.140
Uitvoering stoffen en M&G	1.332	786	1.007	1.145	1.146	1.472	1.552
Overige opdrachten	525	1.285	1.980	1.749	1.749	1.753	1.753
<i>Subsidies</i>	39	199	177	177	177	178	178
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	2.657	14.954	12.899	12.879	12.788	12.792	12.792
Waarvan bijdrage aan RWS	2.337	2.783	2.524	2.524	2.524	2.524	2.524
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	11.846	10.050	10.030	10.031	10.035	10.035
Overige bijdragen aan agentschappen	320	325	325	325	233	233	233
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	0	37	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023
Waarvan bijdrage aan CTGB	0	37	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023
<b>2 Veiligheid biotechnologie</b>	<b>2.307</b>	<b>6.677</b>	<b>5.528</b>	<b>5.528</b>	<b>5.528</b>	<b>5.537</b>	<b>5.537</b>
<i>Opdrachten</i>	671	1.105	1.111	1.111	1.111	1.119	1.119
Uitvoering veiligheid GGO	671	1.102	1.111	1.111	1.111	1.119	1.119
Overige opdrachten	0	3	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	1.636	5.572	4.417	4.417	4.417	4.418	4.418
Waarvan bijdrage aan COGEM	1.636	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	3.872	2.717	2.717	2.717	2.718	2.718
<b>3 Veiligheid bedrijven en transport</b>	<b>39.779</b>	<b>69.227</b>	<b>60.662</b>	<b>60.509</b>	<b>62.631</b>	<b>70.771</b>	<b>70.771</b>
<i>Opdrachten</i>	7.215	13.115	40.412	42.758	45.079	57.683	57.683
EPK bijdrage RWS	1.146	1.858	1.054	1.054	1.054	1.058	1.058
Opdrachten asbest	318	562	4.191	6.286	3.290	16.340	16.340
Programma omgevingsveilig	3.950	5.044	9.119	9.370	14.105	18.205	18.205
Veiligheid bedrijven Caribisch Nederland	74	316	0	0	518	524	524
VTH-stelsel	0	2.318	21.908	21.908	21.908	16.908	16.908
Uitvoering Buisleidingen	315	1.190	2.528	2.528	2.621	2.630	2.630
Uitvoering veiligheid VGS	797	1.184	952	952	953	956	956
Overige opdrachten	615	643	660	660	630	1.062	1.062
<i>Subsidies</i>	23.747	42.417	10.074	7.575	7.375	2.906	2.906
Subsidies inrichtingen & transport	4.356	6.516	7.001	7.001	6.801	2.331	2.331

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 80 Budgetflexibiliteit art. 22 (bedragen x € 1.000)

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	74%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	18%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	8%

	2023
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

### **Toelichting**

Van het totale budget voor artikel 22 is voor 2023 74% juridisch verplicht.

#### *Opdrachten*

Het opdrachtenbudget is voor 45% juridisch verplicht. Dit betreffen opdrachten die juridisch zijn verplicht in het kader van het meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid, wettelijke taken inzake basisnetten en (inter-) nationaal stoffenbeleid, jaarlijkse bijdragen aan de Gezondheidsraad en opdrachten met betrekking tot het Meerjarenprogramma omgevingsveiligheid (MOV), buisleidingen, asbest en Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast betreffen het jaarlijkse opdrachten aan agentschappen (RVO, RIVM en RWS).

#### *Subsidies*

Het subsidiebudget is voor 95% juridisch verplicht. Met publicatie in de Staatscourant van de subsidieregeling Versterking omgevingsveiligheid chemische sector in 2022 is deze subsidie meerjarig verplicht. Daarnaast zijn er reeds enkele subsidies meerjarig juridisch verplicht die samenhangen met asbest, omgevingsveiligheid en vuurwerk. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving en Onderzoek Beleid Nucleair.

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

Dit betreft een bijdrage aan Caribisch Nederland en is volledig juridisch verplicht. De bijdrage wordt ingezet voor de herontwikkeling van het terrein van de bestaande olieterminal Hato op Bonaire.

#### *Bijdrage ZBO's/RWT's*

Dit betreft de bijdrage aan de College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) en is volledig juridisch verplicht.

#### *Inkomensoverdrachten*

De beschikbare middelen zijn volledig juridisch verplicht. Het betreft inkomensoverdrachten in het kader van de tegemoetkoming nabestaanden slachtoffers asbestose mesothelioom via SVB.

## **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

### **1 Veiligheid chemische stoffen**

#### **Opdrachten**

In dit kader worden opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe

veiligheid. Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (gezonde leefomgeving), «nieuwe risico's» (nanotechnologie en synthetische biologie) en Nucleaire Veiligheid.

#### **Subsidies**

Het betreft hier de uitgaven in het kader van subsidies ten behoeve van het integraal pestdiermanagement en de Implementatie Afwegen Gezondheid.

#### **Bijdragen aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundelingen verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp asbest». Daarbij wordt inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast wordt een bijdrage aan de NVWA verstrekt inzake toezicht op gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

Daarnaast betreft dit de bijdrage aan RIVM voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving en Onderzoek Beleid Nucleair. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid, biociden en gewasbeschermingsmiddelen en straling in de leefomgeving.

#### **Bijdrage ZBO's/RWT's**

Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma.

## **2 Veiligheid biotechnologie**

### **Opdrachten**

Het gaat hier met name om een meerjarig onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid aan NWO-TTW. Een klein deel van het onderzoeksprogramma van in totaal € 10,0 mln. wordt in 2023 afgewikkeld.

### **Bijdragen aan agentschappen**

Ter uitvoering van de wettelijke taak wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast.

Daarnaast betreft dit de bijdrage aan RIVM voor uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie. Hiervoor zijn de opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM van een centraal budget terug verdeeld aan de betrokken beleidsdirecties.

### **3 Veiligheid bedrijven en transport**

#### **Opdrachten**

##### *Omgevingsveiligheid*

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid (2021-2024) voor de clusters Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie / Kennisinfrastructuur, modernisering Omgevingsveiligheid, nieuwe ontwikkelingen en prioriteiten Rijksomgevingsveiligheidsbeleid.

Door middel van een programmatische aanpak wordt ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het geheel wordt uitgevoerd onder de governance afspraken gemaakt in het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

Voor de periode 2021 tot en met 2024 zijn de middelen ten behoeve van lokaal omgevingsveiligheidsbeleid toegevoegd aan het gemeentel- en provincie-

fonds en daarmee opgenomen in de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Bij deze middelen is er afwegingsruimte voor provincies en gemeenten als het gaat om de concrete inzet van de middelen. Er is sprake van beleids- en bestedingsvrijheid met lokale verantwoording.

##### *Overige opdrachten*

Het betreft hier opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van Brzo-bedrijven, vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor), veiligheid energietransitie, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductiemaatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

#### **Subsidies**

##### *Subsidies inrichtingen en transport*

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidierelating versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO wordt uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd.

Als onderdeel van de uitvoeringsagenda Brzo kunnen ook subsidies worden toegekend onder de noemer «Safety Deals». De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheids-cultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector.

##### *Subsidies asbest*

Er is een (meerjarige) subsidie aan het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse Gemeenten (SVn) verstrekt ten behoeve van het instellen van een asbestfonds voor particulieren.

##### *Overige subsidies*

De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op incidentele subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan het versterken van omgevingsveiligheid bijvoorbeeld rond de veiligheid van vuurwerk, en implementatie van de Omgevingswet. Daarnaast valt onder de overige subsidies de subsidie aan Veiligheid NL.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 0.2 miljoen aan subsidieverplichtingen voor eht jaar 2023 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor het doen van onderzoek naar vuurwerkletsel, -aankoop en -gebruik en het geven van voorlichting via het lespakket voor op basischolen aan Veiligheid NL. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

#### **Bijdragen aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen 'kennisoverdracht omgevingsveiligheid' en 'vergunningverlening'. Daarnaast vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen. Tevens betreft het hier de bijdrage aan RVO voor de uitvoeringskosten voor onder andere de subsidieregelingen omtrent vuurwerk en de bijdrage aan RIVM omtrent vervoer gevaarlijke stoffen, veiligheid bedrijven, biotechnologie en stoffen, gezonde leefomgeving en onderzoek nucleair beleid.

#### **Bijdragen aan medeoverheden**

Dit betreft een bijdrage voor de herontwikkeling van het terrein van de bestaande olieterminal Hato op Bonaire. Het doel is om door middel van nieuwbouw de governance, leveringszekerheid en veiligheid van de bestaande brandstofinfrastructuur op Bonaire te verbeteren. Het project "transitie Hato" maakt onderdeel uit van een grotere samenwerkings-project tussen het OLB en de ministeries BZK, EZK en IenW.

#### **Inkomensoverdrachten**

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

### 3.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

#### A. Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, zet deze om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Tabel 81 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 23 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>62.349</b>	<b>67.289</b>	<b>70.402</b>	<b>59.176</b>	<b>49.919</b>	<b>49.366</b>	<b>51.131</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>63.434</b>	<b>68.229</b>	<b>69.462</b>	<b>60.666</b>	<b>49.529</b>	<b>50.856</b>	<b>50.741</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Meteorologie en seismologie	46.387	47.641	47.575	46.637	41.452	40.767	39.711
2 Aardobservatie	17.047	20.588	21.887	14.029	8.077	10.089	11.030
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

De minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT<sup>9</sup>, ECMWF<sup>10</sup> en WMO<sup>11</sup>.

##### (Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken:

- het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt;
- het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen.
- het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet taken meteorologie en seismologie;
- het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;

<sup>9</sup> European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; [www.eumetsat.int](http://www.eumetsat.int)

<sup>10</sup> European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; [www.ecmwf.int](http://www.ecmwf.int)

<sup>11</sup> World Meteorological Organization; [www.wmo.ch](http://www.wmo.ch)

- het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;
- onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
- meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;
- het voor hergebruik als bedoeld in de [Wet hergebruik van overheidsinformatie](#), zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
- internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en
- het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de minister van Economische Zaken en Klimaat is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

### Indicatoren en Kengetallen

Naar aanleiding van de beleidsdoorlichting in 2019 van artikel 23 zijn de beleidsindicatoren op het artikel herzien. Het jaar 2021 (rapportagejaar 2020) gold als pilotjaar. Vanaf 2022 (rapportagejaar 2021) rapporteert het KNMI op basis van deze nieuwe indicatoren. Hiernaast zijn in de agentschapsparagraaf van het KNMI de doelmatigheidsindicatoren opgenomen.

Tabel 82 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en aardobservatie	
Indicator	Streefwaarde/norm
<b>1. Algemene klanttevredenheid:</b>	
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer $\geq 7,0$
<b>2. Weer <sup>1</sup>:</b>	
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1 x per jaar >8 uur oud
b. Waarschuwingen code oranje/rood:	
i. <i>Het % uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.</i>	$\geq 60\%$
ii. <i>Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje</i>	$\leq 15\%$
iii. <i>Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.</i>	$\geq 70\%$
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen. <sup>2</sup>	$\geq 80\%$
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood). <sup>3</sup>	$\geq 65\%$
<b>3. Klimaat:</b>	
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI. <sup>4</sup>	Gemiddeld 1x per week
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI (zie verder punt 1).	Overall cijfer $\geq 7,0$
<b>4. Seismologie:</b>	
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitudo $\geq 4,5$	$\geq 98\%$
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitudo $\geq 2$	$\geq 98\%$
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek (zie verder punt 2c).	$\geq 75\%$
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI	Overall cijfer $\geq 7,0$
<b>5. Data beschikbaarheid:</b>	



Indicator	Streefwaarde/norm
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie*	≥ 80%
<b>6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:</b>	
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten (zie verder punt 1).	Overall cijfer ≥ 7,0
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten (zie verder punt 1).	Overall cijfer ≥ 7,0
<b>7. Wetenschappelijk onderzoek</b>	
a. Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar

1 In het jaarlijkse imago-onderzoek wordt onderzocht in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en leiden tot gedragsaanpassing.

2 Conform Regeling taken meteorologie en seismologie (Rtms).

3 Conform Rtms. Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger waar te nemen.

4 Wetenschappelijk onderzoek is geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de taken en de beleidsdoelstelling van het KNMI. Een minimum aantal peer reviewed publicaties is een indicator van de wetenschappelijke toets die het KNMI werk heeft doorstaan.

### Toelichting

**Ad. 1. Algemene Klanttevredenheid.** Deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers. Dit volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat ieder jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers van KNMI producten en data. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten.

**Ad. 2. Weer.** Weerwaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. Over het weer brengt het KNMI actuele verwachtingen uit. Belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Daarom geldt een indicator van max. 1 x per jaar >8 uur oud, voor dagelijkse weerverwachtingen. De uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood worden jaarlijks geëvalueerd, door achteraf de daadwerkelijk opgetreden weersituatie te beschouwen. Daarbij speelt onzekerheid altijd een rol. Er wordt ook geëvalueerd of er weersituaties opgetreden zijn waarvoor waarschuwingen zijn gemist. *Met gerichte peilingen wordt nagegaan welk percentage van het algemeen publiek het weeralarm als passend heeft ervaren. Ook wordt gepeild in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en hoeverre deze leiden tot gedragsaanpassing.*

**Ad. 3. Klimaat.** Het KNMI informeert het algemeen publiek wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. De klanttevredenheid van de gebruikers van klimaat-gerelateerde producten wordt gemeten bij het klantbelevingsonderzoek.

**Ad. 4. Seismologie.** Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 3,0 of hoger (wettelijk verplicht is 4,5). Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 of hoger (wettelijk verplicht is 2,0) waar te nemen en het publiek te informeren. Er wordt gerapporteerd op basis van de wettelijke norm. Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek).

**Ad. 5. Data beschikbaarheid.** Het KNMI streeft naar een beschikbaarheid van data voor weer en klimaat, van 98,5% over het hele jaar. De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Het meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is

niet voor heel Nederland hetzelfde. Daarnaast geldt dat door de redundantie in het meetnetwerk, de hoeveelheid data groot is en ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd. Dit is vertaald naar een indicator die de minimale gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft.

**Ad. 6. Luchtvaart-meteorologische dienstverlening.** Luchtvaart-meteorologische dienstverlening is een aparte categorie wettelijke taken van het KNMI. Daarom wordt de klanttevredenheid van de luchtvaartsector apart als indicator er uitgelicht.

**Ad. 7. Wetenschappelijk onderzoek** Wetenschappelijk onderzoek is geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de taken en de beleidsdoelstelling van het KNMI. Een minimum aantal peer reviewed publicaties is een indicator van de wetenschappelijke toets die het KNMI werk heeft doorstaan.

### C. Beleidswijzigingen

#### *MSP2025*

Het KNMI werkt aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan (MSP2025). Centraal staat de ontwikkeling van het Early Warning Centre met als doel om verwachtingen en waarschuwingen beter en betrouwbaarder te maken, gericht op onze afnemers. Zo wordt het mogelijk om specifieke kansverwachtingsinformatie uit weermodeluitvoer te genereren en om geautomatiseerde waarschuwingen voor afzonderlijke buien te geven. In 2023 wordt bekeken hoe dit onderdeel gemaakt kan worden van het operationele proces.

#### *ICT- en meetinfrastructuur*

Een gemoderniseerde ICT- en meetinfrastructuur vormen belangrijke randvoorwaarden voor het Early Warning Centre. In 2023 worden deze verder verbeterd, zoals met de mogelijkheid om eenvoudig modules toe te voegen, zoals voor space weather (uitbarstingen van deeltjesstromen van de zon). Met een bijdrage uit het fonds voor wetenschap en onderzoek zal vanaf 2023 de Europese samenwerking aan onderzoek en innovatie op de werkerreinen van het KNMI een impuls krijgen.

#### *Cyber*

Aandacht blijft nodig voor cyber-veiligheid en het vernieuwen en vervangen van verouderde software. Modernisering van de waarneeminfrastructuur is in volle gang. In 2023 vinden naar verwachting de eerste installaties op productielocaties op land plaats. Ook wordt in 2023 de High Performance Computer op IJsland in gebruik genomen door het KNMI in samenwerking met de weerdiensten van Denemarken, IJsland en Ierland.

#### *KNMI'23-klimaatscenario's*

Medio 2023 verschijnen de KNMI'23-klimaatscenario's, deze vervangen de KNMI'14-klimaatscenario's. De klimaatscenario's zijn te zien als een vertaling van de mondiale IPCC-scenario's naar Nederland. Snelle klimaat-attributie van extreme weersituaties wordt mogelijk in de dienstverlening van het Early Warning Centre. De evaluatie van de Wet Taken Meteorologie en Seismologie zal mogelijk tot beleidswijzigingen leiden, die in 2023 zijn beslag zullen krijgen.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 83 Budgettaire gevolgen van beleid art. 23 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>62.349</b>	<b>67.289</b>	<b>70.402</b>	<b>59.176</b>	<b>49.919</b>	<b>49.366</b>	<b>51.131</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>63.434</b>	<b>68.229</b>	<b>69.462</b>	<b>60.666</b>	<b>49.529</b>	<b>50.856</b>	<b>50.741</b>
<b>1 Meteorologie en seismologie</b>	<b>46.387</b>	<b>47.641</b>	<b>47.575</b>	<b>46.637</b>	<b>41.452</b>	<b>40.767</b>	<b>39.711</b>
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>41.136</i>	<i>43.649</i>	<i>43.485</i>	<i>42.550</i>	<i>37.365</i>	<i>37.380</i>	<i>36.324</i>
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	41.136	43.649	43.485	42.550	37.365	37.380	36.324
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>5.251</i>	<i>3.992</i>	<i>4.090</i>	<i>4.087</i>	<i>4.087</i>	<i>3.387</i>	<i>3.387</i>
Contributie ECMWF (HGIS)	4.408	3.052	3.150	3.147	3.147	2.447	2.447
Overige Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	843	940	940	940	940	940	940
<b>2 Aardobservatie</b>	<b>17.047</b>	<b>20.588</b>	<b>21.887</b>	<b>14.029</b>	<b>8.077</b>	<b>10.089</b>	<b>11.030</b>
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>17.047</i>	<i>20.588</i>	<i>21.887</i>	<i>14.029</i>	<i>8.077</i>	<i>10.089</i>	<i>11.030</i>
Waarvan bijdrage aan KNMI	17.047	20.588	21.887	14.029	8.077	10.089	11.030
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Tabel 84 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	100%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	0%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### Toelichting

Van het totale budget voor artikel 23 is voor 2023 100% juridisch verplicht.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

Het beschikbare budget in 2023 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreft de uitgaven voor het agentschap KNMI. De bijdrage heeft een structureel karakter.

#### *Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties*

De bijdragen aan de internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht. De bijdragen zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF).

## **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

### **1 Meteorologie en seismologie**

#### **Bijdrage aan agentschappen**

##### *KNMI Meteorologie*

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

##### *KNMI Seismologie*

- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

##### *KNMI Caribisch Nederland*

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer
- Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;

#### **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS.

### *WMO*

De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat.

### *ECMWF*

Het Europees Centrum voor Weersverwachtingen op de Middellange Termijn (ECMWF), gevestigd in Reading, UK, is een intergouvernementele organisatie van 22 Europese lidstaten, waaronder Nederland. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten. Vanwege de Brexit is besloten om het Copernicus-gedeelte van het ECMWF naar Bonn te verplaatsen.

## **2 Aardobservatie**

### **Bijdrage aan agentschappen**

Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door EUMETSAT, een intergouvernementele organisatie van 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT en daarmee ook de contributie aan EUMETSAT wordt jaarlijks in de EUMETSAT-Council vastgesteld.

De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. Deze begroting kende in de periode 2018-2022 een piek door het samenvallen van een aantal programma's. Vanaf 2023 wordt de begroting van EUMETSAT lager waardoor ook de hier begrote bedragen lager zijn. Echter, de contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar.

### 3.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

#### A. Algemene doelstelling

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Tabel 85 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 24 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>151.220</b>	<b>183.403</b>	<b>203.598</b>	<b>203.536</b>	<b>204.138</b>	<b>202.311</b>	<b>200.369</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>151.220</b>	<b>183.403</b>	<b>203.598</b>	<b>203.536</b>	<b>204.138</b>	<b>202.311</b>	<b>200.369</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Personele uitgaven	151.220	155.242	170.735	170.465	170.738	169.458	197.224
2 Materiële uitgaven	0	28.161	32.863	33.071	33.400	32.853	3.145
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Naast de activiteiten die de inspectie voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert, worden ook taken verricht voor andere ministeries. De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van de ILT. Deze wettelijke taken hebben betrekking op:

- Vergunningverlening;
- Toezicht;
- Opsporing;
- Dienstverlening: afhandeling van vragen en meldingen;
- Incidentafhandeling;
- Onderzoek.

De (inter)nationale wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart, scheepvaart, rail- en wegtransport en milieu vormt de basis voor het handelen van de ILT. Een uitgebreidere beschrijving van de activiteiten die de ILT verricht is te vinden in het Meerjarenplan 2023–2027 (MJP) dat in het najaar van 2023 aan de Tweede Kamer wordt verzonden. In dit meerjarenplan wordt de Tweede Kamer ook verder geïnformeerd over het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties. De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing.

De basis voor de ILT-werkwijze is:

- informatiegestuurd (data) werken en transparant over resultaten;
- selectieve en effectieve inzet gebaseerd op de hiervoor genoemde risico-analyse;
- invulling geven aan reflectieve en signalerende functie;
- optimale dienst-(vergunning)verlening en verbetering kostendekkendheid.

### C. Beleidswijzigingen

In het coalitieakkoord zijn middelen uitgetrokken voor de vorming van de Luchtvaartautoriteit. Doel is om te komen tot betere luchtvaartveiligheid, leefbaarheid en om de naleving van de internationale wet- en regelgeving te versterken. Het gaat daarbij om toezicht, vergunningverlening en versterking van de expertise in de organisatie. De ILT ontvangt daarvoor vanaf 2023 € 8,5 mln. per jaar structureel. Daarnaast wordt ook geïntensiveerd bij de Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) van de ILT om een betere grip te krijgen op milieucriminaliteit. Hiervoor is in 2022 € 2 mln. vrijgemaakt, oplopend naar € 6 mln. per jaar structureel vanaf 2024.

Naast deze nieuwe activiteiten uit het coalitieakkoord heeft de ILT vanaf 2023 een aantal nieuwe taken, waaronder het vervolg van de Board Computer Taxi, de voorbereidingen voor vergunningverlening en toezicht voor de Wet ter bescherming koopvaardij, toezicht cybersecurity en intensivering van het toezicht op het terrein bodem.

### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 86 Budgettaire gevolgen van beleid art. 24 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>151.220</b>	<b>183.403</b>	<b>203.598</b>	<b>203.536</b>	<b>204.138</b>	<b>202.311</b>	<b>200.369</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>151.220</b>	<b>183.403</b>	<b>203.598</b>	<b>203.536</b>	<b>204.138</b>	<b>202.311</b>	<b>200.369</b>
<b>1 Personele uitgaven</b>	<b>151.220</b>	<b>155.242</b>	<b>170.735</b>	<b>170.465</b>	<b>170.738</b>	<b>169.458</b>	<b>197.224</b>
Waarvan eigen personeel	0	134.244	149.455	153.188	153.632	153.641	143.378
Waarvan inhuur externen	0	20.789	20.755	16.665	16.411	15.211	53.721
Waarvan overige personele uitgaven	151.220	209	525	612	695	606	125
<b>2 Materiële uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>28.161</b>	<b>32.863</b>	<b>33.071</b>	<b>33.400</b>	<b>32.853</b>	<b>3.145</b>
Waarvan ICT	0	2.441	2.679	221	221	221	113
Waarvan bijdragen SSO's	0	8.492	12.652	11.777	12.468	12.163	0
Waarvan overige materiële uitgaven	0	17.228	17.532	21.073	20.711	20.469	3.032
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>

#### Budgetflexibiliteit

Onderstaand is in lijn met de voorschriften uit de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften een kwalitatieve toelichting voor de juridisch verplichte uitgaven opgenomen. Zie voor een nadere toelichting de 'wijzigingen RBV 2022' zoals opgenomen in de leeswijzer.

#### Tabel 87 Budgetflexibiliteit

	2023
<i>juridisch verplicht</i>	96%

	2023
<i>bestuurlijk gebonden</i>	4%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

### **Toelichting**

Van het totale budget voor artikel 24 is voor 2023 96% juridisch verplicht.

Het budget voor de ILT is volledig apparaatbudget en op basis van de huidige inzichten in formatie en bezetting wordt dit deel juridisch verplicht verondersteld. Het meerjarenprogramma van de ILT laat zien dat het volledige apparaatsbudget noodzakelijk is om dit uit te voeren dus het restant van 4% wordt gezien als beleidsmatig gereserveerd.

### **E. Toelichting op de financiële instrumenten**

De activiteiten die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de wettelijke taken van de ILT. In het MJP 2023-2027 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende informatie ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht. Vanaf 2023 zet de ILT structureel meer capaciteit in op een groot aantal taken.

De ILT zet haar middelen, die bestaan uit personele- en materiële kosten, in op de taken met de grootste maatschappelijke risico's, zoals die met behulp van de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA) zijn berekend. De maatschappelijke vraagstukken vereisen steeds vaker een integrale in plaats van sectorale benadering waarbij ook rekening is gehouden met de technologische ontwikkelingen. De grootste maatschappelijke risico's worden als eerste programmatisch opgepakt. Deze aanpak vraagt om samenwerking met andere inspecties op basis van een gedegen informatiepositie, een efficiënte inzet van multidisciplinaire teams en de juiste middelen, gericht op het grootste maatschappelijke effect. Op basis van IBRA, de wettelijke verplichtingen, de beleidsinzet en het beeld van verwachte toekomstige risico's breidt de ILT haar programmatische aanpak steeds verder uit. Hieronder de drie belangrijkste pijlers van de ILT: 1. toezicht en handhaving, 2. opsporing en 3. dienstverlening en vergunningverlening.

#### **1. Toezicht en handhaving**

Hierna volgt een overzicht van 17 grotere onderwerpen waaraan de ILT de komende jaren aandacht besteedt. Het betreft soms een cluster van (deel)onderwerpen (bijvoorbeeld luchtvaart), regelgeving (zoals vrachtwagenheffing), of rol (Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht). Voor een aantal onderwerpen uit de lijst geldt, dat ze niet via een programma worden opgepakt, maar als onderdeel van het reguliere toezicht.

#### *Afval*

De ILT werkt aan de bevordering van de juiste verwerking van afval om schade aan mens en milieu te voorkomen of beperken. De komende jaren zoekt de ILT nadrukkelijk aansluiting bij de transitieagenda's voor een circulaire economie die voor een aantal sectoren zijn opgesteld. Daarnaast zet in de ILT in op het voorkomen van weglekken van waardevolle grondstoffen uit Nederland en de Europese Unie en op het sluiten van de keten, zodat gerecyclede materialen hoogwaardig en veilig – zonder aanwezigheid van zeer zorgwekkende stoffen – kunnen worden toegepast en afvalstoffen juist worden verwerkt



#### *Bodem- en grondwaterkwaliteit*

Op het terrein van bodem, grond- en oppervlaktewater werkt de ILT aan een goede kwaliteit van de bodem en veilig grond- en oppervlaktewater. Het gaat primair om veilig en duurzaam (her)gebruik van grond en bouwstoffen, en veilig gebruik van oppervlaktewater. De focus van het bodemtoezicht richt zich op het voorkomen van risicovolle en ongewenste gebeurtenissen op het gebied van het (weg)mengen van verontreinigingen in de ketens van grondverzet en toepassing van bouwstoffen. Bij de watertaken van de ILT gaat de focus uit naar actualisering van verleende vergunningen voor lozingen op oppervlaktewater, waarbij opkomende stoffen speciale aandacht krijgen.

#### *REACH en biociden*

De ILT werkt aan het beperken van de risico's van chemische stoffen voor de gezondheid, het milieu en de veiligheid. REACH staat voor: Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen. Hierbij gaat het om (risico's bij) productie, handel, gebruik en misbruik van industriële chemicaliën, biociden en explosieve stoffen en precursoren. Het toezicht richt zich de komende jaren op de sturing op (blootstellings)risico's van gevaarlijke chemische stoffen in de keten door meer (internationale) samenwerking, benutten signalen en uitbreiden kennis, REACH toezicht en het versterken van de eigen verantwoordelijkheid van de sector.

#### *Uitstoot OAF en F-gassen*

De ILT wil een bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de afbraak van de ozonlaag. Daarvoor wordt ingezet op het terugdringen van de illegale handel in en de emissies van deze stoffen. Er wordt daarbij intensief samengewerkt met de Omgevingsdiensten.

#### *Taxi- en busvervoer*

De ILT zet zich in voor veilig, eerlijk en duurzaam wegtransport. Ongelukken in wegtransport kunnen ontstaan door oververmoeidheid van chauffeurs, gebrekkige opleiding van chauffeurs, technische gebreken aan voertuigen of overbelading. Het niet-naleven van regels voor arbeids- en rusttijden, belading of cabotage leidt tot oneerlijke concurrentieverhoudingen tussen transporteurs. Bovendien kan het niet naleven van de regels schade veroorzaken aan weggennet en luchtkwaliteit. De ILT zet in op versterking van het informatiegestuurd en risicogericht toezicht in het wegtransport. De komende jaren zet de ILT onder meer in op digitaal toezicht op de tachograaf (manipulatie), technische eisen aan de vrachtwagen en overbelading, gestelde eisen aan chauffeurs en emissie eisen. Verder wordt onderzocht in welke mate manipulatie van AdBlue-systemen in vrachtwagens aangepakt kan worden, om zo een bijdrage te leveren aan de vermindering van stikstofdepositie.

#### *Markttoezicht op producten*

Het markttoezicht dat de ILT uitvoert op producten kent meerdere doelen: de veiligheid en gezondheid van mensen, duurzaamheid van de leefomgeving en een gelijk speelveld ('level playing field') voor bedrijven. De basis voor dit toezicht ligt in Europese verordeningen en richtlijnen, geldt dus voor alle lidstaten en wordt op gelijke wijze toegepast. Een belangrijk kenmerk van het toezicht op producten is dat dit toezicht in eerste instantie privaat is geregeld. Voor de productie gelden vaak private toezichtsvormen en producten worden pas op de markt toegelaten als zij een privaat certificaat hebben. De rol en positie van de publieke toezichthouder(s) is vooral het bekijken (monitoren) of het systeem naar behoren functioneert en signalen af te geven wanneer dit niet het geval is.

### *Emissies*

Het toezicht op emissies van diverse transportmodaliteiten is primair gericht op duurzaamheid. Het gaat om het voorkomen van schade aan het milieu door de te grote uitstoot van schadelijke stoffen – in het bijzonder zwavel (SO<sub>2</sub>), stikstof (NO<sub>x</sub>) en broeikasgas (CO<sub>2</sub>) – te verminderen. In het verlengde hiervan gaat het om het voorkomen van gezondheidsschade bij mensen door de uitstoot van schadelijke stoffen. De ILT blijft zich conform de verplichtingen inzetten op het controleren van brandstoffen op zwavelgehalte. Onder meer door gebruik van technieken die hun waarde hebben bewezen, zoals remote sensing, snuffelpalen en monsternames.

### *Zeevaart en binnenvaart*

De ILT werkt aan veilige en duurzame scheepvaart, zowel over zee als op de binnenwateren (inclusief Waddenzee en Westerschelde). Om op efficiënte wijze risico's op ongewenste gebeurtenissen te verkleinen wordt gebruikgemaakt van en gekeken naar innovatieve alternatieve methoden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het toezicht op varende ontgassen. Objecttoezicht van binnenvaart richt zich op alle vaartuigen die bedrijfsmatig gebruikmaken van de Nederlandse binnenwateren. Op het gebied van techniek, maar ook rondom arbeidsomstandigheden, vaar- en rusttijden, en de veiligheid van bemanning en passagiers. Hierbij wordt ook gekeken naar uitbuiting van personeel, in samenwerking met de Arbeidsinspectie.

### *Railvervoer*

De ILT zet zich in voor een veilig transport van personen en goederen over het spoor. Belangrijk voor de veiligheid zijn de bekwaamheid van personeel, de juiste werking van veiligheids-beheerssystemen en -procedures, en de kwaliteit van het rijdend materieel én de spoorinfrastructuur. De ILT voert het railtoezicht informatie- en risicogericht uit. Daarbij maakt de ILT gebruik van nieuwe toezichttechnieken, zoals de inzet van drones en satellieten en streeft naar online inzage in systemen van infrabeheerders, railondernemingen en -voertuigen.

### *Luchtvaart*

De ILT werkt op diverse manieren aan een veilige luchtvaart, op het terrein van commerciële, kleine en onbemande luchtvaart. Daarbij is er ook steeds meer oog voor duurzaamheids- en leefbaarheidsaspecten. De luchtvaartsector is een van de meest veilige transportsectoren ter wereld. Er is daarbij veel aandacht voor een verdergaande systeembenadering van luchtvaartveiligheid en drones. Voor diverse technologische innovaties geldt, dat het inrichten van de benodigde test- en experimenteerruimte om betrokkenheid van de ILT vraagt omdat de wettelijke kaders soms nog onvoldoende ontwikkeld zijn. Hierover worden met de beleidsmakers afspraken gemaakt. Daarnaast wordt de verdere ontwikkeling van het toezicht op Schiphol voortgezet, waaronder de inzet van besturingstoezicht en aandacht voor veiligheidsmanagementsystemen. Ook continueert de inspectie de jaarlijkse uitgave van de Staat van Schiphol en wordt deze inhoudelijk verdiept en doorontwikkeld tot de Staat van de Luchtvaart. Naar aanleiding van de Kabinetsreactie van 26 november 2021 op het OVV-rapport «Veilige vliegroutes» breidt ILT het toezicht uit met een beoordeling (achteraf) van de beslissingen van luchtvaartmaatschappijen over de gekozen vliegroutes. Ten slotte gaat de ILT met andere partijen, zoals de Europese toezichthouder EASA en Nederlandse partijen, in gesprek over een efficiëntere, risicogestuurde inrichting van het toezicht.

#### *Wabo-advies en interbestuurlijk toezicht*

Als wettelijk adviseur in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heeft de ILT het doel Nederlandse en Europese wetgeving op het gebied van externe veiligheid, afval en luchtmissies juist toe te passen. Het Wabo-advieswerk van de ILT richt zich vooral op advies richting het bevoegd gezag – de provincies – bij vergunningverlening omtrent externe veiligheid en emissies, met een focus op de zogeheten BRZO-bedrijven. De commissie Van Aartsen concludeert dat verbeteringen mogelijk en nodig zijn om de effectiviteit en slagvaardigheid van het VTH-stelsel te vergroten en de stelselverantwoordelijkheid van de bewinds-persoon beter in te vullen. De komende jaren focust de ILT zich op het verbeteren van de informatiedeling met de verschillende uitvoerders binnen het VTH-stelsel en implementatie van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Hiernaast wordt de Wabo-advisering verbreed waarbij de inspectie ook kijkt naar geconstateerde risico's breder dan het voldoen aan de norm en signalering.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

De ILT houdt toezicht op veilig transport van gevaarlijke stoffen in alle transportmodaliteiten: spoor, binnenvaart, scheepvaart, wegverkeer, luchtvaart, en buisleidingen. Het toezicht richt zich op de hele keten, van productie tot (afval)verwerking. In het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen maakt de ILT slim gebruik van technologische ontwikkelingen, zoals de inzet van drones en webscraping om meer kennis van de lading, locatie en beweging daarvan te verkrijgen. Daarbij richt het toezicht zich op de aanpak van risico's in de transportketen (integraal toezicht).

#### *Hoogwaterveiligheid*

In het waterbeheer zijn de belangrijkste maatschappelijke risico's gerelateerd aan overstromingen vanuit de zee en grote rivieren die plaatsvinden als een primaire waterkering faalt. De veiligheidseisen die gesteld worden aan deze waterkeringen moeten de kans op falen klein houden, want het effect dat een dergelijke overstroming heeft op burgers, natuur en economie is immens. Vanaf 2023 ligt de prioriteit bij het vormgeven en organiseren van de controles in de tweede beoordelingsronde (LOB2) bij de waterkeringbeheerders. Daarbij worden de bevindingen uit de eerste toezichtsronde meegenomen. Het streven is in de planperiode ongeveer 50 tot 70 trajecten uit te voeren. Ook ligt de focus voor de periode 2023-2026 op toezicht op de zorgplicht.

#### *Drinkwater*

Drinkwater is een eerste levensbehoefte. Goede drinkwatervoorziening is essentieel voor volksgezondheid, welzijn en welvaart van de samenleving. Centraal daarbij staat de duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening. De ILT anticipeert als vergunningverlener en toezichthouder door met een bredere blik te beoordelen hoe de drinkwatervoorziening op een verantwoorde manier op de korte en lange termijn geborgd en vernieuwd wordt. Met de inzet van besturingstoezicht wil de ILT de eigen kracht van drinkwaterbedrijven om compliant te zijn vergroten. Ontwikkelingen als klimaatverandering, antropogene stoffen, energietransitie, cybersecurity en een toenemende investeringsopgave worden daarnaast nadrukkelijker in het toezicht en bij de beoordeling van meetprogramma's en verstoringsrisicoanalyses betrokken. Ook in wettelijke ILT-onderzoeken (zoals drinkwaterkwaliteit en prestatievergelijking) hebben ze nadrukkelijk een plek. Daarnaast geeft de ILT meer aandacht aan de feitelijke uitvoering van de leveringsplannen en verbetering van deze plannen voor verhoging van de leveringszekerheid en kwaliteit van het drinkwater. Tot slot richt de ILT

het toezicht op de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland, waar beschikbaarheid en betaalbaarheid een opgave zijn, verder in. Via een hand-havingsplan worden de mogelijkheden van lokaal toezicht verkend.

#### *Cybersecurity*

De ILT zet zich in op het voorkomen en beperken van maatschappelijke schade die ontstaat door cyberincidenten. De ILT is toezichthouder voor de sectoren drinkwater, luchtvervoer, spoorvervoer, wegvervoer en vervoer over water (inclusief havens). In deze sectoren zijn op dit moment 17 aanbieders van essentiële diensten (AED's) aangemerkt waarop de ILT – in aanvulling op het toezicht op de sectorale wetgeving – toezicht houdt volgens de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni). De ILT verbetert de informatiepositie rondom de AED's. In eerste instantie gebeurt dat via een self-assessment maar later ook risicogericht via onder andere audits, of bijvoorbeeld besturingstoezicht, door cybersecurityinspecteurs in samenwerking met inspecteurs uit de betreffende sector. Ook richt de ILT zich op de opbouw en uitwisseling van kennis, ontwikkelen van toezicht-methodieken, en coördineren en verder uitbreiden van nationale en internationale samenwerking.

#### *Autoriteit Woningcorporaties*

De Autoriteit woningcorporaties ziet erop toe dat woningcorporaties zich concentreren op hun kerntaak: zorgen dat mensen met een laag inkomen goed en betaalbaar kunnen wonen. Nu en in de toekomst. De woningcorporaties beheren gezamenlijk ongeveer 2,4 miljoen woningen. De Aw houdt toezicht op het gedrag van woningcorporaties en op hun financieel beheer.

In 2020 is getoetst hoe de opgaven binnen de corporatiesector zich verhouden tot de middelen in de sector. Dit is gebeurd in een studie van drie departementen (BZK, Economische Zaken en Financiën) en brancheorganisatie Aedes. De uitkomsten zijn gedeeld met de Tweede Kamer. In 2021 is een update gepubliceerd voor het dossier van de formatie. Uit de confrontatie van de opgave met de beschikbare middelen blijkt, dat de corporatiesector tot 2035 onder het huidige beleid een tekort heeft van €20 tot €30 miljard.

### **2. Opsporing**

Opsporing is gericht op personen en bedrijven die de regelgeving op het gebied van transport, infrastructuur, milieu en wonen stelselmatig en op een ernstige manier overtreden. Vaak gaat het om georganiseerde criminaliteit met een ondermijnend karakter en veelal met internationale (financiële) constructies en handelsstromen, zoals internationale milieucriminaliteit. Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij de ILT nauw samenwerkt met andere opsporingspartners in binnen- en buitenland, zoals politie en Interpol, maar ook met de omgevingsdiensten, waarmee informatie-uitwisseling plaats vindt. Vanwege de bijzondere juridische kaders heeft de ILT de opsporing in een apart organisatieonderdeel ondergebracht: de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD). De IOD werkt onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Met het OM zijn werkafspraken gemaakt.

### **3. Dienstverlening en Vergunningverlening**

De ILT werkt aan kostenefficiëntie door het optimaliseren en verzakelijken van de dienstverlening en de vergunningverlening. De ILT is altijd bereikbaar via haar meld- en informatiecentrum. Via de informatievoorziening op de website, de webcare, mediavoorklichting, afstemming met sectoren en branches en door middel van direct contact met het

klantcontactcentrum. Het frontoffice van de ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving, bundelt die signalen en zet deze door in de organisatie. Via klanttevredenheidsonderzoeken meet de ILT de tevredenheid van klanten. De ILT streeft er naar de aanvrager duidelijkheid, eenvoud en gemak te bieden op het gebied van vergunningverlening.

### 3.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering

#### A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Tabel 88 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 25 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>988.863</b>	<b>1.028.812</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>967.127</b>	<b>1.005.694</b>	<b>991.493</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Brede Doeluitkering	967.127	1.005.694	991.493	991.492	991.599	991.599	991.599
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

De samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de beleidsinhoudelijke beslissingen over hun verkeer- en vervoeraangelegenheden.

#### C. Beleidswijzigingen

Voor 2023 zijn er geen beleidswijzigingen.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 89 Budgettaire gevolgen van beleid art. 25 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>988.863</b>	<b>1.028.812</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>967.127</b>	<b>1.005.694</b>	<b>991.493</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>
<b>1 Brede Doeluitkering</b>	<b>967.127</b>	<b>1.005.694</b>	<b>991.493</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>
Brede doeluitkering	967.127	1.005.694	991.493	991.492	991.599	991.599	991.599
Bijdrage Brede doeluitkering	967.127	1.005.694	991.493	991.492	991.599	991.599	991.599
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Budgetflexibiliteit**

Conform de Wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

**E. Toelichting op de financiële instrumenten****1 Brede doeluitkering**

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

### 3.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

#### A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds verantwoord.

Tabel 90 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 26 per subthema (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>8.228.644</b>	<b>8.599.470</b>	<b>10.064.928</b>	<b>19.269.747</b>	<b>11.089.457</b>	<b>10.087.670</b>	<b>9.092.550</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>8.228.644</b>	<b>8.594.939</b>	<b>10.160.555</b>	<b>19.199.201</b>	<b>10.896.124</b>	<b>9.815.912</b>	<b>9.398.048</b>
<b>Uitgaven onderverdeeld per subthema</b>							
1 Bijdrage Investeringsfondsen (Mobiliteitsfonds)	6.976.246	7.480.565	8.416.715	17.491.916	9.272.269	8.463.853	7.986.526
2 Bijdrage Investeringsfondsen (Deltafonds)	1.252.398	1.114.374	1.743.840	1.707.285	1.623.855	1.352.059	1.411.522
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op deze begroting.

#### C. Beleidswijzigingen

Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 91 Budgettaire gevolgen van beleid art. 26 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>8.228.644</b>	<b>8.599.470</b>	<b>10.064.928</b>	<b>19.269.747</b>	<b>11.089.457</b>	<b>10.087.670</b>	<b>9.092.550</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>8.228.644</b>	<b>8.594.939</b>	<b>10.160.555</b>	<b>19.199.201</b>	<b>10.896.124</b>	<b>9.815.912</b>	<b>9.398.048</b>
<b>1 Bijdrage Investeringsfondsen</b>	<b>6.976.246</b>	<b>7.480.565</b>	<b>8.416.715</b>	<b>17.491.916</b>	<b>9.272.269</b>	<b>8.463.853</b>	<b>7.986.526</b>
<i>Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds</i>	<i>6.976.246</i>	<i>7.480.565</i>	<i>8.416.715</i>	<i>17.491.916</i>	<i>9.272.269</i>	<i>8.463.853</i>	<i>7.986.526</i>
<b>2 Bijdrage Investeringsfondsen</b>	<b>1.252.398</b>	<b>1.114.374</b>	<b>1.743.840</b>	<b>1.707.285</b>	<b>1.623.855</b>	<b>1.352.059</b>	<b>1.411.522</b>
<i>Bijdrage aan het Deltafonds</i>	<i>1.252.398</i>	<i>1.114.374</i>	<i>1.743.840</i>	<i>1.707.285</i>	<i>1.623.855</i>	<i>1.352.059</i>	<i>1.411.522</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### Budgetflexibiliteit

De mate van budgetflexibiliteit is terug te vinden bij de afzonderlijke artikelen op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds.



## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de begroting Hoofdstuk XII aan het Mobiliteitsfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Tabel 92 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000)									
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>73.442</b>	<b>1.096.826</b>	<b>1.210.085</b>	<b>1.545.516</b>	<b>1.559.608</b>	<b>1.842.158</b>	<b>2.198.236</b>	<b>2.179.333</b>
11.01	Verkenningen	2.019	2.750	17.100	4.111	223.903	368.275	644.736	554.517
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	672	0	0	0	0	0	0	0
11.03	Reserveringen	68.709	1.088.035	1.178.607	1.472.970	1.192.247	1.288.102	1.322.560	1.261.358
11.04	Generieke investeringsruimte	2.042	6.041	14.378	68.435	143.458	185.781	230.940	363.458
<b>12</b>	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>3.393.892</b>	<b>3.145.350</b>	<b>3.905.809</b>	<b>3.789.189</b>	<b>3.134.999</b>	<b>2.861.032</b>	<b>2.960.268</b>	<b>2.441.109</b>
12.01	Exploitatie	4.479	4.478	4.266	4.159	4.159	4.159	4.168	4.168
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.279.349	1.135.979	1.228.776	1.371.067	742.576	698.813	590.563	498.495
12.03	Ontwikkeling	663.012	714.418	1.113.186	1.124.159	1.159.608	891.570	1.225.505	809.373
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	606.138	514.098	887.350	616.391	628.301	677.374	543.998	537.679
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	840.914	776.377	672.231	673.413	600.355	589.116	596.034	591.394
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>2.717.192</b>	<b>2.699.747</b>	<b>10.897.558</b>	<b>2.494.283</b>	<b>2.069.092</b>	<b>2.088.338</b>	<b>1.822.349</b>	<b>1.720.576</b>
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.965.307	1.990.766	1.974.893	1.968.690	1.570.185	1.635.044	1.439.812	1.464.555
13.03	Ontwikkeling	552.933	506.053	444.210	349.614	322.018	278.638	251.042	170.206
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	198.952	202.928	180.455	175.979	176.889	174.656	131.495	85.815
13.07	Rente en aflossing	0	0	8.298.000	0	0	0	0	0
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>87.177</b>	<b>3.290</b>	<b>37.740</b>	<b>70.569</b>	<b>69.070</b>	<b>10.408</b>	<b>17.392</b>	<b>0</b>
14.01	Regionale infrastructuur	36.068	3.290	37.740	70.569	69.070	10.408	17.392	0
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	51.109	0	0	0	0	0	0	0
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>1.530.325</b>	<b>1.351.229</b>	<b>1.441.225</b>	<b>1.443.672</b>	<b>1.447.464</b>	<b>935.846</b>	<b>943.430</b>	<b>886.961</b>
15.01	Exploitatie	10.972	10.152	9.826	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661
15.02	Onderhoud en vernieuwing	541.864	591.958	744.527	704.055	352.138	270.351	241.556	224.286
15.03	Ontwikkeling	379.028	219.577	210.532	290.144	693.336	262.068	296.832	257.213
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	185.834	117.961	91.116	65.284	54.633	54.636	54.575	54.477
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	412.627	411.581	385.224	374.528	337.696	339.130	340.806	341.324
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>479.702</b>	<b>399.662</b>	<b>351.297</b>	<b>409.913</b>	<b>516.747</b>	<b>617.344</b>	<b>810.079</b>	<b>896.608</b>
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.335	799	700	810	690	810	1.810	690
17.07	ERMTS	107.712	46.074	54.226	123.354	125.816	158.998	249.867	456.615
17.08	ZuidasDok	137.750	183.980	157.212	77.265	119.759	155.136	149.941	100.965
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	232.905	168.809	139.159	208.484	270.482	302.400	408.461	338.338
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>5.851</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
18.06	Externe veiligheid	3.345	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	2.506	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>8.287.581</b>	<b>8.696.104</b>	<b>17.843.714</b>	<b>9.753.142</b>	<b>8.796.980</b>	<b>8.355.126</b>	<b>8.751.754</b>	<b>8.124.587</b>

**Tabel 93 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000)**

		2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
<b>11</b>	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>	<b>2.040.592</b>	<b>1.917.298</b>	<b>1.288.919</b>	<b>1.133.850</b>	<b>503.996</b>	<b>1.509.195</b>	<b>1.935.878</b>	<b>22.034.932</b>
11.01	Verkenningen	409.001	260.716	99.793	0	0	0	0	2.586.921
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0	672
11.03	Reserveringen	1.442.800	1.279.208	919.208	732.208	224.370	117.028	136.216	13.723.626
11.04	Generieke investeringsruimte	188.791	377.374	269.918	401.642	279.626	1.392.167	1.799.662	5.723.713
<b>12</b>	<b>Hoofdwegennet</b>	<b>2.332.205</b>	<b>2.728.472</b>	<b>2.252.279</b>	<b>2.445.263</b>	<b>2.831.124</b>	<b>2.380.199</b>	<b>2.095.883</b>	<b>42.697.073</b>
12.01	Exploitatie	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	4.168	63.212
12.02	Onderhoud en vernieuwing	618.164	780.550	780.550	816.988	848.038	824.842	863.689	13.078.439
12.03	Ontwikkeling	587.039	832.067	396.672	561.506	1.022.902	573.354	267.489	11.941.860
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	531.440	520.293	485.222	476.934	369.844	391.663	374.365	8.161.090
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	591.394	591.394	585.667	585.667	586.172	586.172	586.172	9.452.472
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>	<b>1.830.688</b>	<b>1.760.169</b>	<b>1.775.780</b>	<b>1.996.276</b>	<b>1.925.694</b>	<b>1.954.919</b>	<b>2.046.690</b>	<b>39.799.351</b>
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.610.523	1.630.035	1.672.155	1.761.286	1.860.699	1.834.041	1.979.713	26.357.704
13.03	Ontwikkeling	134.112	83.145	103.625	234.990	64.995	120.878	66.977	3.683.436
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	86.053	46.989	0	0	0	0	0	1.460.211
13.07	Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0	8.298.000
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>295.646</b>
14.01	Regionale infrastructuur	0	0	0	0	0	0	0	244.537
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	0	0	0	0	0	0	0	51.109
<b>15</b>	<b>Hoofdvaarwegennet</b>	<b>692.795</b>	<b>803.454</b>	<b>816.530</b>	<b>836.068</b>	<b>917.219</b>	<b>895.386</b>	<b>883.956</b>	<b>15.825.560</b>
15.01	Exploitatie	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	9.661	146.882
15.02	Onderhoud en vernieuwing	202.278	317.978	332.437	350.732	423.300	395.642	395.642	6.088.744
15.03	Ontwikkeling	87.497	82.397	82.398	82.548	93.065	98.514	98.013	3.233.162
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	53.555	53.614	52.930	54.023	52.089	52.465	41.536	1.038.728
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	339.804	339.804	339.104	339.104	339.104	339.104	339.104	5.318.044
<b>17</b>	<b>Megaprojecten Verkeer en Vervoer</b>	<b>575.055</b>	<b>434.920</b>	<b>454.596</b>	<b>186.588</b>	<b>62.290</b>	<b>62.293</b>	<b>62.289</b>	<b>6.319.383</b>
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	690	690	690	57.186	0	0	0	66.900
17.07	ERMTS	314.896	276.330	319.153	50.537	25.537	25.537	25.536	2.360.188
17.08	ZuidasDok	107.531	44.223	27.868	0	0	0	0	1.261.630
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	151.938	113.677	106.885	78.865	36.753	36.756	36.753	2.630.665
<b>18</b>	<b>Overige uitgaven en ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.851</b>

		2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	3.345
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0	2.506
	<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>7.471.335</b>	<b>7.644.313</b>	<b>6.588.104</b>	<b>6.598.045</b>	<b>6.240.323</b>	<b>6.801.992</b>	<b>7.024.696</b>	<b>126.977.796</b>

## 2 Bijdrage aan het Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de begroting Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Tabel 94 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000)

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>1</b>	<b>Investeren in waterveiligheid</b>	<b>567.828</b>	<b>653.117</b>	<b>724.981</b>	<b>607.702</b>	<b>572.507</b>	<b>422.188</b>	<b>570.908</b>	<b>514.183</b>
1.01	Grote projecten waterveiligheid	103.634	122.013	89.081	1.478	75.804	22.162	84.883	0
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	444.348	510.860	620.750	592.768	485.568	390.289	478.454	506.612
1.03	Studiekosten	19.846	20.244	15.150	13.456	11.135	9.737	7.571	7.571
<b>2</b>	<b>Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>161.985</b>	<b>142.386</b>	<b>47.159</b>	<b>45.198</b>	<b>51.511</b>	<b>78.688</b>	<b>982</b>	<b>1.604</b>
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	157.093	137.886	43.020	37.811	49.311	76.488	982	1.604
2.03	Studiekosten	4.892	4.500	4.139	7.387	2.200	2.200	0	0
<b>3</b>	<b>Exploitatie, onderhoud en vernieuwing</b>	<b>257.806</b>	<b>371.642</b>	<b>328.297</b>	<b>407.218</b>	<b>185.624</b>	<b>136.610</b>	<b>207.659</b>	<b>202.157</b>
3.01	Exploitatie	8.028	8.028	8.055	8.055	8.055	8.283	7.829	7.829
3.02	Onderhoud en vernieuwing	249.778	363.614	320.242	399.163	177.569	128.327	199.830	194.328
<b>4</b>	<b>Experimenteren cf. art. III Deltawet</b>	<b>128.577</b>	<b>243.009</b>	<b>193.233</b>	<b>103.707</b>	<b>91.346</b>	<b>95.802</b>	<b>95.127</b>	<b>94.300</b>
4.02	GIV/PPS	128.577	243.009	193.233	103.707	91.346	95.802	95.127	94.300
<b>5</b>	<b>Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>372.170</b>	<b>384.515</b>	<b>412.597</b>	<b>434.562</b>	<b>427.762</b>	<b>610.548</b>	<b>580.680</b>	<b>519.183</b>
5.01	Apparaat	261.761	264.444	260.910	266.893	259.725	258.806	257.864	257.393
5.02	Overige uitgaven	105.852	95.355	72.947	73.288	73.417	75.107	69.467	69.126
5.03	Investeringsruimte	4.557	12.216	23.277	30.881	19.112	142.135	66.849	68.664
5.04	Reserveringen	0	12.500	55.463	63.500	75.508	134.500	186.500	124.000
<b>7</b>	<b>Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>103.095</b>	<b>113.779</b>	<b>151.963</b>	<b>166.946</b>	<b>175.345</b>	<b>235.993</b>	<b>36.487</b>	<b>22.869</b>
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	45.465	58.791	78.946	107.100	114.125	158.824	0	0
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	34.339	38.144	53.364	46.060	60.355	76.404	36.222	22.604
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	23.291	16.844	19.653	13.786	865	765	265	265
	<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>1.591.461</b>	<b>1.908.448</b>	<b>1.858.230</b>	<b>1.765.333</b>	<b>1.504.095</b>	<b>1.579.829</b>	<b>1.491.843</b>	<b>1.354.296</b>

Tabel 95 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000)

		2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
<b>1</b>	<b>Investeren in waterveiligheid</b>	<b>442.576</b>	<b>384.538</b>	<b>296.094</b>	<b>576.314</b>	<b>353.649</b>	<b>310.144</b>	<b>426.367</b>	<b>7.423.096</b>
1.01	Grote projecten waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0	499.055
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	435.005	376.967	288.523	568.727	346.318	302.813	419.036	6.767.038

		2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2022 – 2036
1.03	Studiekosten	7.571	7.571	7.571	7.587	7.331	7.331	7.331	157.003
<b>2</b>	<b>Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>529.513</b>
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	504.195
2.03	Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0	25.318
<b>3</b>	<b>Exploitatie, onderhoud en vernieuwing</b>	<b>181.105</b>	<b>264.781</b>	<b>254.122</b>	<b>198.410</b>	<b>218.051</b>	<b>228.051</b>	<b>243.598</b>	<b>3.685.131</b>
3.01	Exploitatie	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	7.829	118.965
3.02	Onderhoud en vernieuwing	173.276	256.952	246.293	190.581	210.222	220.222	235.769	3.566.166
<b>4</b>	<b>Experimenteren cf. art. III Deltawet</b>	<b>56.679</b>	<b>55.879</b>	<b>55.718</b>	<b>55.328</b>	<b>55.609</b>	<b>54.927</b>	<b>54.257</b>	<b>1.433.498</b>
4.02	GIV/PPS	56.679	55.879	55.718	55.328	55.609	54.927	54.257	1.433.498
<b>5</b>	<b>Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>595.254</b>	<b>634.762</b>	<b>634.198</b>	<b>607.852</b>	<b>606.397</b>	<b>907.324</b>	<b>831.218</b>	<b>8.559.022</b>
5.01	Apparaat	257.289	256.670	254.070	254.070	254.070	254.070	254.070	3.872.105
5.02	Overige uitgaven	69.126	69.126	69.126	69.083	69.083	69.083	69.083	1.118.269
5.03	Investeringsruimte	73.039	72.466	74.102	73.899	72.444	373.371	298.265	1.405.277
5.04	Reserveringen	195.800	236.500	236.900	210.800	210.800	210.800	209.800	2.163.371
<b>7</b>	<b>Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>22.869</b>	<b>22.869</b>	<b>265</b>	<b>265</b>	<b>265</b>	<b>265</b>	<b>265</b>	<b>1.053.540</b>
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	0	0	0	0	0	0	0	563.251
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	22.604	22.604	0	0	0	0	0	412.700
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	265	265	265	265	265	265	265	77.589
	<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>1.298.483</b>	<b>1.362.829</b>	<b>1.240.397</b>	<b>1.438.169</b>	<b>1.233.971</b>	<b>1.500.711</b>	<b>1.555.705</b>	<b>22.683.800</b>

## 4. Niet-beleidsartikelen

### 4.1 Artikel 97 Algemeen Departement

#### A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

#### B. Budgettaire gevolgen

Tabel 96 Budgettaire gevolgen artikel 97 Algemeen (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>209.091</b>	<b>49.541</b>	<b>41.543</b>	<b>38.400</b>	<b>38.166</b>	<b>42.592</b>	<b>46.436</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>161.676</b>	<b>93.329</b>	<b>50.988</b>	<b>47.695</b>	<b>47.311</b>	<b>47.240</b>	<b>46.585</b>
<b>1 Algemeen departement</b>	<b>62.094</b>	<b>62.540</b>	<b>50.988</b>	<b>47.695</b>	<b>47.311</b>	<b>47.240</b>	<b>46.585</b>
<i>Opdrachten</i>	<i>35.009</i>	<i>47.843</i>	<i>38.289</i>	<i>34.868</i>	<i>34.467</i>	<i>34.425</i>	<i>33.797</i>
van A naar Beter	1.440	2.358	1.903	1.913	1.913	1.913	1.913
Ext. juridische adv.	1.365	1.925	1.731	1.799	1.827	1.822	1.743
Onderzoeken PBL	5.920	6.627	2.811	2.741	2.741	2.741	2.401
Onderzoeken ANVS	2.667	5.175	3.839	3.880	3.888	3.884	3.836
DCC	7.702	8.527	8.570	8.834	8.549	8.645	8.588
Regeringsvliegtuig	13.775	18.558	13.973	9.766	9.586	9.586	9.586
Overige Opdrachten	2.140	4.673	5.462	5.935	5.963	5.834	5.730
<i>Subsidies</i>	<i>250</i>	<i>0</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>377</i>	<i>502</i>
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>26.835</i>	<i>14.697</i>	<i>12.322</i>	<i>12.450</i>	<i>12.467</i>	<i>12.438</i>	<i>12.286</i>
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.874	3.223	3.174	3.204	3.203	3.207	3.174
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	2.673	2.436	227	229	229	229	227
Waarvan bijdrage aan agentschap ILT	13.404	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening RIVM	7.884	9.038	8.921	9.017	9.035	9.002	8.885
<b>3 Covid19 Testen reizen</b>	<b>99.582</b>	<b>30.789</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Opdrachten COVID-19</i>	<i>99.491</i>	<i>30.789</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Subsidies</i>	<i>91</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>6.231</b>	<b>2.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>

#### C. Toelichting op de financiële instrumenten

##### 1 Algemeen departement

###### Opdrachten

###### *Van A naar Beter*

Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publieks-campagne van A naar Beter.

###### *Externe juridische advisering*

Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven door de Bestuurskern. Dit om de kwaliteit te bewaken en tevens wordt hiermee voorkomen dat er meerdere malen vanuit verschillende diensten dezelfde vragen worden uitgezet.

#### *Onderzoeken PBL*

Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL ([www.pbl.nl](http://www.pbl.nl)).

#### *Onderzoeken ANVS*

Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.

#### *Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)*

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse lenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstututen op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM en het beheer en onderhoud van meetapparatuur. en het beschikbaar maken bij het RIVM van expertise op het gebied van monsternamen, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.

#### *Regeringsvliegtuig*

Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.

#### *Overig opdrachten*

Dit betreft uitgaven voor communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is.

#### *Subsidies*

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die lenW verstrekt, met name aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma SURF (Smart Urban Regions in the Future), Urban Futures en het programma Duurzame Logistiek.

### **Bijdragen aan agentschappen**

#### *KNMI*

Dit betreft de bijdrage aan het KNMI voor afname van meteorologische producten en diensten relevant voor de uitvoering van diverse taken door RWS waaronder gladheidbestrijding en afname van maatwerk dienstverlening door ANVS.

#### *RWS*

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

*ILT*

De Agentschapstatus van de ILT is per 1-1-2022 opgeheven. De bijdrage aan ILT die was bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing worden verantwoord op artikel 24.

*Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)*

Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

## 4.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

### A. Algemene doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat, en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en ICT, bijdragen aan rijksbrede SSO's en overige materiële voor het kerndepartement.

### B. Budgettaire gevolgen

Tabel 97 Budgettaire gevolgen artikel 98 Apparaat Kerndepartement (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>348.191</b>	<b>436.660</b>	<b>401.985</b>	<b>398.877</b>	<b>383.394</b>	<b>379.792</b>	<b>352.319</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>342.540</b>	<b>431.801</b>	<b>407.254</b>	<b>400.387</b>	<b>384.113</b>	<b>379.788</b>	<b>352.315</b>
<b>1 Personele uitgaven</b>	<b>272.011</b>	<b>320.229</b>	<b>294.588</b>	<b>290.746</b>	<b>279.183</b>	<b>274.462</b>	<b>254.112</b>
Waarvan eigen personeel	233.600	266.224	260.851	260.239	253.925	252.220	238.619
Waarvan inhuur externen	34.555	48.530	27.897	24.710	19.461	16.402	9.653
Waarvan overige personele uitgaven	3.856	5.475	5.840	5.797	5.797	5.840	5.840
<b>2 Materiële uitgaven</b>	<b>70.529</b>	<b>111.572</b>	<b>112.666</b>	<b>109.641</b>	<b>104.930</b>	<b>105.326</b>	<b>98.203</b>
Waarvan ICT	25.753	34.694	37.028	26.656	22.839	23.954	23.827
Waarvan bijdrage SSO's	35.526	52.233	35.775	35.923	36.100	35.357	35.280
Waarvan overige materiële uitgaven	9.250	24.645	39.863	47.062	45.991	46.015	39.096
<b>Ontvangsten</b>	<b>16.781</b>	<b>11.333</b>	<b>5.841</b>	<b>5.627</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>

### C. Toelichting op de financiële instrumenten

#### 1 Personele uitgaven

Dit betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

#### *Eigen personeel*

Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.

- Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.
- Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching, training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenementen, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.



### Externe inhuur

Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvies, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.

### Overige personele uitgaven

De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfondsen) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgeld en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

## 2 Materiële uitgaven

Dit betreft de materiële uitgaven van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).

### ICT

Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.

### Bijdrage aan de Shared Service Organisaties

De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.

### Overige materiële uitgaven

Dit betreft materiële uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

## D. Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten

Tabel 98 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en zbo's/rwt's (bedragen x € 1.000) - Deel 1

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totaal apparaatsuitgaven ministerie</b>	<b>342.540</b>	<b>615.204</b>	<b>610.852</b>	<b>603.923</b>	<b>588.251</b>	<b>582.099</b>	<b>552.684</b>
Kerndepartement	342.540	431.801	407.254	400.387	384.113	379.788	352.315
ILT	0	183.403	203.598	203.536	204.138	202.311	200.369

Tabel 99 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en zbo's/rwt's (bedragen x € 1.000) - Deel 2

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totaal apparaatskosten Agentschappen</b>	<b>1.565.450</b>	<b>1.450.588</b>	<b>1.432.742</b>	<b>1.410.104</b>	<b>1.398.837</b>	<b>1.277.599</b>	<b>1.261.323</b>
RWS	1.308.722	1.369.687	1.357.693	1.335.369	1.329.387	1.208.134	1.192.792
KNMI	72.509	80.901	75.049	74.735	69.450	69.465	68.531
ILT	184.219						
<b>Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's</b>	<b>629</b>	<b>622</b>	<b>619</b>	<b>610</b>	<b>606</b>	<b>598</b>	<b>591</b>
ProRail	629	622	619	610	606	598	591

Tabel 100 Apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal (bedragen x € 1.000)

Directoraat-Generaal Mobiliteit	52.435
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	34.180
Directoraat-Generaal Water en Bodem	29.063
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	35.065
Beleids- en Bestuursondersteuning	41.779
Financiën en Bedrijfsvoering	162.710
- Waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	101.164
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	21.584
Planbureau voor de Leefomgeving	30.437
<b>Totaal apparaat</b>	<b>407.254</b>

### 4.3 Artikel 99 Nog onverdeeld

#### A. Algemene Doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

#### B. Budgettaire gevolgen

Tabel 101 Budgettaire gevolgen artikel 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>21.088</b>	<b>324</b>	<b>7.084</b>	<b>7.112</b>	<b>7.128</b>	<b>20.266</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>956</b>	<b>324</b>	<b>7.084</b>	<b>7.112</b>	<b>7.128</b>	<b>20.266</b>
<b>1 Nominaal en onvoorzien</b>	<b>0</b>	<b>956</b>	<b>324</b>	<b>7.084</b>	<b>7.112</b>	<b>7.128</b>	<b>20.266</b>
<i>Onvoorzien</i>	<i>0</i>	<i>956</i>	<i>324</i>	<i>7.084</i>	<i>7.112</i>	<i>7.128</i>	<i>20.266</i>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### C. Toelichting op de financiële instrumenten

##### 1 Nominaal en onvoorzien

Dit betreft de centraal gereserveerde middelen voor Werk aan Uitvoering en de POK/Wet open Overheid die op een later moment aan de verschillende lenW-onderdelen zullen worden toebedeeld.

## 5. Begroting agentschappen

### 5.1 Agentschap Rijkswaterstaat

#### Introductie

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS beheert en ontwikkelt de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zet in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werkt RWS aan een land dat beschermd is tegen overstromingen, waar voldoende groen is, waar voldoende en schoon water is en waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn-) beleidsdoelstellingen en kaders die door IenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

#### Producten en diensten

RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- Verkeersmanagement: het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van objecten als bruggen en sluizen, verstrekken van route-informatie en incidentmanagement.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- Beheer, onderhoud en vervanging: instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem.
- Aanleg: dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande.
- Beleidsondersteuning en –advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis, expertise en materieel: ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, milieu en leefomgeving, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Tabel 102 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2023 (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Baten</b>							
- Omzet	3.353.216	3.784.385	3.591.488	3.670.000	3.665.795	2.293.776	2.282.697
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	2.918.321	3.495.487	3.307.096	3.204.351	3.198.817	2.013.625	2.002.546
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	80.781	85.077	80.571	76.330	76.330	76.330	76.330
<i>waarvan omzet derden</i>	207.128	203.821	203.821	203.821	203.821	203.821	203.821
<i>waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden</i>	146.986	0	0	185.498	186.827	0	0
Rentebaten	0	0	0	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	2.146	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.641	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
<b>Totaal baten</b>	<b>3.357.003</b>	<b>3.785.885</b>	<b>3.592.988</b>	<b>3.671.500</b>	<b>3.667.295</b>	<b>2.295.276</b>	<b>2.284.197</b>
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten	1.308.722	1.369.687	1.357.693	1.335.369	1.329.387	1.208.134	1.192.792
- Personele kosten	1.028.235	1.077.149	1.095.760	1.096.464	1.094.056	977.293	968.056
<i>waarvan eigen personeel</i>	948.392	989.800	1.009.917	1.015.244	1.013.015	904.901	896.348
<i>waarvan inhuur externen</i>	79.843	87.349	85.843	81.220	81.041	72.392	71.708
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0	0	0	0
- Materiele kosten	280.487	292.538	261.933	238.905	235.331	230.841	224.736
<i>waarvan apparaat ICT</i>	38.521	38.431	38.510	38.189	38.102	33.870	33.535
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	67.760	67.601	67.740	67.176	67.023	59.579	58.990
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	174.206	186.506	155.683	133.540	130.206	137.392	132.211
Externe productkosten	1.985.530	2.387.397	2.203.690	2.304.069	2.304.183	1.050.172	1.051.584
Rentelasten	711	697	723	779	887	995	1.028
Afschrijvingskosten	18.414	18.949	21.727	22.128	23.683	26.820	29.638
- Materieel	18.035	18.577	21.285	21.781	23.418	26.803	29.621
<i>waarvan apparaat ICT</i>	5.027	5.144	5.114	5.053	4.079	3.983	4.348
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	13.008	13.433	16.171	16.728	19.339	22.820	25.273
- Immaterieel	379	372	442	347	265	17	17
Overige lasten	16.144	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	13.962	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	2.182	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>3.329.521</b>	<b>3.780.530</b>	<b>3.587.633</b>	<b>3.666.145</b>	<b>3.661.940</b>	<b>2.289.921</b>	<b>2.278.842</b>
<b>Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening</b>	<b>27.482</b>	<b>5.355</b>	<b>5.355</b>	<b>5.355</b>	<b>5.355</b>	<b>5.355</b>	<b>5.355</b>
Agentschapsdeel Vpb-lasten	130	130	130	130	130	130	130
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>27.352</b>	<b>5.225</b>	<b>5.225</b>	<b>5.225</b>	<b>5.225</b>	<b>5.225</b>	<b>5.225</b>
Dotatie aan reserve Rijksrederij	0	5.225	5.225	5.225	5.225	5.225	5.225
<b>Te verdelen resultaat</b>	<b>27.352</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting

### Baten

#### Omzet

#### Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement bestaat uit een apparaatsdeel en een programmadeel. Het apparaatsdeel dient ter dekking van de interne kosten van RWS (apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten) die verband houden met verkeers- en watermanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg en beleidsondersteuning en -advisering. Het programmadeel dient ter dekking van de externe productkosten voor

verkeers- en watermanagement, beheer en onderhoud, verkenningen en planuitwerkingen, servicepakketten, landelijke taken, Caribisch Nederland en Omgevingswet.

Tabel 103 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Agentschapsbijdrage Deltafonds</b>	<b>613.474</b>	<b>716.630</b>	<b>640.910</b>	<b>681.436</b>	<b>453.124</b>	<b>456.433</b>
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	2.724	1.863	910	572	460	460
Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	240.511	356.474	308.988	343.707	122.901	125.439
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	363.523	355.988	330.070	336.372	329.333	330.104
Artikel 7 Waterkwaliteit	6.716	2.305	942	785	430	430
<b>Agentschapsbijdrage Infrastructuurfonds</b>	<b>2.806.436</b>	<b>2.530.094</b>	<b>2.504.508</b>	<b>2.460.379</b>	<b>1.503.628</b>	<b>1.489.260</b>
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.922.392	1.645.631	1.597.226	1.585.589	993.677	981.081
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	884.044	884.463	907.282	874.790	509.951	508.179
<b>Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII</b>	<b>66.577</b>	<b>51.372</b>	<b>49.933</b>	<b>48.002</b>	<b>47.873</b>	<b>47.853</b>
Artikel 11 Waterkwaliteit	15.836	15.100	14.983	14.847	14.714	14.727
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	5.738	3.869	3.869	3.869	3.869	3.869
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	12.321	9.118	8.413	7.198	7.198	7.198
Artikel 16 Spoor	826	830	830	830	830	830
Artikel 17 Luchtvaart	5.615	53	53	53	53	53
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2.465	2.465	1.818	1.239	1.239	1.239
Artikel 19 Klimaat	422	398	398	398	398	398
Artikel 20 Lucht en geluid	2.681	1.647	1.647	1.647	1.647	1.647
Artikel 21 Duurzaamheid	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585	10.585
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	6.865	4.133	4.133	4.133	4.133	4.133
Artikel 97 Algemeen departement	3.223	3.174	3.204	3.203	3.207	3.174
<b>Overige omzet lenW</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>	<b>9.000</b>
<b>Totaal</b>	<b>3.495.487</b>	<b>3.307.096</b>	<b>3.204.351</b>	<b>3.198.817</b>	<b>2.013.625</b>	<b>2.002.546</b>
Van totaal omzet lenW						
*apparaat (interne kosten)	1.261.580	1.255.099	1.235.782	1.231.463	1.113.455	1.100.964
*programma (externe productkosten)	2.233.907	2.051.997	1.968.569	1.967.354	900.170	901.582

#### Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft met name betrekking op:

- Vergoedingen van het ministerie van Defensie, het ministerie van Financiën en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij.
- Vergoedingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van de Omgevingswet en de bijbehorende externe productkosten.
- Vergoedingen van diverse ministeries voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.

- Vergoedingen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en advisering en de bijbehorende externe productkosten.

Tabel 104 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Rijksrederij	40.804	40.804	40.804	40.804	40.804	40.804
Omgevingswet	26.507	22.001	17.760	17.760	17.760	17.760
Werken voor en met Partners	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	6.266	6.266	6.266	6.266	6.266	6.266
Overig	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<b>Totaal</b>	<b>85.077</b>	<b>80.571</b>	<b>76.330</b>	<b>76.330</b>	<b>76.330</b>	<b>76.330</b>

#### Omzet derden

De omzet derden heeft met name betrekking op:

- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur.
- Uitkeringen van verzekeraars in het kader van Schaderijden en Schadevaren ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.
- Ontvangsten uit de pacht van benzinestations, de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en incidentele verloop van RWS areaal. Deze ontvangsten worden via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) ontvangen.
- Opbredingen voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) en de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW).
- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en bedrijven voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
- Opbredingen uit vergunningverlening in het kader van de Waterwet.

Tabel 105 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Beheer en Onderhoud	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Schaderijden en Schadevaren	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	58.200	58.200	58.200	58.200	58.200	58.200
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	24.816	24.816	24.816	24.816	24.816	24.816
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	13.205	13.205	13.205	13.205	13.205	13.205
Werken voor en met Partners	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500
Waterwet	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
Overig	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100
<b>Totaal</b>	<b>203.821</b>	<b>203.821</b>	<b>203.821</b>	<b>203.821</b>	<b>203.821</b>	<b>203.821</b>

#### Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

RWS is een agentschap met een baten-lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar over zijn of tekort worden gekomen, worden op de balans van RWS verantwoord onder de benaming Nog Uit Te voeren Werkzaamheden (NUTW). Via deze balanspost kunnen middelen

eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de omzet af te trekken. De balanspost wordt in volgende jaren weer aan de omzet toegevoegd. De NUTW per ultimo 2021 bedraagt per saldo € 372,3 miljoen. In de bijlage «Instandhouding» van de jaarverslagen 2021 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW per ultimo 2021 weergegeven.

#### **Bijzondere baten**

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

#### **Lasten**

##### **Apparaatskosten**

##### Personele kosten

Tabel 106 Specificatie personele kosten						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Formatie (in FTE)	9.576	9.489	9.410	9.389	8.346	8.263
Eigen personeel (x € 1.000)	989.800	1.009.917	1.015.244	1.013.015	904.901	896.348
Inhuur externen (x € 1.000)	87.349	85.843	81.220	81.041	72.392	71.708

De formatie van RWS bestaat uit capaciteit voor structurele werkzaamheden en capaciteit voor tijdelijke opdrachten.

#### *Capaciteit structurele werkzaamheden*

In de begroting 2021 is besloten de capaciteit voor structurele werkzaamheden te verhogen tot 9.250 FTE. Deze ophoging is toentertijd gefinancierd tot en met 2025. Hierdoor is vanaf 2026 een daling te zien. Besluitvorming over hoe om te gaan met 2026 en verder wordt voorbereid voor het volgende begrotingsmoment.

De capaciteit van 9.250 FTE is in de begroting 2023 opgehoogd naar 9.341 FTE in 2024 en 2025 als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Financieel management in eigen beheer (16 FTE in 2022, 60 FTE in 2023 en 87 FTE in 2024 en 2025).
- Bedrijfsmatige ondersteuning Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (2 FTE vanaf 2022), Kustwacht maritieme veiligheid (1 FTE vanaf 2023) en een teruggekeerde medewerker vanuit het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties in het kader van het programma Eenvoudig Beter (1 FTE vanaf 2022).

#### *Capaciteit tijdelijke opdrachten*

De voornaamste wijzigingen op de capaciteit voor tijdelijke opdrachten ten opzichte van de begroting 2022 zijn:

- Verbetering Cyber Security (51 FTE per jaar in 2022 en 2023).
- Specialistische capaciteit stikstof (13 FTE per jaar in de periode 2022-2024).
- Aanvullende capaciteit voor aanleg en vervanging en renovatie op het hoofdwatersysteem (51 FTE in 2023).



- Verbetering informatiehuishouding (gemiddeld circa 29 FTE per jaar in de periode 2022-2026).
- Capaciteit voor Wind op Zee (circa 24 FTE in 2023 aflopend naar 4 FTE in 2030).

#### *Eigen personeel*

De kracht van RWS ligt in de zakelijke en professionele wijze waarop het zijn kerntaken uitvoert. Om daarop te kunnen sturen is gedefinieerd welke taken RWS met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en welke taken aan de markt worden overgelaten (de niet-kerntaken).

De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (niet-kerntaken).

#### *Inhuur apparaat (kerntaken)*

RWS streeft ernaar om de inhuur van externen op kerntaken zoveel mogelijk te beperken vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen. Inhuur op kerntaken vindt in beginsel alleen plaats als er sprake is van piekbelasting in de directe productie of in geval van onderbezetting, ziekte of vervanging. Inhuur op kerntaken kan ook een keuze zijn als vanuit de arbeidsmarkt hele specifieke kennis/specialisme niet kan worden aangetrokken.

#### *Inhuur programma (niet-kerntaken)*

Gelet op de omvang van de productieopgave van RWS blijft de inhuur op taken die bij de markt zijn belegd (de niet-kerntaken) substantieel. Voor het betrekken van externe capaciteit op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten zal worden gedaan, tenzij dat om inhoudelijke of aansturingreden niet doelmatig is.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op de post beheer en onderhoud in deze agentschapsbegroting en de artikelonderdelen aanleg en vervanging en renovatie in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

**Tabel 107 Specificatie inhuur (bedragen x € 1.000)**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Apparaat (kerntaken)	87.349	85.843	81.220	81.041	72.392	71.708
Programma (niet-kerntaken)	127.295	123.461	137.574	127.588	91.315	86.117
<b>Totaal</b>	<b>214.645</b>	<b>209.304</b>	<b>218.794</b>	<b>208.629</b>	<b>163.707</b>	<b>157.825</b>

#### **Materiële kosten**

De materiële kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiële kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's weginsecteurs).

#### **Externe productkosten**

Op deze post worden de externe productkosten voor verkeers- en watermanagement, beheer en onderhoud, servicepakketten, verkenningen en planuitwerkingen, landelijke taken, waterkwaliteitsprojecten, Caribisch Nederland, Omgevingswet en beleidsondersteuning- en advisering verantwoord.

### Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten.

### Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

### Overige lasten

Dit betreft de dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen.

Tabel 108 Kasstroomoverzicht over het jaar 2023 (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen</b>	<b>739.161</b>	<b>735.742</b>	<b>750.234</b>	<b>768.822</b>	<b>592.525</b>	<b>413.920</b>	<b>423.152</b>
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	3.236.182	3.785.885	3.592.988	3.486.002	3.480.468	2.295.276	2.284.197
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	- 3.231.829	- 3.757.911	- 3.562.236	- 3.640.347	- 3.634.587	- 2.259.431	- 2.245.534
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>4.353</b>	<b>27.974</b>	<b>30.752</b>	<b>- 154.345</b>	<b>- 154.119</b>	<b>35.845</b>	<b>38.663</b>
-/- totaal investeringen	- 32.199	- 41.781	- 37.879	- 46.126	- 72.403	- 45.825	- 45.825
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	3.560						
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 28.639</b>	<b>- 41.781</b>	<b>- 37.879</b>	<b>- 46.126</b>	<b>- 72.403</b>	<b>- 45.825</b>	<b>- 45.825</b>
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement		- 4.306					
+/- eenmalige storting door moederdepartement	8.600	8.500	8.500				
-/- aflossingen op leningen	- 15.388	- 15.587	- 18.770	- 19.646	- 20.866	- 24.322	- 27.163
+/- beroep op leenfaciliteit	27.655	39.692	35.985	43.820	68.783	43.534	43.543
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>20.867</b>	<b>28.299</b>	<b>25.715</b>	<b>24.174</b>	<b>47.917</b>	<b>19.212</b>	<b>16.380</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>735.742</b>	<b>750.234</b>	<b>768.822</b>	<b>592.525</b>	<b>413.920</b>	<b>423.152</b>	<b>432.370</b>

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

#### Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De nieuwe investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS.

#### Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen. Daarnaast wordt in de begroting van het agentschap rekening gehouden met de aflossing op deze leenfaciliteit. De storting door moederdepartement betreft de aflossing van de langlopende vordering die RWS heeft op het moederdepartement. In 2022 is het surplus Eigen Vermogen (€ 4,3 miljoen) teruggestort naar het moederdepartement.

**Tabel 109 Overzicht doelmatigheidsindicatoren**

Omschrijving	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)</b>							
<i>Hoofdwatersysteem</i>	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
<i>Hoofdwegennet</i>	29,4	30,2	30,4	30,6	30,7	28,3	28,3
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	29,6	29,8	30,0	30,2	30,1	29,5	29,5
<b>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</b>							
<i>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</i>	22%	21%	22%	20%	21%	25%	26%
<b>Tarief per FTE (bedragen x € 1)</b>							
<i>Tarief per FTE</i>	137.444	138.653	138.630	137.741	137.597	140.648	140.541
<b>Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)</b>							
<i>Hoofdwatersysteem</i>	599.285	613.474	716.630	772.192	813.658	453.124	456.433
<i>Hoofdwegennet</i>	1.582.726	1.922.392	1.645.631	1.591.122	1.579.441	993.677	981.081
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	816.686	884.044	884.463	946.064	913.850	509.951	508.179
<i>Overig</i>	66.610	75.577	60.372	80.472	78.695	56.873	56.853
<b>Totaal</b>	<b>3.065.307</b>	<b>3.495.487</b>	<b>3.307.096</b>	<b>3.389.849</b>	<b>3.385.644</b>	<b>2.013.625</b>	<b>2.002.546</b>
<b>Bezetting</b>							
<i>FTE formatie*</i>	10.089	9.576	9.489	9.410	9.389	8.346	8.263
<i>% overhead</i>	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
<b>Exploitatiesaldo (% van de baten)</b>							
<i>Exploitatiesaldo (% van de baten)</i>	0,8%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%
<b>Gebruikerstevredenheid</b>							
<i>Publieksgerichtheid</i>	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
<i>Gebruikerstevredenheid HWS</i>	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
<i>Gebruikerstevredenheid HWN</i>	85%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
<i>Gebruikerstevredenheid HVWN</i>	76%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
<b>Ontwikkeling PIN-waarden</b>							
<i>Hoofdwatersysteem</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100

\*Voor het jaar 2021 is de bezetting opgenomen.

#### Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van RWS maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal.

#### Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (zowel BLS als GVKA) van RWS.

**Tarief per FTE**

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiele kosten, afschrijvingskosten en rentelasten) per formatieve ambtelijke FTE.

**Omzet agentschap per productgroep**

In de tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de omzet nog uit te voeren werkzaamheden) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

**Bezetting**

FTE formatie: deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van RWS zich ontwikkelt.

Percentage overhead: deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen RWS zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

**Exploitatiesaldo (% van de baten)**

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten.

**Gebruikerstevredenheid**

Publieksgerichtheid: deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers en partners over RWS zijn als publieke dienstverlenende organisatie. Dan gaat het over zaken als «luisteren; verwachtingenmanagement; aanspreekbaarheid; houding en gedrag en de wijze waarop wij communiceren».

Gebruikerstevredenheid (per netwerk): deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers over de kwaliteit van de drie netwerken zijn. Denk daarbij aan veiligheid, doorstroming; kwaliteit infrastructuur en tijdige en betrouwbare informatievoorziening (gekoppeld aan de netwerken).

**Ontwikkeling PIN-waarden**

De ontwikkeling van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door RWS beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2018. De bijlage instandhouding bij de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds biedt inzicht in instandhouding en de gehanteerde PIN-waarden.

## 5.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

### Introductie

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, en zet die om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Per 1 januari 2016 is de Wet taken meteorologie en seismologie (wtms) in werking getreden. De hieruit afgeleide regeling taken meteorologie en seismologie (rtms) is recent vernieuwd. Per 1 oktober 2021 is deze in werking getreden.

### Producten en diensten

De samenleving wordt steeds gevoeliger voor extreem weer, klimaatverandering, luchtkwaliteit, vulkaanuitbarstingen en aardbevingen. Om deze toegenomen risico's zoveel mogelijk te helpen beperken past het KNMI het concept van de risico-reductie-cyclus toe.

KNMI bewaakt en waarschuwt, maar geeft ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekt KNMI actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risicoreductie te komen. Dit doen ze samen met hun omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. KNMI innoveert permanent hun dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl ze bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt EUTMETSAT/Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

Tabel 110 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2023 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Baten</b>							
- Omzet	<b>95.564</b>	<b>104.556</b>	<b>100.793</b>	<b>91.182</b>	<b>80.045</b>	<b>82.072</b>	<b>81.957</b>
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	63.582	71.920	67.792	58.324	47.187	49.214	49.099
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	3.327	3.243	3.610	3.610	3.610	3.610	3.610
<i>waarvan omzet derden</i>	28.655	29.393	29.391	29.248	29.248	29.248	29.248
Rentebaten	4						
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>95.568</b>	<b>104.556</b>	<b>100.793</b>	<b>91.182</b>	<b>80.045</b>	<b>82.072</b>	<b>81.957</b>
<b>Lasten</b>							
<b>Apparaatskosten</b>	<b>72.509</b>	<b>80.901</b>	<b>75.049</b>	<b>74.735</b>	<b>69.450</b>	<b>69.465</b>	<b>68.531</b>
- Personele kosten	43.405	47.523	45.882	43.101	40.990	41.009	40.383
<i>waarvan eigen personeel</i>	37.678	42.225	42.417	39.799	38.066	38.066	38.187
<i>waarvan externe inhuur</i>	5.673	5.244	3.411	3.248	2.870	2.889	2.142
<i>waarvan overige personele kosten</i>	54	54	54	54	54	54	54
- Materiële kosten	29.104	33.378	29.167	31.634	28.460	28.456	28.148
<i>waarvan apparaat ICT</i>	4.661	12.220	12.220	12.220	12.220	12.220	12.220
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	4.769	5.472	5.472	4.687	4.687	4.687	4.687
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	19.675	15.686	11.475	14.727	11.553	11.549	11.241
<b>Afschrijvingskosten</b>	<b>2.609</b>	<b>2.734</b>	<b>2.361</b>	<b>2.392</b>	<b>2.492</b>	<b>2.492</b>	<b>2.370</b>
- Materieel	2.364	2.518	2.145	2.176	2.276	2.276	2.154
<i>waarvan ICT</i>	904	704	156	156	156	156	156
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	1.460	1.814	1.989	2.020	2.120	2.120	1.998
- Immaterieel	245	216	216	216	216	216	216
<b>Dotaties voorzieningen</b>							
<b>Overige kosten</b>	<b>20.683</b>	<b>20.896</b>	<b>21.888</b>	<b>14.030</b>	<b>8.078</b>	<b>10.090</b>	<b>11.031</b>
- Aardobservatie	20.683	20.896	21.888	14.030	8.078	10.090	11.031
<b>Bijzondere lasten</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>1.470</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Rentelasten</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>95.875</b>	<b>104.531</b>	<b>100.768</b>	<b>91.157</b>	<b>80.020</b>	<b>82.047</b>	<b>81.932</b>
<b>Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening</b>	<b>- 307</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	25	25	25	25	25	25
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 332</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting

### Baten

#### Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement betreft een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor wettelijke taken als de vergoeding van RWS, ANVS en beleids-DG's voor maatwerk. De fluctuatie in de opbrengsten moederdepartement wordt vooral veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie).

Daarnaast is sprake van een stijging door de toekenning van extra middelen in het kader van het ontwikkelen naar een Early Warning Centre (EWC). Medio 2025 is de ontwikkeling afgerond en neemt de omzet weer af.

Hieronder volgt een nadere specificatie van de omzet moederdepartement en van de omzet per productgroep.

**Tabel 111 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)**

Specificatie omzet moederdepartement	Realisatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Hoofdstuk XII</b>							
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	1.626	609	394	394	394	394	394
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	14	47	47	47	47	47	47
Artikel 17 Luchtvaart	47	14	14	14	0	0	0
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	10	10	10	10	0	0	0
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	57.533	64.126	61.580	53.087	41.950	43.977	43.862
Bijdrage RWS	2.450	2.210	2.210	2.210	2.210	2.210	2.210
ANVS	223	223	223	223	223	223	223
Overige omzet lenW	1.679	4.681	3.314	2.339	2.363	2.363	2.363
<i>* waarvan nog uit te voeren werkzaamheden</i>	1.044	3.584	2.217	1.242	1.266	1.266	1.266
<i>* waarvan gefactureerde omzet</i>	635	1.097	1.097	1.097	1.097	1.097	1.097
<b>Totaal</b>	<b>63.582</b>	<b>71.920</b>	<b>67.792</b>	<b>58.324</b>	<b>47.187</b>	<b>49.214</b>	<b>49.099</b>
<b>Van totale omzet lenW</b>							
* apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten	42.900	51.024	45.904	44.294	39.109	39.124	38.068
* programma	20.683	20.896	21.888	14.030	8.078	10.090	11.031

**Tabel 112 Specificatie omzet moederdepartement per product (bedragen x € 1.000)**

Specificatie omzet moederdepartement per product	Realisatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Meteorologie	41.406	49.740	44.879	43.269	38.084	38.099	37.043
Seismologie	1.493	1.284	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025
Aardobservatie	20.683	20.896	21.888	14.030	8.078	10.090	11.031
<b>Totaal</b>	<b>63.582</b>	<b>71.920</b>	<b>67.792</b>	<b>58.324</b>	<b>47.187</b>	<b>49.214</b>	<b>49.099</b>

#### Omzet overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het door hen verzochte maatwerk.

De specificatie van de omzet overige departementen is als volgt:

**Tabel 113 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)**

Specificatie omzet overige departementen	Realisatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	87	72	72	72	72	72	72
Ministerie van Defensie	1.307	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360	1.360
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.853	1.783	2.150	2.150	2.150	2.150	2.150
Ministerie van Buitenlandse Zaken	2	29	29	29	29	29	29
Overig	78						
<b>Totaal</b>	<b>3.327</b>	<b>3.243</b>	<b>3.610</b>	<b>3.610</b>	<b>3.610</b>	<b>3.610</b>	<b>3.610</b>

- Het KNMI ontvangt een vergoeding van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor de levering van luchtkwaliteitsverwachtingen.
- De bijdrage van het Ministerie van Defensie is vooral voor onderhoud en beheer van de meetinfrastructuur.

- De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat betreft dienstverlening op seismologisch en klimatologisch gebied. Vanaf 2023 komt daar dienstverlening op het gebied van Space Weather (€ 0,4 miljoen) bij.

### Omzet derden

De specificatie van de omzet derden is als volgt:

**Tabel 114 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)**

Specificatie omzet derden	Realisatie						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Opbrengsten luchtvaart	13.571	15.018	15.018	15.018	15.018	15.018	15.018
Projecten extern gefinancierd	13.354	11.578	11.578	11.578	11.578	11.578	11.578
Dataverstrekkingen en licenties	432	550	550	550	550	550	550
Overige opbrengsten	1.298	2.247	2.245	2.102	2.102	2.102	2.102
<b>Totaal</b>	<b>28.655</b>	<b>29.393</b>	<b>29.390</b>	<b>29.247</b>	<b>29.247</b>	<b>29.247</b>	<b>29.247</b>

### Lasten

#### Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

**Tabel 115 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)**

Specificatie personele kosten	Realisatie						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Gem. aantal fte's	402	439	440	416	395	395	395
Eigen personeelskosten	37.678	42.225	42.417	39.799	38.066	38.066	38.187
Inhuur	5.673	5.244	3.411	3.248	2.870	2.889	2.142
overige personele kosten	54	54	54	54	54	54	54

Zowel de stijging van het aantal fte's als de stijging van de inhuur wordt veroorzaakt door extra kosten in het kader van het verder uitvoeren van de projecten I-strategie, EWC, MWI en extra taken voor de luchtvaart voortvloeiend uit het nieuwe contract per 1 januari 2020. Na afloop van het EWC project (2024/2025) nemen de kosten en het aantal fte's weer af.

### Materiële kosten

#### Apparaat ICT

De kosten apparaat ICT hebben vooral betrekking op uitbestede ICT dienstverlening, onderhoud en exploitatie software en datacommunicatie. De stijging van de kosten ten opzichte van 2021 wordt enerzijds vooral veroorzaakt door een technische wijziging. Alle kosten voor beheer van de ICT en datacommunicatie worden nu als apparaat ICT gezien. Daardoor stijgen de kosten met € 4,6 miljoen. De overige materiële kosten dalen daarmee. En anderzijds stijgen apparaat ICT kosten met € 3,0 miljoen als gevolg van de ontvangen claims ten behoeve van ICT kosten Hybride werken, informatie huishouding (IHH) en wet open overheid (WAU/POK).

#### Bijdrage aan SSO's

Voor het KNMI gaat het om kosten voor de huur RVB en inhuur van de bedrijfsvoeringsorganisatie Rijk.

Voor Masterplan zijn verlaging van de huurkosten opgenomen conform businesscase van vorig jaar, aangezien er nog geen update beschikbaar is. De werkelijke huurkosten kunnen in komende jaren daarvan afwijken. Er is daarnaast geen rekening gehouden met een eventuele stelselwijziging.



### Overige materiele kosten

Dit betreft alle overige materiele kosten. Deze dalen door de technische wijziging zoals toegelicht bij apparaat ICT. Dit wordt echter gecompenseerd door stijgende kosten voor diverse projecten en activiteiten.

### Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor ICT-apparatuur (Rekenserver en Massa-opslagsysteem) en waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren). De afschrijvingskosten in 2023 zijn met € 1,1 miljoen gestegen door investeringen in MWI en de ICT infrastructuur/ werkplekken.

### Buitengewone lasten

De buitengewone lasten betreffen de afwaardering van de computerruimte in de Bilt (€ 1,4 miljoen) welke niet meer in gebruik is na ingebruikname van de gezamenlijke rekenfaciliteit (zie ook toelichting afschrijvingskosten).

Het kasstroomoverzicht van het agentschap KNMI is als volgt:

Tabel 116 Kasstroomoverzicht over het jaar 2022 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1. <b>Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositerekening</b>	10.539	6.950	4.269	4.618	4.718	5.120	5.418
2a. Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	3.224	2.819	4.464	3.892	4.238	4.129	2.717
2b. Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 5.362	- 3.584	- 2.217	- 1.368	- 1.266	- 1.266	- 1.266
2. <b>Totaal operationele kasstroom</b>	- 2.138	- 765	2.247	2.524	2.972	2.863	1.451
3a. Totaal investeringen (-/-)	- 1.203	- 6.550	- 5.300	- 1.300	- 1.600	- 1.300	- 1.300
3b. Totaal boekwaarde desinvesteringen (+/+)	58	0	0	0	0		
3. <b>Totaal investeringskasstroom</b>	- 1.145	- 6.550	- 5.300	- 1.300	- 1.600	- 1.300	- 1.300
4a. Eenmalige uitkeringen aan moederdepartement (-/-)							
4b. Eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	650	300	300				
4c. Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.033	- 2.216	- 2.197	- 2.424	- 2.570	- 2.566	- 2.627
4d. Beroep op leenfaciliteit (+/+)	1.077	6.550	5.300	1.300	1.600	1.300	1.300
4. <b>Totaal financieringskasstroom</b>	- 306	4.634	3.403	- 1.124	- 970	- 1.266	- 1.327
5. <b>Rekening courant RHB 31 december + stand depositerekeningen (=1+2+3+4)</b>	6.950	4.269	4.618	4.718	5.120	5.418	4.242
(maximale roodstand 0,5 miljoen €)							

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorzieningen en vooruit ontvangen bedragen. De uitgaven operationele kasstroom in 2022 worden vooral veroorzaakt door nog uit te voeren werkzaamheden. Dit betreft nog te maken kosten voor EWC, I-Strategie en Hybride werken. De ontvangsten operationele kasstroom in de periode 2022-2024 betreffen vooral de uitgestelde betalingen luchtvaart als gevolg van de Corona pandemie. Als gevolg van de doorwerking van de Corona pandemie op de luchtvaartbranche is een reductie van 5% op de ontvangsten ingecalculleerd.

#### Investeringskasstroom

Investeringen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur.

### Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2023 en latere jaren betreft het vooral investeringen in waarneemapparatuur. De aflossingen betreffen de reguliere aflossingen op de reeds afgesloten leningen en de aflossingen op nog af te sluiten leningen.

Het overzicht doelmatigheidsindicatoren is als volgt:

Tabel 117 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving Generiek Deel	Realisatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	2021						
<b>Kostprijzen per product (groep)</b>							
- percentage overhead (*)	97	85	80	82	85	85	89
- fte's overhead/indirect (*)	104	127	127	120	108	98	88
Tarieven/uur (*)	111	109	109	109	109	109	109
<b>Omzet per produktgroep</b>							
- Meteorologie	70.879	80.969	76.436	74.679	69.495	69.572	68.531
- Seismologie	4.002	2.687	2.428	2.428	2.428	2.428	2.428
- Aardobservatie	20.683	20.896	21.888	14.030	8.078	10.090	11.031
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	402	439	440	416	395	395	395
Saldo van baten en lasten (%)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

#### Toelichting

- De omzet voor de productgroep Meteorologie stijgt enerzijds door toevoegen van extra middelen voor EWC. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.
- Ook het aantal fte's stijgt vanaf 2022 vooral door uitvoeren van de projecten I-strategie, EWC, MWI en door de extra taken voor de luchtvaart. Zie ook de toelichting bij de personeelskosten.
- De tarieven per uur dalen iets ondanks een stijging van de salariskosten vooral door lagere overheadkosten per uur. Dit is een gevolg van het nieuwe allocatiemodel.
- Het aantal fte's overhead/indirect stijgt door extra ICT gerelateerde inzet.

## 6. Bijlagen

### Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Tabel 118 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)					
Naam organisatie <sup>1,2</sup>	zbo/rwt	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (* Kaderwet €1.000)	Uitgevoerde evaluatie zbo onder Kaderwet	Volgende evaluatie zbo
APK-erkenninghouders	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	zbo en rwt	97	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2026
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	zbo en rwt	14	957	Vijfjaarlijkse evaluatie	2022
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	zbo en rwt	22	1.023	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Commissie m.e.r.	rwt	13	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	zbo en rwt	14	1.054	Vijfjaarlijkse evaluatie	2026
Havenbeheerders	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	zbo en rwt	14	330	Evaluatie	2023
Keuringsartsen Scheepvaart	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Explosieven	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
KIWA	rwt	div.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Klassebureaus art. 6 Schepewet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	zbo en rwt	17	100	Wettelijke evaluatie	2024
Nederlands Loodswezen BV	rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	div.	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	zbo en rwt	21	200	Wettelijke evaluatie	2024
ProRail	rwt	13. MF	2.817.923	Evaluatieplicht n.v.t.	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	zbo en rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Per 1 april 2020 publiekrechtelijk zbo	2025
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Milieukeur (SMK)	zbo	21	257	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
VTS-operators	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	

1 Organisaties met een (\*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt. '

2 Het overgrote deel van de onder lenW ressorterende zbo's wordt gefinancierd uit tarieven.

## Bijlage 2: Specifieke uitkeringen

Als het Rijk bijdragen onder voorwaarden ten behoeve van een bepaald openbaar belang aan provincies en gemeenten verstrekt, is op basis van [artikel 15a lid 1 Financiële-verhoudingswet](#) sprake van een specifieke uitkering. In deze bijlage is voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven welke specifieke uitkeringen voor (t/m t+5) uitgekeerd worden en welke voornemens er zijn voor specifieke uitkeringen. De voornemens worden aangeduid met een «V» onder het kopje SiSa nummer (Single information Single audit).

Overzicht specifieke uitkeringen (SPUKS) (bedragen x € 1 mln.)								
Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
E01	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020</b>	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is van overheidswege geadviseerd om alleen te reizen met het openbaar vervoer als dat noodzakelijk was. Het advies heeft geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal reizigers, terwijl de openbaar vervoerbedrijven als onderdeel van een 'vitale sector' zijn blijven functioneren. Na aanvankelijke beperking van de dienstregeling heeft het kabinet de openbaar vervoerbedrijven gevraagd om per 1 juni 2020 de dienstregeling op te schalen naar een optimale capaciteit geschiedt met inachtneming van de kabinetsrichtlijnen voor het openbaar vervoer. Om vervoerders aan het verzoek van het kabinet om een volwaardige dienstregeling aan te bieden te kunnen laten voldoen, terwijl de reizigers aantallen en dus de inkomsten beperkt zijn, is door het kabinet besloten tot een zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E03	Naam	<b>Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï</b>	22,76	24,91	25,57	32,60	32,73	32,73
	Korte duiding	De Minister kan subsidie verstrekken ter zake de kosten van projecten met als doel de beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen of de beperking van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid						
E10	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes 2020-2022</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Dit kabinet heeft 100 miljoen euro uitgetrokken voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij OV-knooppunten. Op basis van deze regeling draagt het Rijk financieel bij aan de realisering van regionale snelfietsroutes. Het kan hierbij zowel gaan om de aanleg van nieuwe infrastructuur als om het aanbrengen van kwaliteitsverbeteringen in bestaande infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het wegnemen van barrières of het vervangen van tegels door asfalt.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes 2020-2022</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E12	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering N-wegen</b>	4,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van de specifieke uitkering is het financieel ondersteunen van de ontvanger bij het treffen van kosteneffectieve infrastructurele maatregelen aan bermen van N-wegen die niet in beheer zijn bij het Rijk, gericht op het verminderen van ernstige bermongevallen, door het afschermen van obstakels binnen de obstakelvrije zone, het vergroten van de vergevingsgezindheid van de weg of het vergroten van de obstakelvrije afstand.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering N-wegen</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies						
	Artikel	MF 12 Hoofdwegenwet						
E13	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Slimme Laadpleinen</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De uitrol en ontwikkeling van slimme laadpleinen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E14	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering LVO Overwegproject Vlierdenseweg te Deurne</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Veiliger maken van overwegen						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Deurne						
	Artikel	MF 13 Spoorwegen						
E15	Naam	<b>Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020 – 2023</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het aantal elektrische voertuigen neemt een vlucht. Dit Kabinet heeft de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. Die ontwikkeling vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Om deze reden is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld waarin bedrijven, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Gezien de snelgroeiende laadbehoefte ligt het voor de hand om de regio's die nu al samenwerken bij het realiseren van publiek toegankelijke laadinfrastructuur verder te ontwikkelen en te versterken zodat alle gemeenten in Nederland ondersteuning kunnen krijgen en er een gemeenschappelijk kader ontstaat.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020 – 2023</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E16	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Eems-Dollard 2050</b>	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
	Korte duiding	Doelstelling van het te verstrekken geldbedrag is dat het wordt aangewend voor het projectmanagement van het Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050 zoals vastgelegd in punt 34 van de Afsprakenlijst Bestuurlijk overleg Mirt d.d. 20 en 21 november 2019.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies						
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid						
E17	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering Maas-pilots</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Korte duiding	Mobility as a Service (MaaS) betreft het aanbod van multimodale, vraag-gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties. Om ervaring met dit concept op te doen, faciliteert IenW een aantal regionale pilots.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering Maas-pilots</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E18	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Waterstofbussen</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Onderdeel van het JIVE-2 project, waarbij 50 waterstofbussen in Nederland worden ingezet. Dit project geeft daarmee invulling aan het BestuursAkkoord Zero Emissie OV-bussen van april 2016 en het KlimaatAkkoord (deel Zero Emissie OV-bussen) van juni 2019.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Groningen, Provincie Zuid-Holland, Provincie Drenthe						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E19	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie tweede tranche</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het Rijk en de decentrale overheden werken met elkaar samen in het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie om te zorgen dat de ruimtelijke inrichting van Nederland in 2050 zo goed als mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is. In dat kader is in november 2018 het Bestuursakkoord Klimaatadaptatie gesloten tussen Rijk, VNG, IPO en UvW. Daarin is onder andere afgesproken dat het Rijk 20 miljoen euro reserveert voor met name procesondersteuning, kennisontwikkeling en -deling en pilots en de ondersteuning van alle decentrale overheden in 2019-2020. Hiervan is 10 miljoen euro bestemd voor een bijdrage aan uitvoeringspilots. In 2019 is een eerste tranche pilots geselecteerd. Deze regeling betreft de tweede tranche pilots.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie tweede tranche</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen, Waterschappen						
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid						
E20	Naam	<b>Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen						
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet						
E21	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van levensduurverlenging of structureel hoogwaardig product- en materiaalhergebruik en duurzame activatie van mensen om de hoeveelheid afval, en daarmee de CO2-uitstoot, te reduceren, door de ontwikkeling van een landelijk dekkend netwerk van circulaire ambachtscentra te stimuleren.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Ontvangende partij	Gemeenten						
	Artikel	XII 21 Duurzaamheid						
E22	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Op 17 mei 2019 heeft het kabinet Rutte III de programmabeslissing ERTMS genomen en heeft daarmee besloten het huidige analoge treinbeveiligingssysteem te vervangen door de digitale, Europees verplichte, standaard European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS). Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande spoornetwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS zoals genoemd in het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst' (2017–2021) en aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen. Voor het regionaal personenvervoer per trein zijn de provincies concessieverlener, van wie wordt gevraagd de implementatie van ERTMS op te nemen als verplichting in hun concessies met de regionale vervoerders.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies						
	Artikel	MF 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer						
E23	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Proefontgassing</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) is door de zes verdragsstaten besloten dat binnenvaarttankschepen de restdampen van hun vloeibare lading niet meer naar de atmosfeer mogen uitstoten. Dit zogenaamd varend ontgassen is straks verboden, aangezien het niet goed is voor het milieu, het personeel op de schepen en omwonenden langs de vaarweg. Ontgassen van ladingtanks van binnenvaarttankschepen mag dan alleen nog maar plaatsvinden aan zogenaamde ontgassingsinstallaties. Het realiseren van een netwerk van ontgassingsinstallaties is belangrijk voor een succesvolle invoering van dit (inter)nationale verbod. Om er zeker van te zijn dat deze installaties ook milieuverantwoord en veilig een schip kunnen ontgassen, is het doen van proeven met deze installaties essentieel. Uit deze proeven moet naar voren komen wat de best beschikbare techniek is, zodat het bevoegd gezag deze installaties aan het eind van de proefperiode kan vergunnen en de installaties operationeel ingezet kunnen worden. Op deze manier kan Nederland straks voldoen aan de verplichtingen uit het CDNI-verdrag.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens						
E24	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering N65 Vught-Haaren</b>	27,20	14,13	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De Provincie Brabant voert de realisatie van het wegproject N65 Vught-Haaren van hm 3.3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11.0 uit, zoals dat is opgenomen in de Notitie Voorkeursalternatief en later gewijzigd in het VKA+, dat is vastgesteld in het BO MIRT najaar 2018. Nadere informatie en afspraken hierover zijn opgenomen in de Bestuursovereenkomst N65 Vught Haaren tussen Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught en Haaren die op 8 oktober 2020 gepubliceerd in de Staatscourant 2020 onder nummer 51495.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant						
	Artikel	MF 12 Hoofdwegenet						
E26	Naam	<b>Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Korte duiding	Met deze regeling wordt beoogd gemeenten te helpen met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Deze regeling geeft de mogelijkheid een eenmalige uitkering te verlenen aan gemeenten die aan het spoor liggen en op een of andere manier hinder van het spoor ondervinden en plannen hebben om de hinder te verminderen maar hier nog niet voldoende financiële middelen voor hebben.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen						
E27A	Naam	<b>Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's</b>	1.005,69	991,49	991,49	991,60	991,60	991,60
	Korte duiding	De voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid in de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Wet BDU Verkeer en Vervoer</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Vervoerregio's						
	Artikel	XII 25 Brede Doeluitkering						
E29	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Realisatie N307/ Roggebotsluis in het kader van IJsseldelta fase 2</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het verwijderen van de Roggebotsluis is noodzakelijk om de taakstelling van Ruimte voor de Rivier IJsseldelta van 41 cm waterstanddaling bij Zwolle te realiseren. Door het verwijderen van de Roggebotsluis kan het water vanuit het Reevediep ongehinderd het IJsselmeer bereiken. De Roggebotsluis zal pas verwijderd worden indien de in het projectplan vermelde voorzieningen zijn getroffen en een beslissing is genomen over eventuele gevolgen voor de Drontermeertunnel. Als laatste onderdeel zal de IJsseldijk worden doorgestoken.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
E30	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Field Lab geluidbewust bouwen Hoofddorp</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van de uitkering is het bijdragen aan beleidsdoelstellingen van BZK en IenW door het ondersteunen van dit praktijkonderzoek naar de effecten van geluid-bewust bouwen. Met als inzet dat de uitkomsten van dit onderzoek uiteindelijk kunnen leiden tot succesvolle toepassing van geluidadaptieve maatregelen in nieuwbouw en bestaande bouw rond luchthavens.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Haarlemmermeer						
	Artikel	XII 17 Luchtvaart						
E31	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Meetstudie verwerking asbestdaken</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Naar aanleiding van onzekerheden rondom de risico's van de verwerking van asbestdaken wordt een uitgebreide meetstudie aangevuld met literatuur uitgevoerd om inzicht te krijgen in de hoeveelheid asbestvezels die door verwerking van asbestdaken via verschillende routes in het leefmilieu terecht komen. De resultaten van deze studie kunnen van belang zijn voor het verder vormgeven van het asbestbeleid.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						



Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	XII 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's						
E32	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Smartwayz</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	SmartwayZ.NL is een innovatief mobiliteitsprogramma dat sinds 2017 bestaat. In het programma werken de provincies Noord-Brabant en Limburg, het ministerie IenW en diverse gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Uitgangspunt van het programma is dat er alleen extra asfalt wordt aangelegd als andere maatregelen niet helpen. Aan de provincie Noord-Brabant wordt jaarlijks een bedrag beschikbaar gesteld als bijdrage aan de kosten voor de programma-organisatie van SmartwayZ.nl en de mobiliteitsmaatregelen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E33	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering MIRT 2017-2019 (Beter benutten)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In de Bestuurlijk overleggen MIRT van 2017, 2018 en 2019 zijn met provincies en gemeenten afspraken gemaakt over diverse projecten in het kader van Beter Benutten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E34	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering iDiensten Mobiliteit</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Gemeenten, provincies en marktpartijen hebben met ondersteuning van het ministerie van IenW de afgelopen jaren slimme oplossingen ontwikkeld voor efficiënt en effectief stads- en (vaar)wegbeheer. Deze iDiensten, als uitkomst van een meerjarig aanbestedingsproces onder verantwoordelijkheid van Provincie Noord-Holland, kunnen gemeenten en provincies nu eenvoudig afnemen als een dienst: 'as a service'. Op die manier kunnen gemeenten gebruik maken van iDiensten zonder grote eigen investeringen in gebouw, systemen, software en personeel. Hierdoor ontstaan kostenbesparingen per gebruikmakende overheid, plus schaalvergroting en uniformiteit die nodig is om ook op nationaal niveau de vruchten van de iDiensten te plukken, zoals betere doorstroming van het verkeer.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E35	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering amendement Hoogland</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Fietsen levert een steeds grotere bijdrage aan de mobiliteit in Nederland, ook waar het gaat om woon-werkverkeer. Niet alleen het gebruik van de fiets is toegenomen, de afgelegde afstanden zijn dat ook. Met name snelfietsroutes leveren een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid in de stedelijke gebieden, waar de auto-bereikbaarheid vaak onder grote druk staat. Door betere fietsvoorzieningen wordt het hoofdwegennet ontlast en worden files op die wegen dus bestreden. Bovendien is fietsen goed voor de gezondheid, de economie en de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Via het amendement Hoogland is geld vrijgemaakt voor de aanleg van een aantal van deze fietspaden. Door de aanleg van de snelfietsroute F58, zullen meer forenzen en scholieren van de fiets gebruik gaan maken voor hun reis en verbeterd de kwaliteit voor de huidige fietsers. De A58 en het onderliggende wegennet worden hierdoor ontlast.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E36	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Project Wilhelminakanaal fase 1.5</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het project Wilhelminakanaal fase 1,5 betreft de verbetering van de binnenvaartinfrastructuur waarmee de huidige vaarwegklasse II op het traject Wilhelminakanaal tussen Kraaiven en Loven wordt geoptimaliseerd, zodat er na ontheffing klasse IV schepen kunnen varen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Tilburg						
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens						
E37	Naam	<b>Regeling Wilhelminasluis</b>	0,00	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Vernieuwing van de Wilhelminasluis met een doorvaartbreedte van 14 meter, een waterdiepte van 4,7 meter en een kolk lengte van ongeveer 156 meter met de daarbij behorende vernieuwing van de Wilhelmina- en Beatrixbrug.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland						
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet						
E38	Naam	<b>Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E39	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Spoorzones</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Oost-Nederland van 2019 is afgesproken dat Rijk en regio een onderzoek doen naar gebiedsontwikkeling in de Spoorzone Zwolle en de Stationsomgeving Nijmegen. Doel van het onderzoek is om te leren over de opgaven en kansen bij de gebiedsontwikkeling van de stationsgebieden in Zwolle en Nijmegen en om op basis van best practices te adviseren over de mogelijke samenwerking, financiering en bekostiging van deze (toekomstige) projecten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Nijmegen						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E40	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Truckparking lead partnership</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het geprognosticeerde tekort aan beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen van circa 2.400 helpen terug te dringen door het ondersteunen van aanleg van nieuwe parkeerlocaties of uitbreiding van bestaande locaties. Daarnaast is het van belang om de vindbaarheid van de truckparkings, die op het onderliggende wegennet worden aangelegd, te vergroten middels beschikbaarstelling van real-time informatie over de beschikbare parkeerplekken. De provincies nemen als 'lead-partner' het voortouw bij de uitrol van deze projecten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E41	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering pilots financiële prikkels voor klimaatadaptatie op privaat terrein tweede tranche</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De rijksbijdrage voor de pilots financiële prikkel voor klimaatadaptatie op privaat terrein is bedoeld om gemeenten te stimuleren om te experimenteren met financiële prikkels voor burgers en bedrijven zodat deze hun eigen terrein klimaatbestendig(er) inrichten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Nissewaard, Gemeente Oldenbroek, Gemeente Amsterdam						
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid						
E42	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Griftpark</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Met de uitkering wordt aanvullend onderzoek en pilots gedaan om de benodigde IBC nazorg (Isoleren, beheren en controleren) op de locatie Griftpark te Utrecht te verminderen. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstelling om de benodigde nazorg inspanningen op IBC-locaties te verminderen. Griftpark Utrecht is een van de grootste IBC locaties in Nederland.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Utrecht						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E43	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Energiehaven IJmond</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De specifieke uitkering is uitsluitend bestemd voor het realiseren van de Energiehaven inclusief voorliggende diepzeekade ter plaatse van het Depot Terrein en het Tata Steel IJmuiden Terrein, zoals omschreven in artikel 2.4 en aangegeven op de kaart in Bijlage (6) bij het Convenant Energiehaven IJmond van 3 april 2020.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland						
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens						
E44	Naam	<b>Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van deze tijdelijke regeling is door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen decentrale overheden in staat te stellen tot het versneld uitvoeren van kosteneffectieve maatregelen en voorzieningen die bijdragen aan het voorkomen of beperken van wateroverlast of het beperken van de gevolgen van droogte of overstromingen in hun werkregio.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen						
E45	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering RSP-ZZL REP</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is door het Rijk met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland in 2008 het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn afgesloten. Het RSP kent twee programmalijnen: het Ruimtelijk-economisch programma en het Bereikbaarheidspakket. Voor beide programmalijnen zijn Rijksmiddelen beschikbaar gesteld voor activiteiten die vallen binnen de volgende twaalf programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat. De regio heeft volledig zeggenschap over de selectie en uitvoering van projecten binnen deze dertien programmalijnen.						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Groningen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E46	Naam	<b>(Incidentele specifieke uitkering) Aanvullende bijdrage Halve aansluiting A6</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De provincie Flevoland realiseert de halve aansluiting op A6. Ten tijde van het sluiten van de realisatieovereenkomst was een onderdeel aangemerkt als levering die vrijgesteld is van de Wet OB, zodat in de destijds verstrekte decentralisatie-uitkering geen rekening met btw was gehouden over dit deel. Echter door gewijzigde nationale wet- en regelgeving nadien betreft dit geen vrijgestelde levering meer. Conform de realisatieovereenkomst (art 4 lid f) betaalt het Rijk de kosten die voortvloeien uit de wijzigingen van nationale wet- en regelgeving. Omdat de Provincie handelt als ondernemer kan zij de btw niet terugvragen via het BTW Compensatiefonds.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E47	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Wunderline en station Hoogkerk</b>	4,76	2,95	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In het project Wunderline werken rijk, provincie Groningen en land Nedersaksen in samenwerking met DB Netz en ProRail aan het verbeteren van de treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Tegelijkertijd werkt DB Netz aan het herstel van de Friesenbrücke, waardoor de treinverbinding eind 2024 hersteld én 17 minuten sneller zal rijden. Daarnaast werken de provincie Groningen en land Nedersaksen aan het verbeteren van de ketenmobiliteit in de 2 grensregio's en aan de brede sociaal-economische samenhang in het gebied. Het project Wunderline is er daarmee op gericht om meer reizigers van de (duurzame) trein en de rest van de keten gebruik te laten maken en zo de sociaal-economische structuren in het gebied verder te versterken.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Groningen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E48	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering 4e trein Sneek-Leeuwarden</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Tijdens de spits rijdt Arriva een extra trein tussen Sneek en Leeuwarden in de spitsrichting. In de ochtend richting Leeuwarden, in de avond richting Sneek. Om, gezien de stijgende reizigersaantallen, in de spits een 4e trein in spitsrichting te rijden, zijn infrastructuurmaatregelen aan het spoor nodig.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E49	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Asbest Overijssel</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Bijdrage draagt bij aan het behalen van de milieudoelstelling van het verwijderen van asbest in de bodem. In de provincie Overijssel zijn 7 gemeenten waar veel asbest in de bodem zit vanwege het bedrijf Eternit in Goor. Met de programmatische aanpak door de provincie in samenwerking met de gemeente conform de Samenwerkingsovereenkomst asbestbodemsaneringsopgave 2016-2022 wordt op een efficiënte wijze invulling geven aan de beleidsdoelstelling.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E50	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Grondwal Bethaniënstraat Arnhem</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Met de bijdrage wordt een bodemsanering uitgevoerd. De bodemverontreiniging leidt tot grote maatschappelijke onrust in de gemeente Arnhem. Hierbij wordt invulling geven aan de beleidsdoelstelling voor bodembeleid. Het betreft een uitkering aan één specifiek project, Bethaniënstraat te Arnhem.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Arnhem						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E51	Naam	<b>(Incidentele specifieke uitkering) Vergoeding gederfde leges omgevingsvergunningen Lelystad</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van de uitkering is vergoeding van de gederfde leges van de omgevingsvergunningen betreffende het project Lelystad Airport aan de gemeente Lelystad teneinde de gedoogsituatie te beëindigen, procedures te bespoedigen, tijdig te verlenen en toekomstige planschade te voorkomen. Voor de besluitvorming rond de openstelling van Lelystad Airport moeten diverse randvoorwaarden vooraf ingevuld zijn. Eén daarvan betreft de omgevingsvergunning in relatie tot planschades voor een 13-tal agrarische bedrijven in de omgeving van de luchthaven. Met de verlening van deze omgevingsvergunningen is hieraan voldaan. De gemeente Lelystad kon de contouren van het Luchthavenbesluit Lelystad 2015 niet zonder risico vertalen in een bestemmingsplan, zolang het wijzigingsbesluit LHBL niet van kracht was. Het probleem kon op kortere termijn worden opgelost door het verlenen van individuele omgevingsvergunningen aan de belanghebbenden. Deze optie leidt echter tot extra lasten voor de gemeente door derving van leges, omdat die niet op de aanvragers mogen worden afgewenteld.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Lelystad						
	Artikel	XII 17 Luchtvaart						
E52	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021</b>	33,00	78,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is op 20 oktober 2020 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding 2020. Terwijl de reizigersaantallen en inkomsten voor de openbaar vervoerbedrijven beperkt waren, verzocht het kabinet deze bedrijven om volgens een optimale dienstregeling te rijden. Vanwege het voorduren van de pandemie, heeft het kabinet besloten ook een beschikbaarheidsvergoeding te verstrekken over het jaar van 2021 (hierna: subsidiabele periode). Deze regeling geeft hier uitvoering aan.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E53	Naam	<b>Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord</b>	10,36	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord biedt financiële steun voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst. Alleen provincies en gemeenten die het Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend komen in aanmerking voor deze uitkering.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord</a>						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid						
E54	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Spoor aansluiting Goederen Railterminal (RTG-Valburg)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer heeft als doel het stimuleren spoorgoederenvervoer en het bieden van meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Met de spoor aansluiting van de toekomstige Railterminal Gelderland wordt het goederenvervoer van weg naar water en spoor (modal shift beleid) gestimuleerd, alsmede het gebruik van de Betuweroute.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E55	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het bieden van financiële ondersteuning aan provincies en gemeenten bij de voorbereiding en de uitvoering van werkzaamheden die worden verricht in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen ter vergroting van de verkeersveiligheid op overwegen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	MF 13 Spoorwegen						
E56	Naam	<b>Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding							
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E57	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E58	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E63	Naam	<b>Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026</b>	6,00	2,00	1,00	1,00	0,00	0,00

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Korte duiding	het versnellen van de realisatie van de verbetering van bestaande of uitbreiding van openbare havenvoorzieningen ten behoeve van de binnenvaart in binnenhavens en zeehavens op de goederenvervoercorridors om daarmee een bijdrage te leveren aan de modal shift.						
	Juridisch grondslag	Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies						
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet						
E64	Naam	<b>Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Oplossen van het fijnstofknelpunt: beëindigen overschrijding fijnstofnormen rondom een veehouderij.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeenten						
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid						
E66	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Spoorbaanpad Almere</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Voor de verbetering van station Almere Centrum wordt het Spoorbaanpad aangepakt: verbreding van het fietspad en de vervanging van de huidige bruggen die aan de spoorviaducten hangen, zodat fietsers twee aan twee comfortabel kunnen passeren.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Almere						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E68	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Fietsbrug A12 (onderdeel van 'no regret'-pakket UNed)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De bijdrage is bedoeld voor de aanpassing van de bestaande voetgangersbrug over de A12, zodat deze brug ook toegankelijk wordt voor fietsers. Hierdoor kunnen meer mensen de fiets nemen om op hun bestemming te komen. Dit leidt tot minder druk van lokaal verkeer op het hoofdwegennet.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Utrecht						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E69	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering HOV-3 (Hoogwaardig OV verbinding 3)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Uitkering ten behoeve van externe voorbereidingskosten en de tracédelen 'Marathonloop' en 'Fokkerweg' als onderdeel van de Hoogwaardige OV-verbinding 3. Deze OV-verbinding heeft als doel om een robuuste en snelle verbinding tussen Eindhoven CS, Brainport Industries Campus en Eindhoven Airport te realiseren.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Eindhoven						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E70	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en perroncapaciteit Heerlen-Oost</b>	8,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (SVHL) is een gezamenlijk project van IenW en provincie Limburg, waarbij de provincie Limburg opdrachtgever is voor ProRail. Het project SVHL is in uitvoering vanaf medio 2018 en deze capaciteit vergrotende maatregel zal in juni 2022 worden opgeleverd, waarna een tweede trein Heerlen –						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		Herzogenrath (Drielandentrein) mogelijk wordt. Daarnaast wordt de perroncapaciteit op station Heerlen Oost uitgebreid.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Limburg						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E71	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering mobiliteitsplan FLORIADE</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Ondersteuning van de projectorganisatie en de uitvoering van het korte termijn mobiliteitsplan voor de Floriade tentoonstelling in 2022.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Almere						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E72	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Transfercapaciteit station Nijmegen Heyendaal</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Op het station Nijmegen-Heyendaal is sprake van een transferkneelpunt, ondanks het bijplaatsen van extra tijdelijke trappen. De beschikbare breedte van onder andere de trappen en traverse overschrijdt de afkeurnormen van ProRail. In december 2018 is de voorkeursvariant bestuurlijk vastgesteld. Met deze variant wordt de transfercapaciteit op orde gebracht door het verbreden van traverse en het creëren van stijgpunten richting het viaduct van de Heyendaalse weg. Deze nieuwe stijgpunten en het zo veel mogelijk westwaarts verplaatsen van de traverse zorgt voor een veel betere spreiding van de reizigers over het perron. Dit komt de transferveiligheid en het comfort ten goede.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Nijmegen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E73	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Verkenningstudie verbetermaatregelen Zwolle-Enschede (Overijssel)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Verkenningstudie naar verbetermaatregelen Zwolle – Enschede die enerzijds de punctualiteit en reistijd op dit traject verbeteren en anderzijds de te smalle perrons (bij Heino en Raalte) veiliger maken.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E74	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Doel van de specifieke uitkering op grond van deze regeling is een bijdrage aan de ontvanger leveren ten behoeve van de dekking van het exploitatie- of beheertekort van decentrale spoor- en tramdiensten, ten behoeve van de instandhouding van die diensten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, Provincie Limburg, Provincie Utrecht						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E75	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Realisatie werkzaamheden perceel recreatieterreinen in het kader van IJsseldelta fase 2</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De aan het Drontermeer gelegen recreatieterreinen liggen buitendijks in rijkswater en zijn nu nog beschermd door de voorliggende waterkering Roggebot. De locaties komen als gevolg van de maatregelen uit IJsseldelta fase 2 onder						



Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		invloed van peilverlaging en toename van de waterdynamiek, waardoor op grond van de Waterwet hoog- en laagwatermaatregelen noodzakelijk zijn.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
E76	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Challengevariant Eindhoven</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	De Challengevariant betreft de autowegontsluiting van Eindhoven Airport e.o.. De bijdrage is bestemd voor de aanleg van een 4-tal trajecten als onderdeel van de Challengevariant.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Eindhoven						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E77	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Ruimte voor de Maas bij Oeffelt</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In het kader van het project Ruimte voor de Rivier zijn afspraken gemaakt over een eerste tranche urgente maatregelen om de waterveiligheid langs de Maas te verbeteren. De vereiste waterveiligheid komt in deze gebieden tot stand door de combinatie van rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. Een van deze projecten is het project Oeffelt (planuitwerkingsfase).						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
E78	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Quick-Wins Deil-Vught</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2017 is afgesproken om een MIRT verkenning te starten naar de A2 tussen knooppunten Deil en Vught. Naast deze Verkenning voeren de betrokken partijen samen tot 2025 een adaptief pakket van Quick Win projecten uit. De gemeente 's-Hertogenbosch krijgt in het kader van deze afspraken een bijdrage voor een drietal projecten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente 's-Hertogenbosch						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E79	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Blekerijweg IJsselmuiden</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Bodemsanering van de spoedlocatie Blekerijweg te IJsselmuiden.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E80	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Onderzoek PFAS Westerschelde</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Onderzoek naar de aanwezigheid en de risico's van PFAS in de verschillende waterorganismen zoals vissen, schaal- en schelpdieren en zeegroenten.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij							
	Artikel	DF 7 Investeren in waterkwaliteit						
E81	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering OV-ambassadeurprojecten 2022</b>	1,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van OV-ambassadeurprojecten, bedoeld voor het stimuleren van deelname aan het openbaar vervoer door de doelgroep.						
	Juridisch grondslag	<i>(nog niet gepubliceerd)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
E82	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering Quick Wins Eemnes A27</b>	1,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Reconstructie van het kruispunt onderaan de oostelijke afrit van de A27 om de doorstroming op de A27 tussen knooppunt Eemnes en Almere te verbeteren.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Eemnes						
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet						
E83	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
E84	Naam	<b>Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023</b>	50,00	50,00	42,48	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen						
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet						
E85	Naam	<b>Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelininstallaties</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om de landelijke invoering van uniforme intelligente verkeersregelininstallaties in Nederland te versnellen om daarmee bij te dragen aan de beleidsdoelen van bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en slimme duurzame verstedelijking.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelininstallaties</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid						
E86	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022</b>	213,60	40,05	13,35	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is op 20 oktober 2020 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding 2020.1 Terwijl de reizigersaantallen en inkomsten voor de openbaar vervoerbedrijven beperkt waren, verzocht het kabinet deze bedrijven om volgens een volwaardige dienstregeling te rijden. Vanwege het voortduren van de pandemie is vervolgens op 25 mei 2021 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding voor het jaar 2021. Vanwege de onzekerheid rondom het voortduren van de pandemie en de ontwikkeling van de reizigersaantallen in het openbaar						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		vervoer, heeft het kabinet besloten ook een beschikbaarheidsvergoeding te verstrekken over het kalenderjaar 2022. Deze regeling geeft hier uitvoering aan.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor						
V	Naam	<b>Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater</b>	42,31	29,61	31,34	36,60	48,16	75,51
	Korte duiding	Naar verwachting krijgt Nederland in de toekomst steeds vaker te maken met perioden van droogte. Die kunnen leiden tot watertekorten voor onder meer drinkwatervoorziening, natuur, scheepvaart en industrie. De Deltabeslissing Zoetwater stelt dat Nederland in 2050 weerbaar is tegen zoetwatertekort. Alle zoetwaterregio's hebben regionale strategieën opgesteld, ter onderbouwing van de maatregelen in hun gebied.						
	Juridisch grondslag	<i>(regeling wordt in juli 2022 gepubliceerd)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, waterschappen						
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen						
V	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering MIRT-onderzoek Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard</b>	0,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Rijk en regio staan samen voor de uitdaging om de hoogwaterveiligheid langs de Rijntakken te borgen. Het integraal in beeld brengen van de opgaven in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard is directe aanleiding voor de uitkering. Regio en Rijk hebben in 2019 afspraken gemaakt om samen een MIRT-onderzoek te starten, waarin de opgaven en kansen voor waterkwaliteit/natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk/economische ontwikkeling in het gebied verder in beeld worden gebracht.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
V	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering MIRT-onderzoek Werkendam en IRM</b>	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Rijk en regio staan samen voor de uitdaging om de hoogwaterveiligheid langs de Rijntakken te borgen. Rijk en regio hebben in 2019 afgesproken samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeente Altena						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
V	Naam	<b>Versterking VTH-Stelsel</b>	18,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Versterking van het stelsel van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving in het milieu-domein; uitwerking van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen						
	Juridisch grondslag	<i>(regeling in ontwikkeling)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen						
	Artikel	XII 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's						
V	Naam	<b>VTH-taken Hergebruik stedelijk afvalwater in landbouw</b>	0,00	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
	Korte duiding	Op 5 juni 2020 is de EU-verordening inzake minimumeisen voor hergebruik van effluent (EC-richtlijn 2020/741) gepubliceerd in het publicatieblad van de EU. De verordening zal 3 jaar na publicatie van toepassing zijn. Aan de verordening zijn implementatieaspecten verbonden.						

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		Een van de implementatieaspecten betreft het aanwijzen van een bevoegd gezag voor de vergunningsverlening, toezicht en handhaving op de (milieubelastende) activiteit; 'het hergebruik van effluent in de landbouw'.						
	Juridisch grondslag	<i>(regeling in ontwikkeling)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies						
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid						
V	Naam	<b>Infrastructurele maatregelen versnelling woningbouw</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding							
	Juridisch grondslag	<i>(regeling in ontwikkeling)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij							
	Artikel	–						
V	Naam	<b>Incidentele specifieke uitkering realisatie verlengde brug Veerweg Alphen</b>	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Het ontzandingsproject 'Over de Maas' vindt plaats in de Gelderse uiterwaarden van de Maas bij het buurtschap Moordhuizen, ten westen van Alphen in de gemeente West Maas en Waal. Een van de ontzandingsplassen zal via een geul aangesloten worden op de Maas, vanwege stroming door de plas en bevordering van de waterkwaliteit. De instroomgeul kruist de hoger gelegen veerweg in de uiterwaard ter hoogte van het veer Lith-Alphen; daarom zal over de geul een brug in de veerweg worden gebouwd. Gebleken is dat een verbreding van de geul en een verlenging van de brug, zal leiden tot een extra waterstandsverlaging in de Maas.						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland						
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid						
V	Naam	<b>Regeling specifieke uitkering bodem 2023 en verder</b>	0,00	88,47	103,33	108,28	106,24	106,04
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.						
	Juridisch grondslag	<i>(regeling in ontwikkeling)</i>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten						
	Artikel	XII 13 Water en bodem						
V	Naam	<b>Kaderrichtlijn Water doelbereik Maas</b>	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Vervolgstudie naar KRW doelbereik in RBO Maas regio en naar mogelijk te nemen extra maatregelen om de KRW doelen te halen in 2027						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant						
	Artikel	DF 7 Investeren in waterkwaliteit						
V	Naam	<b>CETSI - Interreg V</b>	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Korte duiding	Vorbereiding en indiening van Interreg-projectvoorstel						
	Juridisch grondslag	<a href="#">Incidentele specifieke uitkering</a>						
	Maatschappelijke effecten	–						
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel						
	Artikel	XII 19 Internationaal beleid						

### Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk

#### Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Tabel 119 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
11. Integraal waterbeleid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>55.580</b>	<b>49.102</b>	<b>48.101</b>	<b>49.208</b>	<b>46.614</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	5.576	2.533	2.651	2.178	2.093	
Nieuwe mutaties	7.665	8.242	5.679	3.651	2.967	1.770
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>68.821</b>	<b>59.877</b>	<b>56.431</b>	<b>55.037</b>	<b>51.674</b>	<b>49.983</b>

Tabel 120 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>11.01</b>	<b>Algemeen waterbeleid</b>						
1	Loon- en prijsbijstelling 2022	2.928	1.688	2.872	3.013	2.721	1.524
2	FLOW Serviceteam Rijk Omgevingswet	1.275	1.759	1.759	1.759	1.759	1.759
3	Overboeking naar BZK	- 1.275	0	0	0	0	0
4	VN Water 2023	2.900	3.450	0	0	0	0
5	Diversen	151	- 264	- 261	- 1.640	- 2.032	- 2.032
<b>11.02</b>	<b>Waterveiligheid</b>						
6	Diversen	43	0	0	0	0	0
<b>11.03</b>	<b>Grote oppervlaktewateren</b>						
7	Diversen	7	0	0	0	0	0
<b>11.04</b>	<b>Waterkwaliteit</b>						
8	Kaderrichtlijn Mariene Strategie	1.145	1.299	999	209	209	209
	Diversen	491	310	310	310	310	310
<b>Totaal</b>		<b>7.665</b>	<b>8.242</b>	<b>5.679</b>	<b>3.651</b>	<b>2.967</b>	<b>1.770</b>

#### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2022 op artikel 99 aan DGWB op HXII.
- Ad 2. Dit betreft een claim ten behoeve van de lenW-bijdrage aan het Serviceteam Rijkomgevingswet.
- Ad 3. Dit betreft een overboeking aan min BZK ten behoeve van Ad. 2.
- Ad 4. Dit betreft een claim ten behoeve van de VN Water conferentie.
- Ad 5, 6 en 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.
- Ad 8. Het betreft de dekking vanuit het bestedingsplan DGWB voor de EU Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Tabel 121 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
11. Integraal Waterbeleid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>143</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	30	30	0	0	0	
Nieuwe mutaties	50	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>223</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

**Tabel 122 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

13. Bodem en Ondergrond	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>137.280</b>	<b>150.577</b>	<b>150.300</b>	<b>145.923</b>	<b>134.238</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	- 12.929	- 9.812	3.158	7.399	10.657	
Nieuwe mutaties	- 6.983	- 9.821	- 4.521	- 2.332	- 1.936	- 1.936
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>117.368</b>	<b>130.944</b>	<b>148.937</b>	<b>150.990</b>	<b>142.959</b>	<b>143.958</b>

**Tabel 123 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>13.04 Ruimtegebruik bodem</b>						
1 Subsidie Caribische Nederland	4.397	2.541	1.224	3.038	3.045	3.245
2 Personele uitgaven DGWB capaciteit	- 864	- 2.420	- 2.420	- 1.021	- 625	- 625
3 Personele uitgaven DGWB capaciteit		- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 1.200	- 1.200
4 PFAS	- 1.500	0	0	0	0	0
5 Overboeking naar BZK	- 5.000	- 5.000	0	0	0	0
6 Kaderrichtlijn Mariene Strategie	- 1.145	- 1.299	- 999	- 209	- 209	- 209
7 Diversen	- 2.871	- 2.443	- 1.126	- 2.940	- 2.947	- 3.147
<b>Totaal</b>	<b>- 6.983</b>	<b>- 9.821</b>	<b>- 4.521</b>	<b>- 2.332</b>	<b>- 1.936</b>	<b>- 1.936</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een dekking vanuit de CA middelen voor betaalbaar drinkwater op Bonaire.
- Ad 2. Dit betreft een dekking vanuit de CA middelen voor personele uitgaven DGWB capaciteit.
- Ad 3. Dit betrefterschikking ten behoeve van de DGWB capaciteit vanuit Bodemmiddelen.
- Ad 4. Dit betreft lenW-brede dekking vanuit het bestedingsplan van DGWB voor onderzoek PFAS.
- Ad 5. Dit betreft een overboeking aan min BZK ten behoeve van incidentele dekking voor programmakosten voor opname gegevens over bodemverontreiniging.
- Ad 6. Dit betreft dekking vanuit het bestedingsplan DGWB voor de EU kaderrichtlijn Mariene Strategie.
- Ad. 7 De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

**Tabel 124 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

13. Bodem en Ondergrond	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	3500	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>3.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.



## Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Tabel 125 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

14. Wegen en verkeersveiligheid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>178.907</b>	<b>237.666</b>	<b>257.142</b>	<b>218.882</b>	<b>139.165</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	43.500	21.500	21.500	1.000	30.000	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	14.805	20.329	10.175	- 760	- 633	
Nieuwe mutaties	16.038	14.438	12.668	7.394	2.097	674
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>253.250</b>	<b>293.933</b>	<b>301.485</b>	<b>226.516</b>	<b>170.629</b>	<b>134.611</b>

Tabel 126 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>14.01</b>	<b>Netwerken</b>						
1	BOA Agentschapsbijdrage 2022	3.080	1.840	1.175	0	0	0
2	Uitvoeringstoetsen RDW	3.538	1.054	508	0	0	0
3	Aerius	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0
4	Diversen	- 8	1.664	1.912	549	444	188
<b>14.02</b>	<b>Veiligheid</b>						
5	Diversen	976	0	0	0	0	0
<b>14.03</b>	<b>Slimme en Duurzame Mobiliteit</b>						
6	Unit Innovatie	2.750	3.740	3.740	3.740	0	0
7	Diversen	4.702	5.140	4.333	2.105	653	486
Totaal		16.038	14.438	12.668	7.394	2.097	674

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een bijdrage voor de afgesproken BOA (Beleidsondersteuning en advies) fte's. De inzet van de BOA's draagt bij aan de uitvoering van het MIRT. De middelen zijn overgeheveld vanuit het Mobiliteitsfonds.
- Ad 2. Dit betreft een bijdrage voor 2 uitvoeringstoetsen van Smart Mobility die zijn ontstaan vanuit het Europese Reglement 155 en 156. De uitvoeringstoets 155 dient als een deel van de uitvoeringstoets inzake de Europese GSR verordening (cyberbeveiliging en het beheersysteem voor cyberbeveiliging inzake de goedkeuring van motorvoertuigen). De uitvoeringstoets 156 heeft betrekking op onderzoek van de juridische, financiële, personele en organisatorische consequenties met betrekking tot de invoering operationalisering van UN/ECE regelgeving. De middelen zijn overgeheveld vanuit het Mobiliteitsfonds.
- Ad 3. Dit betreft de jaarlijkse bijdrage voor de Aerius-calculator. Dit betreft een rekeninstrument voor stikstofneerslag voor toestemmingsverlening en monitoring. De middelen zijn overgeheveld vanuit het Mobiliteitsfonds.
- Ad 4, 5 en 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.
- Ad 6. Dit betreft een bijdrage ten behoeve van diverse beleidsopdrachten inzake innovatieprojecten voor met name een «toekomstvast» mobiliteitssysteem. Ook uitgaven in het kader van datagedreven monitoring en evaluatie worden hieruit betaald. De middelen zijn overgeheveld vanuit het Mobiliteitsfonds.

Tabel 127 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
14. Wegen en Verkeersveiligheid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>6.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>6.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Tabel 128 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
16. Openbaar Vervoer en Spoor	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>152.326</b>	<b>58.993</b>	<b>12.848</b>	<b>11.236</b>	<b>10.003</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	460.858	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	58.065	483	2.000	0	0	
Nieuwe mutaties	414.447	151.352	13.095	- 255	- 244	- 932
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>1.085.696</b>	<b>210.828</b>	<b>27.943</b>	<b>10.981</b>	<b>9.759</b>	<b>9.199</b>

Tabel 129 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>16.01 Spoor</b>						
1 Eindejaarsmarge	1.523	0	0	0	0	0
2 Loon- en prijsbijstelling 2022	3.465	1.191	552	552	552	552
3 Overboeking DGMO/DGLM naar ILT	- 1.380	- 966	- 552	- 552	- 552	- 552
4 Diversen	- 363	477	- 255	- 255	- 244	- 932
<b>16.02 Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector</b>						
5 Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	411.621	150.950	13.350	0	0	0
6 Diversen	- 419	- 300	0	0	0	0
<b>16.03 Transitievangnet 2023</b>						
Totaal	414.447	151.352	13.095	- 255	- 244	- 932

### Toelichting

- Ad.1 Dit betreft een claim op de Eindejaarsmarge op basis van vertraging kaseffecten 2021;
- Ad.2 Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2022 op artikel 99 aan DGMO op HXII;
- Ad.3 Dit betreft de overboeking van DGMO en DGLM naar ILT voor de door ILT geraamde kosten voor de compensatie voor de KIWA tarieven waar KIWA recht op heeft;
- Ad.5 Het betreft de toevoeging van middelen aan de regeling BVOV 2020, 2021 en 2022. Zoals in de Voorjaarsnota 2022 is aangegeven «ademt» de hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding mee met de reizigersinkomsten. Bij de raming van het benodigde budget is uitgegaan van de prognose van het KiM over het herstel van het gebruik van het OV. Thans blijkt het benodigde bedrag opbasis van de gedane aanvragen hoger te zijn dan eerder geraamd en daarom worden de benodigde middelen aan de begroting van lenW toegevoegd.
- Ad. 4 en 6 De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 130 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
16. Openbaar vervoer en Spoor	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Tabel 131 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
17. Luchtvaart	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>27.366</b>	<b>11.208</b>	<b>10.060</b>	<b>8.758</b>	<b>8.942</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	10.725	35.671	48.286	54.670	56.890	
Nieuwe mutaties	- 5.810	- 186	- 6.563	- 5.473	- 6.887	4.195
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>32.281</b>	<b>46.693</b>	<b>51.783</b>	<b>57.955</b>	<b>58.945</b>	<b>45.037</b>

Tabel 132 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>17.01 Luchtvaart</b>						
1 WinAir	- 2.879	2.879	0	0	0	0
2 Eindejaarsmarge	1.005					
3 AP Schiphol correctie opdrachten naar apparaat	- 3.522	- 5.428	- 7.499	- 7.900	- 7.300	0
4 Kasschuif subsidies klimaat	- 2.280	2.280	0	0	0	0
5 ILT Prog veilig en duurzaam Schol	0	- 1.696	- 1.940	- 2.184	- 2.184	0
6 Diversen	1.866	1.779	2.876	4.611	2.597	4.195
<b>Totaal</b>	<b>- 5.810</b>	<b>- 186</b>	<b>- 6.563</b>	<b>- 5.473</b>	<b>- 6.887</b>	<b>4.195</b>

### Toelichting

- Ad 1. Door het verlengen van de looptijd van de hypothecaire lening Winair vindt de aflossing niet in 2022 plaats maar in 2023. Middels deze verwerking wordt het in de begroting verwerkt.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge (EJM) aan artikel 17.
- Ad 3. Het betreft het overboeken van de apparaatskosten van de uitvoeringskosten voor de Taskforce Schiphol (nieuwe programmaorganisatie Schiphol) naar artikel 98. Voor toewijzing van de AP is een bestedingsplan bij Financien ingediend waarop deze splitsing tussen opdrachten en apparaat is gebaseerd.
- Ad 4. Voordat de subsidie verstrekt kan worden moet de staatssteuntoets door zijn afgerond. De verwachting is dat dit 6 tot 9 maanden duurt, waardoor de subsidie niet meer in 2022 verstrekt kan worden.
- Ad 5. Het betreft de overboeking van opdrachten Schiphol naar ILT voor het programma veilig en duurzaam Schiphol.
- Ad 6. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 133 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
17. Luchtvaart	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>4.257</b>	<b>1.117</b>	<b>1.240</b>	<b>1.275</b>	<b>1.485</b>	<b>575</b>
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	530	1.335	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	- 3.257	2.715	- 123	- 35	- 210	910
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>1.530</b>	<b>5.167</b>	<b>1.117</b>	<b>1.240</b>	<b>1.275</b>	<b>1.485</b>

Tabel 134 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Ontvangsten		2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>17</b>	<b>Luchtvaart</b>						
1	Desaldering ontvangsten Winair	- 378	- 164	- 123	- 35	- 210	910
2	Diversen	- 2.879	2.879	0	0	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>- 3.257</b>	<b>2.715</b>	<b>- 123</b>	<b>- 35</b>	<b>- 210</b>	<b>910</b>

**Toelichting**

- Ad 1. Door het verlengen van de looptijd van de hypothecaire lening Winair vindt de aflossing niet in in 2022 plaats maar in 2023. Middels deze desalderingen in 2022 en 2023 wordt dit in de begroting verwerkt.
- Ad 2. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

Tabel 135 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
18 Scheepvaart en Havens	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>38.880</b>	<b>36.323</b>	<b>24.903</b>	<b>10.158</b>	<b>9.105</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	23.115	95.576	70.603	58.342	51.142	
Nieuwe mutaties	454	- 1.648	- 1.613	- 1.363	- 1.363	- 1.449
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>62.449</b>	<b>130.251</b>	<b>93.893</b>	<b>67.137</b>	<b>58.884</b>	<b>56.859</b>

Tabel 136 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>18.01 Scheepvaart en havens</b>						
1 Ovb uitvoeringskosten naar P-budget	0	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500
2 Diversen	454	- 148	- 113	137	137	51
<b>Totaal</b>	<b>454</b>	<b>- 1.648</b>	<b>- 1.613</b>	<b>- 1.363</b>	<b>- 1.363</b>	<b>- 1.449</b>

### Toelichting

- Ad 1. Voor uitvoeringskosten van de walstroomregeling wordt het benodigde budget overgeboekt naar het personeelsbudget op artikel 98.
- Ad 2. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 137 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
18. Scheepvaart en Havens	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	150	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 19 Internationaal Beleid

**Tabel 138 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

19. Internationaal beleid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>46.411</b>	<b>47.616</b>	<b>46.238</b>	<b>46.016</b>	<b>45.586</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	- 34.515	- 35.433	- 35.258	- 34.272	- 33.782	
Nieuwe mutaties	122	- 806	369	344	342	267
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>12.018</b>	<b>11.377</b>	<b>11.349</b>	<b>12.088</b>	<b>12.146</b>	<b>12.071</b>

**Tabel 139 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>19.02 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking</b>	122	- 806	369	344	342	267
1 Diversen	122	- 806	369	344	342	267
<b>Totaal</b>	<b>122</b>	<b>- 806</b>	<b>369</b>	<b>344</b>	<b>342</b>	<b>267</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

**Tabel 140 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

19. Internationaal beleid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	1.335	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>1.335</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Tabel 141 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Ontvangsten	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>19 Internationaal beleid</b>						
1 Ontvangsten Interreg	1.335	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>1.335</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een ophoging van het uitgavenbudget op artikel 19 met de verwachte ontvangsten in het kader van de afwikkeling van eerdere Interreg programma's (periode tot en met 2013). De EU secretariaten die ondersteuning bieden aan de lidstaten bij de uitvoering van de projecten hebben minder kosten gemaakt dan ontvangen voor de technische bijstand. De niet bestede middelen worden teruggestort naar lenW en ingezet ten behoeve van het Nationaal Milieu Programma en de bouw van het Galileo Sensor Station op Bonaire.



## Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

**Tabel 142 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

20. Lucht en Geluid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>28.188</b>	<b>30.514</b>	<b>31.177</b>	<b>38.198</b>	<b>38.342</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	28.174	21.011	11.014	11.014	11.032	
Nieuwe mutaties	- 211	3.313	1.296	1.455	1.419	888
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>56.151</b>	<b>54.838</b>	<b>43.487</b>	<b>50.667</b>	<b>50.793</b>	<b>49.966</b>

**Tabel 143 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder</b>						
1 Loon- en prijsbijstelling 2022	1.754	558	1.296	1.455	1.419	588
2 Eindejaarsmarge	860	0	0	0	0	0
3 Kasschuif Omgevingswet Geluidsanering	- 2.755	2.755				
4 Diversen	- 70	0	0	0	0	300
<b>Totaal</b>	<b>- 211</b>	<b>3.313</b>	<b>1.296</b>	<b>1.455</b>	<b>1.419</b>	<b>888</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een toedeling van de prijsbijstelling 2022 binnen DGMI.
- Ad 2. Dit betreft een toedeling van de eindejaarsmarge (EJM) 2022 binnen DGMI.
- Ad 3. Dit betreft een kasschuif van 2022 naar 2023 ten behoeve van de subsidie regeling Sanering verkeerslawaaai onder de Omgevingswet. Als gevolg van de gewijzigde ingangsdatum van de Omgevingswet ( nu vastgesteld op 1 jan. 2023) is ook de nieuwe bijdrage regeling voor de sanering van verkeerslawaaai onder de Omgevingswet uitgesteld. Het verwacht overschot als gevolg van deze vertraging wordt doorgeschoven naar 2023.
- Ad 4. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

**Tabel 144 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

20. Lucht en Geluid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	400	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Tabel 145 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

21. Duurzaamheid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>55.770</b>	<b>36.525</b>	<b>36.703</b>	<b>31.676</b>	<b>30.922</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	7000	11500	5500	4500	1500	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e supplettoire begroting 2022	4.172	12.169	15.013	15.979	16.256	
Nieuwe mutaties	- 2.895	11.692	12.696	17.675	4.200	3.900
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>64.047</b>	<b>71.886</b>	<b>69.912</b>	<b>69.830</b>	<b>52.878</b>	<b>52.855</b>

Tabel 146 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>21.05 Duurzame productketens</b>						
1 DGMI prog M&S CE 2022	- 2.000	0	0	0	0	0
2 Eindejaarsmarge	1.145	0	0	0	0	0
3 Dekking ophoging CE-reeks	0	9.600	10.000	13.000	0	0
4 Loon- en prijsbijstelling 2022	0	400		2.000	2.000	2.000
5 Kasschuif KIA CE	- 1.863	192	696	675	300	0
<b>21.06 Natuurlijk kapitaal</b>						
6 CA-middelen recycklaat in bouwmaterialen	0	1.500	2.000	2.000	1.900	1.900
7 Diversen	- 177	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>- 2.895</b>	<b>11.692</b>	<b>12.696</b>	<b>17.675</b>	<b>4.200</b>	<b>3.900</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de bijdrage aan DGMI in het programma M&S Circulaire Economie 2022 door PBL
- Ad 2. Dit betreft een toedeling van de eindejaarsmarge (EJM) 2022 binnen DGMI.
- Ad 3. Dit betreft een budgetoverheveling van artikel 22 naar artikel 21 ten behoeve van de dekking van de ophoging van de reeks voor Circulaire Economie. Voor deze ophoging is tijdelijk, voor 2023 tot en met 2025, dekking uit de asbestmiddelen.
- Ad 4. Dit betreft een toedeling van de prijsbijstelling 2022 binnen DGMI.
- Ad 5. Dit betreft een kasschuif van 2022 naar 2023 vanwege de bijgestelde RVO raming omtrent de subsidieregeling KIA CE. De betalingen vinden pas vanaf 2023 plaats.
- Ad 6. Dit betreft een structurele overboeking van de middelen voor het verplicht percentage recycklaat in bouwmaterialen vanuit de Aanvullende Post naar artikel 21. Het verplicht percentage betreft normering met streefcijfers en maatregelen om gebruik van recycklaat in bouwmaterialen te bevorderen. De verplichting beoogt een impuls te geven aan de markt in secundaire grondstoffen met een verplicht gehalte aan gerecycleerd materiaal en afvalbeperkende maatregelen voor bijvoorbeeld staal en cement. Hiervoor is cumulatief € 30 miljoen gereserveerd t/m 2030, en daarna € 3 miljoen structureel. De middelen zijn 50/50 verdeeld over het ministerie van BZK en het ministerie van IenW.
- Ad 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 147 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
21. Duurzaamheid	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	27	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

**Tabel 148 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

22. Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>41.658</b>	<b>55.711</b>	<b>55.847</b>	<b>60.901</b>	<b>61.059</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	3300	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e supplettoire begroting 2022	65.170	35.728	35.726	36.245	36.577	
Nieuwe mutaties	- 13.925	- 4.433	- 5.283	- 8.092	- 115	- 901
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>96.203</b>	<b>87.006</b>	<b>86.290</b>	<b>89.054</b>	<b>97.521</b>	<b>96.815</b>

**Tabel 149 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>22.01 Veiligheid chemische stoffen</b>						
1 Terugboeking van RIVM IK naar OenM	2.000	0	0	0	0	0
2 Loon- en prijsbijstelling 2022	1.108	459	1.117	1.308	1.285	499
3 Naar LNV inzake Ctgb	- 986	0	0	0	0	0
4 Kasschuif Omgevingswet OenM	- 1.108	1.108	0	0	0	0
<b>22.03 Veiligheid bedrijven en transport</b>						
5 Dekking ophoging CE-reeks	0	- 9.600	- 10.000	- 13.000	0	0
6 Capaciteit VTH-stelsel. Dekking 7 fte	- 350	- 892	- 892	- 892	- 892	- 892
7 Overheveling ILT Inspectieview DGMI	- 308	- 308	- 308	- 308	- 308	- 308
8 Overboeking HBJZ tbv VTH	- 200	- 199	- 198	- 197	- 196	- 195
9 Kasschuif VTH OenM	- 15.000	5.000	5.000	5.000	0	0
10 Diversen	919	- 1	- 2	- 3	- 4	- 5
<b>Totaal</b>	<b>- 13.925</b>	<b>- 4.433</b>	<b>- 5.283</b>	<b>- 8.092</b>	<b>- 115</b>	<b>- 901</b>

### Toelichting

- Ad1. Dit betreft een budgetoverheveling van artikel 19 naar artikel 22 in het kader van een wijziging in de financiële administratie ten aanzien van de vastlegging van opdrachten aan de agentschappen RVO en RIVM. Hierbij wordt de jaropdracht en de aanvullende opdrachten aan RVO en RIVM op het eigen beleidsartikel vastgelegd en verantwoord. Deze mutatie betreft de overheveling van de meerjarige opdracht voor PFAS bronbeleid aan RIVM.
- Ad 2. Dit betreft een toedeling van de prijsbijstelling 2022 binnen DGMI.
- Ad 3. Dit betreft een overboeking van lenW naar LNV voor de werkzaamheden van het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb). De werkzaamheden van het CTGB betreffen beleidsadvies en de behandeling van bezwaren en beroepen op het terrein van de gewasbeschermingsmiddelen en biociden.
- Ad 4. Dit betreft een kasschuif op artikel 22 in het kader van dekking van Atlas Leefomgeving en Register Externe Veiligheid aan het Digitaal Stelsel Omgevingswet. De kasschuif gaat van 2022 naar 2023. De kasschuif is nodig om de koppeling van Atlas Leefomgeving en Register Externe Veiligheid aan het Digitaal Stelsel Omgevingswet in 2023 zelf in te kunnen passen in de begroting van OenM.
- Ad 5. Dit betreft een budgetoverheveling van artikel 22 naar artikel 21 ten behoeve van de dekking van de ophoging van de reeks voor Circulaire Economie. Voor deze ophoging is tijdelijk, voor 2023 tot en met 2025, dekking uit de asbestmiddelen.

- Ad 6. Dit betreft een overboeking van artikel 22 naar artikel 98 ten behoeve van de financiering van de benodigde capaciteit voor het vergunningverlening, toezicht en handhaving- stelsel (VTH). Dekking komt vanuit de toegekende CA middelen voor het VTH-stelsel. Het gaat hierbij om 7 fte op basis van HOT 2022. In 2022 wordt een lager budget overgeheveld aangezien de vacatures later zijn ingevuld.
- Ad 7. Dit betreft de overboeking van Programma Omgevingsveiligheid naar ILT voor Inspectieweet.
- Ad 8. Dit betreft een overboeking naar HBJZ in het kader van de versterking van het VTH-stelsel. Ten behoeve van het VTH-stelsel worden twee extra FTE aangetrokken.
- Ad 9. Dit betreft een kasschuif op artikel 22 in het kader van definanciering van de versterking VTH-stelsel. Voor de versterking van het VTH-stelsel zijn middelen bij het Coalitieakkoord overgekomen naar OenM. In het bestedingsplan voor de versterking van het VTH-stelsel is opgenomen dat verplichtingengrotendeels zullen overlopen naar 2023 tot en met 2026. Derhalve dient OenM een kasschuif van 2022 naar 2023 tot en met 2026.
- Ad 10. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 150 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

22. Omgevingsveiligheid en Milieuri- sico's	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	765	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>1.015</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

Tabel 151 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
23. Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>62.818</b>	<b>56.227</b>	<b>52.263</b>	<b>44.016</b>	<b>50.090</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	1.040	7.864	2.759	- 48	- 4.941	
Nieuwe mutaties	4.371	5.371	5.644	5.561	5.707	4.592
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>68.229</b>	<b>69.462</b>	<b>60.666</b>	<b>49.529</b>	<b>50.856</b>	<b>50.741</b>

Tabel 152 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>23.01 Meteorologie en seismologie</b>						
1 Hybride werken	975	0	0	0	0	0
2 Prijsbijstelling KNMI - Excl. EUMETSAT	686	342	543	489	538	302
3 POK - Begrotingsrapport	633	513	606	628	647	
4 Bestedingsplan WAU	500	600	500	500	500	500
5 Loonbijstelling KNMI 2022	483	230	366	329	395	222
6 OCW: KNMI - Instrumenten	0	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500
<b>23.02 Aardobservatie</b>						
7 Diversen	1.094	186	129	115	127	68
<b>Totaal</b>	<b>4.371</b>	<b>5.371</b>	<b>5.644</b>	<b>5.561</b>	<b>5.707</b>	<b>4.592</b>

### Toelichting

- Ad 1. Om uitroiling van hybride werken mogelijk te maken. Programma team heeft hiervoor een budgetplan opgesteld (o.a. kantoor- en werkplekaanpassingen).
- Ad 2. Dit betreft de toegekende prijsbijstelling aan het KNMI.
- Ad 3. Dit betreft het toegekende bedrag n.a.v. de toeslagaffaire (POK) om structurele verbeteringen in de informatiehuishouding te bewerkstelligen.
- Ad 4. WAU heeft betrekking op de volgende handelingsperspectieven. Het KNMI ontwikkelt een Early Warning Centre; als spil vande toekomstbestendige dienstverlening. Een robuuste informatie- data- en ICT infrastructuur is een noodzakelijke randvoorwaarde. Dit vergt zowel training en opleiding van zittendemedewerkers als ook werving van nieuwe collega's met name ICT architecten, software developers, security en reliabilityspecialisten en medewerkers op het gebied van risico's en continuïteit borging.
- Ad 5. Dit betreft de toegekende loonbijstelling KNMI.
- Ad 6. Dit betreft de bijdrage vanuit OCW innovatiefonds t.b.v. de aansluiting Rijk en Europa voor uitvoering van publiek wetenschappelijke taken t.a.v. volksgezondheid, schone en gezonde leefomgeving, meteorologie, seismologie, aardobservatie en klimaatverandering.
- Ad 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

**Tabel 153 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

23. Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

**Tabel 154 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

24. Handhaving en toezicht	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>182.359</b>	<b>169.875</b>	<b>169.654</b>	<b>169.937</b>	<b>169.331</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	2.000	12.500	14.500	14.500	14.500	
Nieuwe mutaties	- 956	21.223	19.382	19.701	18.480	16.538
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>183.403</b>	<b>203.598</b>	<b>203.536</b>	<b>204.138</b>	<b>202.311</b>	<b>200.369</b>

**Tabel 155 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>24.01 Personele uitgaven</b>						
1 Prijsbijstelling 2022	2.492	1.291	2.205	2.358	2.271	1.275
2 Boordcomputer Taxi investeringskosten	4.000	2.500	0	0	0	0
3 Werk aan Uitvoering	2.200	6.300	5.400	5.400	4.200	4.300
4 Begrotingsbesluitvorming 2022 DGMI oude claims ILT	0	2.756	2.756	3.208	3.208	3.208
5 ILT Prog veilig en duurzaam Schiphol	0	1.696	1.940	2.184	2.184	
6 Begrotingsbesluitvorming 2022 DGLM oude claims ILT	0	972	972	972	972	3.283
7 JenV Invoering Wet ter bescherming koopvaardij	623	440	440	440	440	440
<b>24.02 Materiële uitgaven</b>						
8 Dienstverleningsovereenkomst ILT 2022 ICT	- 8.508	0	0	0	0	0
9 Dienstverleningsovereenkomst ILT 2022 HR	- 7.301	0	0	0	0	0
10 Overboeking DGMO en DGLM naar ILT KIWA	2.000	1.400	800	800	800	800
11 ILT Bijdrage voor inzet bedrijfsvoering ivm transitie	- 752	- 752	- 752	- 752	- 752	- 752
12 Diversen	4.290	4.620	5.621	5.091	5.157	3.984
<b>Totaal</b>	<b>- 956</b>	<b>21.223</b>	<b>19.382</b>	<b>19.701</b>	<b>18.480</b>	<b>16.538</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een toedeling van de prijsbijstelling 2022 van de ILT.
- Ad 2. Dit betreft de incidentele investeringskosten m.b.t. de Boordcomputer Taxi.
- Ad 3. Dit betreft de Werk aan Uitvoering die de ILT heeft ontvangen.
- Ad 4. Dit betreft een structurele dekking voor oude problematiek OB2022.
- Ad 5. Dit betreft de overboeking van opdrachten Schiphol naar ILT voor ILT inzet voor het programma veilig en duurzaam Schiphol continuering.
- Ad 6. Dit betreft een structurele dekking voor oude problematiek OB2022.
- Ad 7. Dit betreft een bijdrage aan de Wet ter bescherming koopvaardij.
- Ad 8. Dit betreft de bijdrage voor dienstverlening ICT en HR conform dienstverleningsovereenkomst 2022.
- Ad 9. Dit is de bijdrage voor dienstverlening ICT en HR conform dienstverleningsovereenkomst 2022.



- Ad 10. Dit betreft de overboeking van DGMO en DGLM naar ILT voor de door de ILT geraamde kosten voor de compensatie voor de KIWA tarieven waar KIWA recht op heeft.
- Ad 11. Dit betreft de bijdrage voor inzet bedrijfsvoering van 7.19 FTE van ILT naar Bedrijfsvoering.
- Ad 12. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 156 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24. Handhaving en toezicht	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	0	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>	<b>24.700</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Tabel 157 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
25. Brede doeluitkering	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>954.172</b>	<b>954.174</b>	<b>954.173</b>	<b>954.276</b>	<b>954.276</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	14.203	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	37.319	37.319	37.319	37.323	37.323	37.323
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>1.005.694</b>	<b>991.493</b>	<b>991.492</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>	<b>991.599</b>

Tabel 158 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>25.01 Brede doeluitkering</b>						
1 LPO	37.319	37.319	37.319	37.323	37.323	37.323
<b>Totaal</b>	<b>37.319</b>	<b>37.319</b>	<b>37.319</b>	<b>37.323</b>	<b>37.323</b>	<b>37.323</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2022 op artikel 99 aan art 25.

## Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

**Tabel 159 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

26. Bijdrage investeringsfondsen	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>15.299.281</b>	<b>8.757.722</b>	<b>7.776.429</b>	<b>7.907.827</b>	<b>7.999.479</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	- 7.296.000	7.597.000	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	224.548	2.021.582	2.935.236	3.379.669	1.740.751	
Nieuwe mutaties	367.110	- 8.215.749	8.487.536	- 391.372	75.682	698.155
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>8.594.939</b>	<b>10.160.555</b>	<b>19.199.201</b>	<b>10.896.124</b>	<b>9.815.912</b>	<b>9.398.048</b>

**Tabel 160 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>26.01 Mobiliteitsfonds</b>						
1 Werk aan uitvoering	3.000	7.100	5.800	5.800	6.500	6.400
2 Omvorming Prorail	0	- 7.557.000	8.318.000	20.000	20.000	20.000
3 Verkeersveiligheids Rijks N-Wegen	0	50.000	50.000	50.000	50.000	0
4 Kasschuif verkeersveiligheids Rijks N-Wegen	0	- 25.000	- 25.000	25.000	25.000	0
5 Kaderaanpassingen	0	- 1.142.098	- 330.416	- 834.738	- 401.758	285.498
6 HXII: ISM - Unit Innovatie	- 2.750	- 3.740	- 3.740	- 3.740	0	0
7 LPO	344.005	362.413	325.533	342.982	343.033	308.370
8 IHH	5.655	4.587	5.415	5.614	5.778	0
<b>26.02 Deltafonds</b>						
1 Werk aan Uitvoering	1.200	2.900	2.300	2.300	2.600	2.600
2 Kaderaanpassing CA-middelen instandhouding	- 20.000	944	61.872	- 52.541	- 27.775	15.000
3 LPO	63.453	77.367	63.998	55.797	58.484	62.884
4 Diversen	- 27.453	6.778	13.774	- 7.846	- 6.180	- 2.597
<b>Totaal</b>	<b>367.110</b>	<b>- 8.215.749</b>	<b>8.487.536</b>	<b>- 391.372</b>	<b>75.682</b>	<b>698.155</b>

### Toelichting

Voor een specificatie van de nieuwe mutaties wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van de begroting van het Mobiliteitsfonds (artikel 19) en het Deltafonds (artikel 6).

## Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

Tabel 161 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97. Algemeen departement	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>44.908</b>	<b>44.597</b>	<b>44.909</b>	<b>44.942</b>	<b>44.801</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	30.789	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	9.055	4.135	- 31	- 213	- 213	
Nieuwe mutaties	8.577	2.256	2.817	2.582	2.652	3.097
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>93.329</b>	<b>50.988</b>	<b>47.695</b>	<b>47.311</b>	<b>47.240</b>	<b>46.585</b>

Tabel 162 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>97.01 Algemeen departement</b>						
1 Maatwerk KNMI - RWS	2.207	0	0	0	0	0
2 RIVM tariefstijging BEI	647	885	885	900	1.000	1.000
3 LPO	1.044	573	979	1.029	999	546
4 Diversen	4.679	798	953	653	653	1.551
<b>Totaal</b>	<b>8.577</b>	<b>2.256</b>	<b>2.817</b>	<b>2.582</b>	<b>2.652</b>	<b>3.097</b>

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een overboeking t.b.v. verstrekte maatwerkopdrachten die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht.
- Ad 2. Dit betreft een ophoging ter dekking van de tariefstijging van de Basisfinanciering Essentiële Infrastructuur. Deze stijging komt door de verhuizing van het RIVM naar een nieuw gebouw.
- Ad 3. Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2022 op artikel 99 aan art 97.
- Ad 4. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 163 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97. Algemeen departement	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	1.000	0	0	0	0	
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>2.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Niet-beleidsartikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Tabel 164 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

98. Personele uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>351.305</b>	<b>337.051</b>	<b>329.719</b>	<b>317.143</b>	<b>317.418</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	1.449	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletoire begroting 2022	22.076	19.256	15.199	14.547	13.827	
Nieuwe mutaties	56.971	50.947	55.469	52.423	48.543	32.842
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>431.801</b>	<b>407.254</b>	<b>400.387</b>	<b>384.113</b>	<b>379.788</b>	<b>352.315</b>

Tabel 165 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>98.01 Personele uitgaven</b>						
1 Personele budget MenG	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	0
2 Personele uitgaven DGWB capaciteit	1.500	2.420	2.420	2.420	2.420	2.420
3 Versterking kennisbasis PBL	0	0	1.740	1.740	1.740	1.740
4 AP Schiphol correctie opdrachten naar apparaat	3.522	5.428	7.499	7.900	7.300	0
5 Uitvoeringskosten naar P-budget	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
6 Externe inhuur LRH	0	1.774	1.981	1.632	620	0
7 BZK: centrale financiering GDI (personeel)	0	- 1.393	- 1.393	- 1.393	- 1.393	- 1.393
<b>98.02 Materiële uitgaven</b>						
8 BZK: centrale financiering GDI (materieel)	0	- 1.700	- 1.700	- 1.700	- 1.700	- 1.700
9 Inrichting IV-organisatie ANVS (toevoeging WAU)	0	1.600	1.300	1.200	1.300	1.400
10 Toekomst DMS	3.000	15.000	5.000	0	0	0
11 POK middelen 2022	5.010	3.324	3.924	4.069	4.187	0
12 CIO vliegende brigade	1.000	1.500	2.000	2.000	2.000	2.000
13 Herschikking Informatiehuishouding en POK	- 6.000	- 6.000	- 6.000	- 6.000	- 6.000	- 6.000
14 Dienstverleningsovereenkomst ILT 2022 HR	7.255	0	0	0	0	0
15 Informatiehuishouding		3.038	3.586	3.719	3.826	
16 Cyber security en vitaal	2.500	4.840	9.760	9.760	9.760	11.760
17 Diversen	37.384	17.816	22.052	23.776	21.183	21.115
<b>Totaal</b>	<b>56.971</b>	<b>50.947</b>	<b>55.469</b>	<b>52.423</b>	<b>48.543</b>	<b>32.842</b>

### Toelichting

- Ad 1. De projectenpool van DGMO is de afgelopen jaren flink in omvang van fte's gegroeid zonder dat hier structurele financiële dekking tegenover staat (HXII art 98). Voor de korte termijn dekking van 2022-2026 wordt een beroep gedaan op het Mobiliteitsfonds aangezien het hier gaat om fte's die werken aan lopende verkenningenprojecten uit het Mobiliteitsfonds.
- Ad 2. Voor het realiseren van de intensiveringen op het terrein van Water en Bodem is extra capaciteit noodzakelijk. Dat geldt voor meerdere onderdelen: taskforce Bodem en Klimaatadaptatie, de kabinetsprioriteit om Water en Bodem sturend te maken bij de gebiedsontwikkeling, de beleidstafel internationaal en Waterveiligheid Zeespiegelstijging.

- Tevens is extra inzet nodig voor het Zoetwaterprogramma, Noordzee Wadden en energietransitie. In totaal gaat het om een uitbreiding van ca. 36 fte.
- Ad 3. Extra inzet t.b.v. versterking van de kennisbasis binnen PBL 2024 en verder.
  - Ad 4. Het betreft het overboeken van de apparaatskosten van de uitvoeringskosten voor de Taskforce Schiphol (nieuwe programmaorganisatie Schiphol) naar art 98 inclusief het aandeel apparaatskosten bedrijfsvoering. Voor toewijzing van de AP is een bestedingsplan bij Financien ingediend waarop deze splitsing tussen opdrachten en apparaat is gebaseerd.
  - Ad 5. Voor uitvoeringskosten van de walstroomregeling wordt het benodigde budget overgeboekt naar het personeelsbudget (inclusief aandeel bedrijfsvoering). Dit wordt overgeboekt voor de jaren 2023-2027 van het verkregen budget uit de AP voor subsidie Walstroom.
  - Ad 6. Betreft benodigde middelen voor realisatie programma luchtruimherziening zoals toegezegd aan de Kamer. De reikwijdte van het programma vraagt om een integrale zorgvuldige aanpak met navenant aandacht voor onderbouwing van de resultaten van de planuitwerking. Doordat de specifieke kennis hiervoor niet beschikbaar is binnen lenW en het programma een looptijd kent, wordt er gebruik gemaakt van externe inhuur.
  - Ad 7/8. De middelen voor de GDI worden gecentraliseerd bij BZK.
  - Ad 9. Toevoeging van de WAU-middelen; Toekomstbestendige inrichting IV-organisatie en versnelling van de digitale agenda van de ANVS.
  - Ad 10. Dit zijn de kosten voor heel lenW voor de vervanging van een nieuw documentmanagementsysteem. Vervanging is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de continuïteit, veiligheid en eisen aan de documentatie voor informatiehuishouding.
  - Ad 11. Dit betreft de middelen voor de POK.
  - Ad 12. Dit betreft de uitbreiding die nodig is voor de implementatie -van het CIO-stelsel.
  - Ad 13. Dit betreft de herschikking van het budget voor informatiehuishouding en POK-middelen van art 98 naar art 99.
  - Ad 14. Dit is de bijdrage voor dienstverlening ICT en HR conform dienstverleningsovereenkomst 2022.
  - Ad 15. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.
  - Ad 16. Dit betreft de overheveling van de middelen voor cyber en vitaal naar het apparaatsbudget.
  - Ad 17. Dit betreft de overheveling van de middelen voor informatiehuishouding naar het apparaatsbudget.

Tabel 166 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
98. Apparaatsuitgaven kerndepartement	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>7.778</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletioire begroting 2022	920	411	197	0	0	
Nieuwe mutaties	2.635	0	0	0	0	0
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>11.333</b>	<b>5.841</b>	<b>5.627</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Niet-beleidsartikel 99 Nog Onverdeeld

Tabel 167 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
99. Nog onverdeeld	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Stand ontwerpbegroting 2022</b>	<b>4.639</b>	<b>6.150</b>	<b>8.343</b>	<b>8.871</b>	<b>9.304</b>	
Mutatie Nota van Wijziging 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie amendement 2022	0	0	0	0	0	
Mutatie 1e suppletore begroting 2022	518.558	532.403	482.933	491.048	488.545	
Nieuwe mutaties	- 522.241	- 538.229	- 484.192	- 492.807	- 490.721	- 443.511
<b>Stand ontwerpbegroting 2023</b>	<b>956</b>	<b>324</b>	<b>7.084</b>	<b>7.112</b>	<b>7.128</b>	<b>20.266</b>

Tabel 168 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
<b>99.01</b>	<b>Nog onverdeeld</b>						
1	Loon- en prijsbijstelling 2022	- 492.215	- 531.804	- 482.215	- 490.311	- 487.800	- 455.611
2	Eindejaarsmarge	- 20.132	0	0	0	0	0
3	POK-middelen	- 13.394	- 8.887	- 10.491	- 10.877	- 11.195	0
4	Centrale reservering WAU-middelen	0	0	6.600	6.600	6.600	6.600
5	Herschikking POK-middelen	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
6	Cybersecurity	0	4.340	9.260	9.260	9.260	11.260
7	Cyber security en vitaal	- 2.500	- 4.840	- 9.760	- 9.760	- 9.760	- 11.760
8	Informatiehuishouding		- 3.038	- 3.586	- 3.719	- 3.826	
Totaal		- 522.241	- 538.229	- 484.192	- 492.807	- 490.721	- 443.511

### Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loon- en prijsbijstelling 2022 aan het Mobileitsfonds en het Deltafonds en aan de verschillende artikelen op dit begrotingshoofdstuk (HXII).
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge (EJM) aan de diverse artikelen op dit begrotingshoofdstuk. De EJM is bij de 1e suppletore begroting 2022 op artikel 99 geparkeerd in afwachting van nadere besluitvorming.
- Ad 3. Dit betreft de toedeling van de middelen voor de opvolging van de maatregelen uit de kabinetsreactie op het rapport 'ongekend onrecht' van de Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvang-toeslag (POK).
- Ad 4. Dit betreft de centrale reservering van de middelen voor Werk aan Uitvoering (WAU) die op een later moment aan de verschillende lenW-artikelen zullen worden toebedeeld.
- Ad 5. Dit betreft een herschikking van de aanvullende POK middelen van artikel 98 naar 99.
- Ad 6. Dit betreft de reservering van middelen voor Cybersecurity op artikel 99.
- Ad 7. Dit betreft de overheveling van de middelen voor cyber en vitaal naar het apparaatsbudget.
- Ad 8. Dit betreft de overheveling van de middelen voor informatiehuishouding naar het apparaatsbudget.

## Bijlage 4: Moties en toezeggingen

Tabel 169 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die zijn afgerond		
Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
34550-XII-31 verzoekt de regering te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door boven op de mondiale afspraken op Europees niveau uitstoot apart te beprizen	Parlementair agenda punt [03-11-2016] - Begrotingsbehandeling lenM	Afgedaan met brief EZK Beoordeling van het Fit-for-55-pakket van de Europese Commissie van 17 september 2021
34550-A-38 verzoekt de regering, eventuele aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van deze projecten in mindering te brengen op de toelagave	Parlementair agenda punt [28-11-2016] - MIRT	Uitgaande brief [20-05-2021] - Verzamelbrief Verkeersveiligheid en Wegen Commissiedebat 1 juni 2021
34550-XII-72 verzoekt de regering, de doelstellingen van de subsidie aan de Fietsersbond duidelijker te koppelen aan de doelen uit de Agenda Fiets, deze hierop tussentijds te evalueren en de subsidieregeling eventueel de komende jaren hier inhoudelijk op te herijken en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [22-02-2017] - Subsidieregeling Fietsersbond	Uitgaande brief [01-06-2021] - Evaluatie subsidieregeling Fietsersbond
30175, nr. 300 verzoekt de regering om een internationale schoneluchtsamenwerking op te zetten met omliggende landen,	Parlementair agenda punt [05-07-2018] - Luchtkwaliteit	Uitgaande brief [26-03-2021] - Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord en reactie op enkele moties en toezeggingen op het terrein van luchtkwaliteit
35000-A-9 verzoekt de regering binnen de NMCA- en MIRT-systematiek en bij de vorming van het Mobiliteitsfonds de niet-stedelijke regio's een prominente plek te geven,	Parlementair agenda punt [25-09-2018] - MIRT	Uitgaande brief [29-06-2021] - Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
28089, nr. 110 verzoekt de regering, om samen met IPO en VNG in beeld te brengen hoe de situatie, aanpak en kosten voor asbestleidendaken verschillen van andere asbestdaken, te bekijken welke gemeentelijke of provinciale subsidieregelingen voor deze doelgroep toegepast kunnen worden, en in overleg met deze partijen uit te werken hoe in aanvulling op het landelijk asbestfonds voor eigenaren van asbestleidendaken via maatwerk een passende oplossing gerealiseerd kan worden,	Parlementair agenda punt [07-02-2019] - Externe Veiligheid	Uitgaande brief [01-12-2021] - Voortgangsbrief asbest
29984, nr. 817 verzoekt de regering om, voor het einde van 2019 een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor de reiziger op reistijd, prijs en milieu-impact tussen auto, trein en vliegtuig samen met de reisbranche (bijvoorbeeld door het sluiten van een green deal) op trajecten richting de grote Europese steden zoals Brussel, Parijs, Frankfurt en London.	Parlementair agenda punt [21-02-2019] - Internationaal spoor	Uitgaande brief [03-12-2021] - Ontwikkelingen internationale personenvervoer per spoor
29984, nr. 839: verzoekt de regering, om in de modellen voor de markt- en capaciteits-analyse de klimaatopgave mee te nemen als uitgangspunt zodat er een beter beeld ontstaat over de toekomstige vraag naar ov,	Parlementair agenda punt [18-04-2019] - Spoor	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
31936, nr. 665 verzoekt de regering, het RIVM opdracht te geven werknemers op Schiphol mee te nemen in het lopende onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol,	Parlementair agenda punt [26-09-2019] - Luchtvaart	Uitgaande brief [01-10-2021] - RIVM rapport haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol
31936, nr. 669 verzoekt de regering, de sector te vragen te onderzoeken in hoeverre voor de inwoners een «vliegweerbericht» kan worden ontwikkeld met daarin in ieder geval het te verwachten baangebruik, en de Kamer uiterlijk bij de uitwerking van de nieuwe systematiek hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [26-09-2019] - Luchtvaart	Uitgaande brief [16-06-2021] - Brief over diverse onderwerpen met betrekking tot luchthavens
31305, nr. 305 verzoekt de regering, om in overleg met de betrokken brancheverenigingen en het Rijksvastgoedbedrijf voor 1 mei 2020 te komen tot afspraken om knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van de overeenkomsten met de pomphouders weg te nemen,	Parlementair agenda punt [05-12-2019] - Duurzaam Vervoer	Uitgaande brief [01-11-2021] - Uitvoering motie Von Martels/Postma (Kamerstuk 31305, nr. 305)
35300-A-33 verzoekt de regering, een onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en hierbij te bezien op welke wijze er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die ervoor zorgen dat de kans op ongelukken op de N9 afneemt,	Parlementair agenda punt [25-11-2019] - MIRT	Uitgaande brief [09-06-2021] - MIRT voortgangsbrief



Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
<a href="#">32852, nr. 108</a> verzoekt de regering, het effect van de importheffing op buitenlands afval te monitoren om te bepalen of de doelstelling van een reductie van 0,2 megaton CO2 ook daadwerkelijk wordt gehaald, en om de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [12-12-2019] - Circulaire economie	Uitgaande brief [21-04-2022] - Producten beoordeling afvalstof of product en experimenteren voor de circulaire economie
<a href="#">35188, nr. 13</a> verzoekt de regering, om bij de voorliggende wet en onderliggende regelgeving geen nationale kop te creëren op de apk-eisen, zich er in Europees verband voor te blijven inzetten dat er vanuit de apk-plicht geen extra regels hieromtrent voortvloeien, en indien er voornemens zijn om via andere regelgeving met extra eisen te komen rond de apk-eisen voor deze voertuigen, de Kamer hier tijdig voor de besluitvorming expliciet op te wijzen; verzoekt de regering tevens, te monitoren wat de effecten van de huidige vormgeving van de apk-keuring voor snelle landbouw- of bosbouw-trekkers zijn op de kosten en de uitvoerbaarheid voor de agrarische sector, en de Kamer hierover binnen drie jaar te informeren	Parlementair agenda punt [22-01-2020] - Wijziging Wegenverkeerswet registratie- en kentekenplicht motorrijtuigen met beperkte snelheid (35 188)	Uitgaande brief [20-05-2021] - Verzamelbrief Verkeersveiligheid en Wegen Commissiedebat 1 juni 2021
<a href="#">35188, nr. 14</a> verzoekt de regering, om de SWOV een nieuwe meting uit te laten voeren naar de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen; verzoekt de regering tevens, om jaarlijks de verkeersveiligheidscijfers te monitoren en daarbij de effecten van de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen op de verkeersveiligheid voor andere weggebruikers te evalueren	Parlementair agenda punt [22-01-2020] - Wijziging Wegenverkeerswet registratie- en kentekenplicht motorrijtuigen met beperkte snelheid (35 188)	Uitgaande brief [20-05-2021] - Verzamelbrief Verkeersveiligheid en Wegen Commissiedebat 1 juni 2021
<a href="#">24804, nr. 104</a> verzoekt de regering, in breed EU-verband een centrale rol voor EASA te verkennen in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voor maatschappijen uit de EU en op vluchten die vanaf en naar EU-luchthavens worden uitgevoerd,	Parlementair agenda punt [04-02-2020] - Vliegen boven conflictgebieden	Uitgaande brief [24-06-2021] - Publicatie rapport Safe flight routes, responses to escalating conflicts, 2021 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en tijdelijke verlenging convenant
<a href="#">24804, nr. 107</a> verzoekt de regering, te verkennen of de overheidsinstanties binnen de expertgroep doorzettingsmacht kunnen krijgen als het gaat om het besluit om wel of niet over en naar conflictgebieden te vliegen en welke overheidsinstantie dan aanspreekbaar is als eindverantwoordelijke,	Parlementair agenda punt [04-02-2020] - Vliegen boven conflictgebieden	Uitgaande brief [24-06-2021] - Publicatie rapport Safe flight routes, responses to escalating conflicts, 2021 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en tijdelijke verlenging convenant
<a href="#">24804, nr. 109</a> verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de Nederlandse overheid in ons wetssysteem de mogelijkheid krijgt om een bindende aanwijzing uit te vaardigen over het vliegen in het luchtruim van derde landen en de Kamer in het derde kwartaal te informeren op welke wijze dat het beste zou kunnen; verzoekt de regering tevens, om uiterlijk in het tweede kwartaal te rapporteren over de stand van zaken, in ieder geval de juridische mogelijkheden die er zijn om dit te doen,	Parlementair agenda punt [04-02-2020] - Vliegen boven conflictgebieden	Uitgaande brief [24-06-2021] - Publicatie rapport Safe flight routes, responses to escalating conflicts, 2021 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en tijdelijke verlenging convenant
<a href="#">24804, nr. 111</a> verzoekt de regering, voordat eventueel wordt besloten over een grotere rol van EASA bij besluitvorming over vliegen boven conflictgebieden, eerst de gevolgen en de voor- en nadelen van verdere Europese samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid in kaart te brengen en zo snel mogelijk aan de Kamer te sturen,	Parlementair agenda punt [04-02-2020] - Vliegen boven conflictgebieden	Uitgaande brief [24-06-2021] - Publicatie rapport Safe flight routes, responses to escalating conflicts, 2021 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en tijdelijke verlenging convenant
<a href="#">29232, nr. 19</a> verzoekt de regering, zich Europees in te zetten voor een groene heropbouw van de sector door onder andere de toekenning van gratis EU ETS-rechten op te schorten en de Europese slotverordening te herzien zodat duurzaamheid een criterium voor slotallocatie kan worden	Parlementair agenda punt [06-05-2020] - Steunmaatregelen Air France - KLM	Afgedaan met brief EZK Beoordeling van het Fit-for-55-pakket van de Europese Commissie van 17 september 2021
<a href="#">30015, nr. 69</a> verzoekt de regering, het opstellen van een definitief handelingskader voor pfas te versnellen en nog dit jaar een consultatieversie te publiceren	Parlementair agenda punt [12-05-2020] - Bodem	Uitgaande brief [13-12-2021] - Actualisatie handelingskader PFAS
<a href="#">31936, nr. 767</a> verzoekt de regering, de mogelijkheden voor het invoeren van sociale vestigingseisen in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [18-06-2020] - Luchtvaart en corona	Uitgaande brief [16-06-2021] - Vijfde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol
<a href="#">32852, nr. 127</a> verzoekt de Staatssecretaris, in overleg met de Nederlandse textielketen, zich binnen Europa in te zetten voor fondsen die de Nederlandse ambitie	Parlementair agenda punt [30-06-2020] - Circulaire Economie	Uitgaande brief [20-05-2021] - Voortgangsrapportage circulair textiel

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
ondersteunen en daarbij ook nadrukkelijk in te zetten op een gesloten keten in Europa inclusief producentenverantwoordelijkheid		
<a href="#">32852, nr. 121</a> verzoekt de regering, om te onderzoeken of de recyclebaarheid van kleding en schoenen in de aanbestedingsregels kan worden opgenomen	Parlementair agenda punt [30-06-2020] - Circulaire Economie	Uitgaande brief [20-05-2021] - Voortgangsrapportage circulair textiel
<a href="#">35300-A-103</a> verzoekt de regering, verkeersveiligheid als belangrijke pijler mee te wegen in de nieuwe NMCA	Parlementair agenda punt [02-07-2020] - MIRT	Uitgaande brief [29-06-2021] - Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
<a href="#">31936, nr. 755</a> verzoekt de regering om deze zomer door het NLR in samenspraak met het RIVM een onderzoek bestaande uit in ieder geval simulaties en metingen te laten starten naar het effect van filter- en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID-19 in vliegtuigen en voor het einde van het zomerreces de eerste bevindingen en de stand van zaken hiervan te delen met de Kamer; verzoekt de regering tevens om voor het zomerreces aan de Kamer inzichtelijk te maken welke maatschappijen nu niet beschikken over HEPA-filters en welke consequenties hieraan verbonden kunnen worden	Parlementair agenda punt [18-06-2020] - Luchtvaart en corona	Uitgaande brief [21-06-2021] - Eindrapport NLR/RIVM onderzoek naar besmettingsrisico's aan boord van vliegtuigen
<a href="#">29398, nr. 833</a> verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de huidige cursus EMG verbeterd zou kunnen worden en in hoeverre andere technische mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld een snelheidsbegrenzer, zouden kunnen helpen om risicovol rijgedrag en recidive tegen te gaan,	VAO Handhaving in het verkeer 2 juli 2020	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
<a href="#">29398, nr. 852</a> verzoekt de regering om de pilot zo in te richten dat er vanuit de aanvrager van het rijbewijs wordt gedacht, de Diabetesverenging wordt betrokken bij de opzet en de Kamer voor het AO CBR wordt geïnformeerd over de opzet van de pilot,	Parlementair agenda punt [10-09-2020] - CBR Medische keuringen	Uitgaande brief [17-06-2021] - Verzamelbrief rijvaardigheid en rijgeschiktheid
<a href="#">35426, nr. 16</a> verzoekt de regering, om bij het gebiedsgericht werken de infrastructuur voor fietsers en voetgangers een nadrukkelijke plek te geven	Parlementair agenda punt [10-09-2020] - Wet Mobiliteitsfonds	Uitgaande brief [09-06-2021] - MIRT voortgangsbrief
<a href="#">35426, nr. 17</a> verzoekt de regering, de NMCA up-to-date te brengen zodat deze aansluit op de doelstelling van het Mobiliteitsfonds; verzoekt de regering tevens, om voor de hoofdwegenindicator een gelijkwaardige variant op te stellen zodat de economische verlieskosten van het spoor ook in kaart kunnen worden gebracht en binnen een MKBA voor een infraproject beter met elkaar kunnen worden vergeleken;	Parlementair agenda punt [10-09-2020] - Wet Mobiliteitsfonds	Uitgaande brief [29-06-2021] - Integrale Mobiliteitsanalyse 2021
<a href="#">35426, nr. 18</a> verzoekt de regering, bij nieuwe infrastructurele projecten een gebieds-coördinator aan te stellen die zorgt dat burgerinitiatieven die met dat project samenhangen, tijdig en serieus worden meegenomen in de verdere besluitvorming	Parlementair agenda punt [10-09-2020] - Wet Mobiliteitsfonds	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
<a href="#">29398, nr. 872</a> verzoekt de regering in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.	Parlementair agenda punt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
<a href="#">29398, nr. 863</a> verzoekt de regering, na publicatie van het definitieve toelatingskader alles op alles te zetten om de toelating van LEV's zo snel mogelijk toe te staan, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [13-07-2021] - Kader Lichte Elektrische Voertuigen
<a href="#">29398, nr. 874</a> verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de mogelijkheid tot een wettelijke verplichting voor het continu voeren van autoverlichting en de Tweede Kamer over de uitkomsten uiterlijk in het tweede kwartaal van 2021 te informeren,	Parlementair agenda punt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [07-07-2021] - Uitkomsten onderzoek continu voeren autoverlichting, stand van zaken gehandicaptenvoertuigenkader en optimalisaties beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen
<a href="#">27625, nr. 514</a> verzoekt de regering, de eilanden te ondersteunen bij het vergroten van de effectiviteit van hun afvalwaterbeheer,	Parlementair agenda punt [27-10-2020] - Water	Uitgaande brief [16-11-2021] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 22 november 2021

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
27625, nr. 521 verzoekt de regering, tevens het eerder voorgenomen plan voor verzilting van het Volkerak-Zoommeer definitief te schrappen, zodat het kader voor verdere planvorming in de zuidwestelijke delta duidelijk is,	Parlementair agenda punt [27-10-2020] - Water	Uitgaande brief [18-03-2022] - Nationaal Water Programma 2022-2027
23645, nr. 732 verzoekt de regering, samen met werkgevers en werknemers scenario's uit te werken voor het ov-personeel waarbij vooraf duidelijk is welke gevolgen coronamaatregelen hebben voor het ov en het ov-personeel,	Parlementair agenda punt [04-11-2020] - Openbaar vervoer en taxi	Uitgaande brief [16-12-2021] - Vervoerplannen 2022, BVOV en actuele ontwikkelingen OV en taxi
35570-XII-42 verzoekt de regering, om toe te werken naar een verbod op verbranden van afval door de gronden waarop textiel geschikt is voor recycling explicieter te bepalen en vervolgens vast te leggen in het Landelijk Afvalbeheerplan,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [20-05-2021] - Voortgangsrapportage circulair textiel
35570-XII-44 verzoekt de regering, om toe te werken naar meer onaangekondigde controles, en de Kamer jaarlijks bij de publicatie van de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven te informeren over het percentage onaangekondigde inspecties,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [25-06-2021] - Aanbieding Staat van de Veiligheid 2020
35570-XII-48 verzoekt de regering, regelgeving uit te werken voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van de textielbranche, waarin in ieder geval aan bod komen: –doelstellingen op het gebied van inzameling & recycling, –productontwerp gericht op recycling, –gedifferentieerde transitiebijdrage, en na te streven om in het eerste kwartaal 2021 te beslissen over invoering hiervan als vrijwillige UPV onvoldoende voortgang op deze punten laat zien	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [20-05-2021] - Voortgangsrapportage circulair textiel
35570-XII-19 verzoekt de regering, in samenspraak met de provincie de integrale belangen van industrie, wonen en werken af te wegen, en in het bijzonder het behoud van watergebonden bedrijvigheid zoals de maakindustrie met bijvoorbeeld scheepswerf Damen, zodat deze behouden kunnen blijven voor de Amsterdamse haven,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [27-05-2021] - Verzamelbrief Commissiedebat Maritiem 2 juni 2021
35570-XII-21 verzoekt de regering, in het vervolgtraject de mogelijkheden te onderzoeken ook ondernemers met voertuigen in Euroklasse 4 te ondersteunen bij de overstap naar zero emissie, en met gemeenten te overleggen over eenduidig lokaal beleid ten aanzien van ontheffingen voor ondernemers die door overmacht niet op tijd kunnen beschikken over een emissievrij voertuig,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [16-12-2021] - Steun voor ondernemers in overgang naar zero emissie zones
35570-XII-28 verzoekt de regering, volstrekt helder te maken dat handelingen als appen, spelletjes spelen en socialmediagebruik tijdens het rijden in hun geheel niet zijn toegestaan, en de Kamer hierover te informeren op welke manier zij dat wil gaan verduidelijken,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
35570-XII-35 verzoekt de regering, om in overleg te gaan met alle ov-vervoerders om te verkennen of in coronatijd tijdens zeer drukke momenten – waarbij de veiligheid in het geding is – de eerste klasse kan worden opengesteld voor reizigers uit de tweede klasse,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW	Uitgaande brief [11-05-2021] - Verzamelbrief verschillende dossiers (openbaar) personenvervoer
29984-913 verzoekt de regering: –een innovatieve raildenktank op te zetten als onderdeel van de spoorconcessie met de NS die jaarlijks een out-of-the-box-advies geeft over mogelijkheden om met bestaande infrastructuur meer vervoers-waarde te realiseren vanuit een meerjarig perspectief en dit jaarlijks te rapporteren en naar de Kamer te sturen; –deze innovatieve raildenktank te laten bestaan uit een talentvolle mix van onafhankelijke deskundigen/wetenschappers, ProRail, NS, het Railcenter, reizigers, en te laten leiden door een onafhankelijk voorzitter; –internationale best practices mee te nemen bij de denktank en de denktank na drie jaar te evalueren,	Parlementair agenda punt [26-11-2020] - Spoorordening	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
30015, nr. 86 verzoekt de regering, bij de herziening van het stelsel met voorstellen te komen om de publieke betrokkenheid waar deze onvoldoende aanwezig is te vergroten en daarbij ook aandacht te besteden aan versterken van toezicht en handhaving	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas	Uitgaande brief [04-04-2022] - Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer
30015, nr. 87 verzoekt de regering, te onderzoeken hoe lessen uit deze casus zijn te trekken en deze te gebruiken om extra waarborgen voor integriteit en rolzuiverheid in te bouwen in de voorbereiding van besluiten en in de VTH-keten, en de Kamer over de uitkomsten te informeren	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas	Uitgaande brief [16-11-2021] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 22 november 2021
30015, nr. 97 verzoekt de regering, te onderzoeken of het mogelijk is om in normdocumenten alle relevante stoffen op te nemen, ook als dat geen genormeerde stoffen zijn; - verzoekt de regering, tevens een grondstoffen- of materialenpaspoort te introduceren, zodat grondstromen goed gevolgd kunnen worden, en de Kamer hierover in het voorjaar van 2021 te informeren	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas	Uitgaande brief [04-04-2022] - Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer
35570-XII-64 verzoekt de regering, de gevolgen van het eigen watermanagement mee te nemen in de aanpak van de droogte	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [02-06-2021] - Voortgangsbrief water
35570-XII-65 verzoekt de regering, in beleidsstukken en beleidsuitvoering, zoals de Agenda voor het Waddengebied en het bijbehorende uitvoeringsprogramma, te zorgen dat de positie en activiteiten van economische sectoren, zoals de pootaardappelsector, maar ook breder de akkerbouw en toerisme, voldoende worden geborgd; verzoekt de regering, met betrokkenheid van (agrarische) ondernemers en bewoners een impactanalyse te maken voor de Waddenagenda en het bijbehorende uitvoeringsprogramma, voordat deze definitief worden vastgesteld, waaruit de gevolgen voor economische sectoren en de regio duidelijk worden	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [07-06-2021] - Verzamelbrief Wadden
35570-XII-77 verzoekt de regering, om ten behoeve van de formatie een verkenning te doen met medeoverheden hoe aandacht voor ruimtelijke kwaliteit nog meer verbonden kan worden met de wateropgave, en de Kamer te informeren welke mogelijkheden er zijn om dit zo veel mogelijk te stimuleren in het waterbeleid	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [02-06-2021] - Aanbieding rapport motie De Groot en Bromet inzake ruimtelijke kwaliteit en de wateropgave
35570-XII-94 verzoekt de regering om in overleg te treden met drinkwaterbedrijven en aandeelhouders/overheden om te komen tot een tijdige herziening van de WACC (ingaaude 2022) teneinde continuïteit van de drinkwaterbedrijven en hun kerntaken te kunnen waarborgen,	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [10-05-2021] - ILT rapport Financierbaarheid investeringsopgave drinkwatersector
35570-XII-82 verzoekt de regering, om de kernwaarden rust, ruimte en stilte uit te werken in criteria, zodat een duidelijk afwegingskader ontstaat bij het uitwerken van deze kernwaarden in de uitvoeringsagenda	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [07-06-2021] - Verzamelbrief Wadden
35570-A-24 verzoekt de regering, de toekomstige geluidsbelasting in kaart te brengen en aan te geven welke geluidwerende maatregelen genomen kunnen worden om de geluidshinder zo veel als mogelijk leefbaar te houden voor de omwonenden en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [09-06-2021] - MIRT voortgangsbrief
35570-A-25 verzoekt de regering, het breed beschikbaar maken van mobiliteitshubs te onderzoeken en hier samen met de provincie Gelderland een pilot naar te starten in Gelderland	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
35570-A verzoekt de regering een overzicht te geven van de mogelijkheden die er Europees zijn om personenvervoer per spoor te financieren en de Kamer hierover in het voorjaar te informeren	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [09-06-2021] - Connecting Europe Facility en spoorprojecten

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
35570-A-30 verzoekt de regering, gehoor te geven aan de oproep van omwonenden en verschillende organisaties en de varianten voor lagere en beweegbare bruggen op te nemen als mogelijkheid voor verdere uitwerking	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [09-06-2021] - MIRT voortgangsbrief
29383, nr. 353 verzoekt de regering, om de provincie Limburg en de gemeente Venlo te betrekken bij de gesprekken voor een nieuw convenant en gezamenlijk een plan op te stellen om het aantal ammoniaktreinen door woonkernen te verminderen en zo mogelijk af te bouwen	Parlementair agenda punt [09-12-2020] - Leefomgeving	Uitgaande brief [10-12-2021] - Spoorveiligheid
29383, nr. 354 verzoekt de regering om zich in Europees verband in te zetten voor een onderzoek dat in kaart brengt welke productieprocessen waarin ZZS gebruikt worden essentieel zijn voor de overgang naar een klimaatneutrale en circulaire economie, en die als essentieel gebruik aan te merken zolang er geen veiliger alternatieven zijn, en te bezien in welke mate de EU actief kan en moet inzetten op het behouden van dergelijke materialen door middel van recycling binnen Europa	Parlementair agenda punt [09-12-2020] - Leefomgeving	Uitgaande brief [24-09-2021] - Uitvoering motie Ziengs - essentiële ZZS in de transitie naar een CE
35570-A-27 verzoekt de regering, in samenwerking met de vier noordelijke provincies een deltaplan van en voor het Noorden op te stellen waarin een integraal plan met lenW, BZK en EZK wordt opgesteld om de bereikbaarheid en het wonen en werken in het Noorden te stimuleren, waarbij de Lelylijn een belangrijk onderdeel is, en de hoofdcontouren van dit deltaplan met de Kamer te delen voor 1 mei 2021,	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [09-06-2021] - MIRT voortgangsbrief
33450, nr. 97 verzoekt de regering, de uitvoering van het Noordzeeakkoord met spoed ter hand te nemen	Parlementair agenda punt [27-01-2021] - Akkoord voor de Noordzee	Uitgaande brief [09-11-2021] - Tweede Voortgangsrapportage Noordzeeoverleg
33450, nr. 99 verzoekt de regering, bij de planvorming nadrukkelijk te onderzoeken of deze eilanden multifunctioneel kunnen worden ontworpen en ontwikkeld, en het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties hierbij te betrekken,	Parlementair agenda punt [27-01-2021] - Akkoord voor de Noordzee	Uitgaande brief [18-03-2022] - Nationaal Water Programma 2022-2027
33450, nr. 102 verzoekt de regering, om binnen het monitoring- en onderzoeksprogramma die onderdelen die zich richten op de effecten van windparken op zowel de natuur als de visserij, prioritair op te pakken	Parlementair agenda punt [27-01-2021] - Akkoord voor de Noordzee	Uitgaande brief [09-11-2021] - Tweede Voortgangsrapportage Noordzeeoverleg
33450, nr. 105 verzoekt de regering, indien er knelpunten ontstaan over ruimtegebruik in de Noordzee als gevolg van het Noordzeeakkoord en Noordzeeoverleg, de maritieme belangen voor internationale vaarwegen en belangen van Defensie te bewaken	Parlementair agenda punt [27-01-2021] - Akkoord voor de Noordzee	Uitgaande brief [09-11-2021] - Tweede Voortgangsrapportage Noordzeeoverleg
33450-107 verzoekt de regering, twee keer per jaar aan de Kamer te rapporteren over de samenwerking, voortgang en resultaten van het Noordzeeoverleg	Parlementair agenda punt [27-01-2021] - Akkoord voor de Noordzee	Uitgaande brief [04-06-2021] - Voortgangsrapportage Noordzeeoverleg
35591-9 verzoekt de regering in samenspraak met relevante partijen zoals docenten en de VO-raad te kijken of verkeersveiligheid voldoende aan bod komt in het voortgezet onderwijs en waar meer ondersteuning nodig is op dit gebied;	Parlementair agenda punt [10-02-2021] - Aanpak van hufterig gedrag in het verkeer	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
35591, nr. 10 verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat mede aan de hand van de initiatiefnota van het lid Postma (Kamerstuk: 35591) de aanpak om hufterig gedrag in het verkeer tegen te gaan wordt geïntensiveerd en de Kamer elk halfjaar te informeren op welke wijze stappen zijn gezet;	Parlementair agenda punt [10-02-2021] - Aanpak van hufterig gedrag in het verkeer	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
29398, nr. 765 verzoekt de Minister, de kansrijke maatregelen inzake voertuigveiligheid van de scootmobiel genoemd in het SWOV-rapport, te weten: •scootmobielen voorzien van een rem waarmee de gebruiker actief kan remmen; •de stabiliteit van de scootmobiel verbeteren; •scootmobielen voorzien van stuurhoekbeveiliging; zo spoedig mogelijk te realiseren, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [30-10-2019] - Stint	Uitgaande brief [13-07-2021] - Kader Lichte Elektrische Voertuigen



Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
<a href="#">32813, nr. 629</a> verzoekt de regering, alvast rekening te houden met een grotere opgave voor windenergie op zee door bijvoorbeeld alvast extra locaties vast te stellen in 2021,	Parlementaire agenda 03-12-2020 2e termijn Notaoverleg Klimaat en Energie	Uitgaande brief [18-03-2022] - Nationaal Water Programma 2022-2027
<a href="#">30175, nr. 363</a> verzoekt om te onderzoeken op welke manier het aantal deelnemers van de samenwerkingsverklaring Asbest kan worden vergroot	Parlementair agenda punt [25-02-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [01-12-2021] - Voortgangsbrief asbest
<a href="#">30175, nr. 364</a> verzoekt te onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om het vezelverlies van kleding bij het dragen en wassen te minimaliseren	Parlementair agenda punt [25-02-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [20-05-2021] - Monitor Plastic Pact NL 2019
<a href="#">30175, nr. 365</a> verzoekt in Europees verband op aan te dringen dat microplastics uit alle verzorgingsproducten worden verbannen en dat alle voedselcontactmaterialen, zoals babyflesjes, gegarandeerd veilig zijn en dus geen plasticdeeltjes loslaten of schadelijke additieven bevatten	Parlementair agenda punt [25-02-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [20-05-2021] - Monitor Plastic Pact NL 2019
<a href="#">31409, nr. 314</a> verzoekt de regering, om uiterlijk 1 juni een stappenplan naar de Kamer te sturen waarin de stappen om deze motie zo snel mogelijk uit te voeren precies worden beschreven en waarin staat per wanneer de verkeersbegeleiding gerealiseerd zal zijn,	VAO Maritiem 14 april 2021	Uitgaande brief [19-11-2021] - Tweede Voortgangsbrief OvV-rapport MSC Zoe
<a href="#">29398, nr. 918</a> verzoekt de regering, in gesprek te gaan met het CBR en rijschoolhouders en in gezamenlijkheid te bezien of de door het CBR voorgestelde maatregelen per 1 juni niet averechts werken op het slagingspercentage en in samenspraak te komen tot eventuele alternatieve oplossingen om de achterstand in te lopen,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [25-05-2021] - Maandrapportage CBR corona-inhaalslag examens
<a href="#">29398, nr. 919</a> verzoekt de regering, om samen met het CBR en de rijscholenbranche de adviezen uit het rapport-Roemer voortvarend op te pakken,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
<a href="#">29398, nr. 921</a> verzoekt de regering, om samen met het CBR nader te onderzoeken wat de effecten zouden zijn indien door een tijdelijk coronarooster bij een regulier praktijkexamen het voor- en nagesprek met zes minuten zou worden ingekort zodat tijd van een examinator wordt vrijgespeeld om een extra examen op een dag te kunnen afnemen; verzoekt de regering, de resultaten hiervan voor eind mei 2021 te delen met de Kamer en mee te wegen in de eindafweging bij mogelijke aanvullende maatregelen,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [25-05-2021] - Maandrapportage CBR corona-inhaalslag examens
<a href="#">29398, nr. 922</a> herziening van het stelsel van de medische rijgeschiktheid het CBR bij een stabiel ziektebeeld, zoals bij autisme en diabetes, ook mensen zou kunnen ontslaan van de periodieke medische keuring of andere restricties, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [14-04-2021] - Advies de heer Roemer over de rijschoolbranche Van Rijles naar Rijonderwijs
<a href="#">29398, nr. 926</a> verzoekt de regering, om de effecten van de commissie-Roemer op de consumentenprijs van het behalen van een rijbewijs te onderzoeken, en de resultaten met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [25-05-2022] - Kabinetsreactie advies van rijles naar rijonderwijs
<a href="#">29398, nr. 928</a> verzoekt de regering, om in samenwerking met het CBR de maatschappelijke kosten en baten van de verbetervoorstellen uit het rapport Van rijles naar rijonderwijs in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [19-04-2021] - CBR	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021
<a href="#">30872, nr. 257</a> verzoekt de regering, te onderzoeken welke drankverpakkingen beter gerecycled zouden worden wanneer deze ook onder het statiegeld-systeem zouden vallen,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Besluit maatregelen kunststof drankverpakkingen	Uitgaande brief [14-07-2021] - Onderzoek drankverpakkingen en statiegeld
<a href="#">30872, nr. 258</a> verzoekt de regering, te onderzoeken welke lessen geleerd kunnen worden uit de zichtbare toename van het gebruik van eigen (herbruikbare) koffiebekers op stations, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Besluit maatregelen kunststof drankverpakkingen	Uitgaande brief [08-11-2021] - Diverse onderwerpen gerelateerd aan Circulaire Economie
<a href="#">35267, nr. 24</a> verzoekt de regering, een quickscan uit te voeren naar de mogelijkheden tot bredere optimalisatie van ketensamenwerking en het voorkomen van wegkeffecten binnen de keten, en de Kamer voor het einde van 2021 te informeren over de uitkomsten,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Ministeriële regeling ter implementatie van de kaderrichtlijn afvalstoffen ( <a href="#">35 267, nr. 21</a> )	Uitgaande brief [07-02-2022] - Quickscan ketenoptimalisatie

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
28089, nr. 189 verzoekt de regering, in overleg met betrokken bedrijven, gemeenten en omgevingsdiensten een vervolg te geven aan het blootstellingsonderzoek zodanig dat de uitkomsten gebruikt kunnen worden voor een risicogerichte en versnelde aanpak van asbestdaken, zoals bedoeld in de genoemde motie, en dat meer inzicht verkregen wordt in de kosten_opbouw en de mogelijkheden voor kostenverlaging door onder meer toepassing van emissiereducerende maatregelen, en een plan van aanpak voor dit vervolgonderzoek op korte termijn aan de Kamer voor te leggen,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Externe veiligheid (28 089, nr. 182)	Uitgaande brief [01-12-2021] - Voortgangsbrief asbest
35626, nr. 15 verzoekt de regering, de vermenigvuldigingsfactor van 4 toe te passen voor elektrisch vervoer, zowel voor wegvervoer als voor binnenvaartschepen,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
35626, nr. 16 verzoekt de regering, de negatieve effecten van het bijmengen van deze restproducten op de productie van palmolie te onderzoeken, en wanneer dit is aangetoond stappen te zetten om dit te voorkomen,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
35626, nr. 23 verzoekt de regering, om de mogelijkheden van geaggregeerd inboeken van elektriciteit in het Register Energie voor Vervoer te onderzoeken, en de Kamer over de uitkomsten te informeren,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
35626, nr. 24 verzoekt voorts de regering, te onderzoeken of de Nederlandse Emissieautoriteit regelmatig, bijvoorbeeld eens per kwartaal, kan rapporteren over de inzet van hernieuwbare energie per eindbestemming en bij beide onderzoeken de impact op de administratieve lasten mee te nemen,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
35626, nr. 25 verzoekt de regering, in overleg met sectororganisaties te bezien hoe de invoering van de bijmengverplichting in de binnenvaart op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van het voorgenomen ontwerpbesluit voor herziening van het Besluit energie vervoer te informeren,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
35626, nr. 26 verzoekt de regering, om de bijmengverplichting niet te handhaven voor de binnenvaart zolang de veiligheid, geschiktheid en duurzaamheid niet gegarandeerd zijn,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
verzoekt de regering een impact-assessment uit te voeren naar de verwachte toename in de vraag naar biobrandstoffen door het (voorgenomen) kabinetsbeleid en daarbij indien mogelijk de verwachte herkomst van de biobrandstoffen te betrekken; verzoekt de regering deze impact-assessment de Kamer te doen toekomen vóór behandeling van het Besluit energie vervoer;	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	Uitgaande brief [08-10-2021] - Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030
29398, nr. 946 verzoekt de regering, de tussendoelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen en de Kamer	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid te informeren over de precieze vormgeving en invulling van deze doelstelling		
<a href="#">29398, nr. 950</a> verzoekt de regering, om vooruitlopend op een besluit over het toekennen van aanvullende middelen een stappenplan verkeersveiligheid rijks-N-wegen uit te werken, met daarin een geprioriteerde lijst van gevaarlijke knelpunten die het eerst aangepakt zouden moeten worden, en dit voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer te verstrekken	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [02-11-2021] - Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen
<a href="#">31936, nr. 866</a> verzoekt de regering te onderzoeken hoe het laatste stukje laagvliegroutes toch op een veilige en tijdige wijze kan verdwijnen, en de Kamer hierover voor 1 november 2021 te informeren	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Luchtvaart	Uitgaande brief [02-12-2021] - Routes Lelystad
<a href="#">28 089, nr. 192</a> verzoekt de regering het aangekondigde onafhankelijke onderzoek naar de gevolgen voor gezondheid en milieu van de verschillende scenario's voor Tata Steel parallel uit te voeren aan de haalbaarheidsstudie naar het FNV-plan, en de Kamer te informeren over de uitkomsten hiervan voor het debat over Tata Steel dit najaar	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Externe veiligheid	Uitgaande brief [08-09-2021] - Stand van zaken uitvoering motie Hagen/Boucke.
<a href="#">32852, nr. 169</a> verzoekt de regering, om in overleg met het bedrijfsleven te treden over een plan om het aandeel recyclebare verpakkingen te verhogen, inclusief tijdspad en benodigde instrumenten, en de Kamer daarover voor het volgende commissiedebat Circulaire economie te informeren,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	Aan de motie is een vervolg gegeven in de Kamerbrief 'Diverse onderwerpen gerelateerd aan Circulaire Economie' van 8 november 2021. Daarmee is de motie afgedaan.
<a href="#">32852, nr. 165</a> verzoekt de regering, om samen met de stuurgroep te verkennen wat de mogelijkheden zijn om de individuele prestaties van deelnemers beter traceerbaar, verifieerbaar én afrekenbaar te maken, evenals meer inzicht te bieden in de totale, kwantitatieve plasticreductie en milieu-impact van het Plastic Pact voor Nederland,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	Uitgaande brief [13-04-2022] - Monitor Plastic Pact NL 2020 en recente plastic gerelateerde onderzoeken
<a href="#">29984, nr. 935</a> verzoekt de regering, om te inventariseren waar sprake is van dergelijke overwegen, en om de betreffende gemeenten aan te spreken met de vraag om te kijken naar de actuele inschatting van de risico's en de mogelijkheden om zo snel mogelijk te komen tot een veiligere situatie,	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Uitgaande brief [10-12-2021] - Spoorveiligheid
<a href="#">29984, nr. 933</a> verzoekt de regering, om in gezamenlijk opdrachtgeverschap met de provincies Limburg en Noord-Brabant een verdiepend onderzoek uit te laten voeren naar de mogelijkheden om op korte termijn de verbinding Eindhoven CS-Aken te realiseren binnen de bestaande spoorinfrastructuur, en de Kamer hierover te informeren voor het MIRT-debat in het najaar,	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
35570-A-81 verzoekt de regering, om de toekomstige opgaven bij de flessenhalzen A1 Barneveld-Apeldoorn, A15 Gorinchem-Valburg en A67 Eindhoven-Venlo samen met de medeoverheden in kaart te brengen, en de Kamer voor het notaoverleg MIRT in het najaar over de voortgang te informeren,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
35570-A-80 verzoekt de regering, om na het afronden van het onderzoek in gesprek te gaan met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Oirschot over de mogelijkheden rond de eventuele financiering van meerkosten van een aquaduct bij Oirschot en de Kamer hierover voor het notaoverleg MIRT te informeren,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
35570-A-70 verzoekt de regering, om de mogelijke effecten van de nieuwe Duitse E233 op de wegcapaciteit op de A28/A37 tussen Amersfoort en de Duitse grens samen met de regio te onderzoeken en de Kamer over de voortgang van dit onderzoek te informeren voor het notaoverleg MIRT in november,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Uitgaande brief [22-03-2022] - Onderzoek effecten verbreding E233 op de A28/A37
35570-A-69 verzoekt de regering, om het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing zo spoedig mogelijk en uiterlijk voor het einde van het zomerreces de Tweede Kamer toe te doen komen,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Uitgaande brief [15-09-2021] - Voortgangsbrief vrachtwagenheffing



Omschrijving van de motie	Vindplaats	Afgedaan met
<a href="#">32813, nr. 826</a> verzoekt de regering, om in samenwerking met provincie Noord-Holland de Roadmap Plus zo veel mogelijk om te zetten in juridisch afrekenbare doelen;	Parlementair agenda punt [16-09-2021] - Tata Steel	Uitgaande brief [01-12-2021] - Plan van aanpak milieu- en gezondheidssituatie rondom Tata Steel Nederland
<a href="#">32813, nr. 827</a> verzoekt de regering om, in samenspraak met de provincie Noord-Holland een plan van aanpak te maken, zodat de bewoners in de IJmondregio geen onacceptabel gezondheidsrisico meer lopen en dit op de kortst mogelijke termijn naar de Kamer te sturen, in elk geval voor 1 december 2021,	Parlementair agenda punt [16-09-2021] - Tata Steel	Uitgaande brief [01-12-2021] - Plan van aanpak milieu- en gezondheidssituatie rondom Tata Steel Nederland
35925-XII-57 verzoekt de regering een onafhankelijk onderzoek naar het structurele probleem rond het personeelstekort bij ProRail zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [27-01-2022] - Uitkomsten externe validering Plan van Aanpak verkeersleiders ProRail

**Tabel 170 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die nog niet zijn afgerond**

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">34189, nr. 19</a> verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat privacygevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk worden bewaard en de Kamer over de precieze invulling hiervan te informeren bij de aanbidding van de nadere uitwerking van het systeem,	Parlementair agenda punt [09-09-2015] - Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15	Zoals vastgesteld in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding wordt een uitvoeringsplan opgesteld. In het uitvoeringsplan (2023) zal worden ingegaan op de verwachte kosten en op de gegevensbescherming.
29862-31 verzoekt de regering om, in overleg met de regio een plan te ontwikkelen dat voorziet in de gegarandeerde ontsluiting van Voorne-Putten	Parlementair agenda punt [05-07-2016] - Havens	De verwachting is dat de Kamer nader geïnformeerd wordt ná het BO MIRT ZWN najaar 2022.
34775-A-35 verzoekt de regering, in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren,	Parlementair agenda punt [11-12-2017] - MIRT	De verwachting is dat de Kamer nader geïnformeerd wordt ná het BO MIRT ZWN najaar 2022.
<a href="#">31936, nr. 497</a> verzoekt de regering, met spoed in overleg te treden met Schiphol over het opnemen van een stop op hoofdstuk 3-vliegtuigen in de eerstvolgende reconsultatie voor nieuwe tarieven; verzoekt de regering tevens, zich in te zetten voor uitbreiding van EU-brede geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen ten aanzien van lawaaïge vliegtuigen (EU-verordening 598/2014) en te bezien welke vliegtuigen in de toekomst in categorieën komen die binnen de ruimte van de (lid)staat vallen om geluidgerelateerde beperkingen op te leggen, verzoekt de regering om voorts, indien dit in de komende jaren niet haalbaar blijkt, te pleiten voor uitbreiding van de nationale bevoegdheden; verzoekt de regering verder om de Tweede Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling I&W te rapporteren,	Parlementair agenda punt [04-07-2018] - Luchtvaart	De evaluatie van de EU-verordening is naar verwachting 3e kwartaal 2022 gereed, streven is om de Kamer eind oktober te informeren.
<a href="#">31936, nr. 540</a> verzoekt de regering zich in Europa ervoor in te spannen dat de slotverordening zo wordt gemoderniseerd dat landen bij de verdeling van slots kunnen sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit, en verzoekt de regering, om de Kamer te informeren hoe binnen de EU, nr. slotverordening op duurzaamheid en netwerkqualiteit kan worden gestuurd.	Parlementair agenda punt [18-12-2018] - Luchtvaart	De Kamer zal worden geïnformeerd zodra bekend is wanneer de herziening van de Europese slotverordening van start gaat.
<a href="#">31936, nr. 683</a> verzoekt de regering, om bij de modernisering van het Europese luchtvaartbeleid te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigings, nr. eisen op te kunnen nemen	Parlementair agenda punt [26-09-2019] - Luchtvaart	In afwachting van voorstel herziening EU-verordening luchtdiensten, herziening is uitgesteld naar vermoedelijk Q1 2023, waarna de Kamer geïnformeerd kan worden.
35300-XII-46 verzoekt de regering, stappen te zetten ter aanscherping van wet- en regelgeving inzake het lozen van vervuilde grond in plassen; verzoekt de regering tevens, in gesprek te gaan met provincies, waterschappen en gemeenten met als doel intensivering van de handhaving,	Parlementair agenda punt [16-10-2019] - Begrotingsbehandeling IenW	Afronding Q2 2022.
35300-XII-58 verzoekt de regering Te onderzoeken of reisverboden die worden opgelegd, geldend kunnen worden voor het gehele openbaar vervoer zonder dat dit leidt tot een verplaatsing van problemen naar andere	Parlementair agenda punt [16-10-2019] - Begrotingsbehandeling IenW	De pilot van de provincie Overijssel en de (regionale) vervoerders naar de bredere toepassing van het reisverbod heeft enige vertraging opgelopen, omdat er onduidelijkheid bestond over de juridische grondslag. Inmiddels heeft Pels-Rijcken een

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
vervoersmodaliteiten zoals bijvoorbeeld de auto en daarmee tot een verslechtering van de verkeersveiligheid		advies uitgebracht over de juridische grondslag en hebben partijen aangegeven nu snel stappen te willen zetten. Het is nog niet duidelijk wanneer met de pilot kan worden gestart, maar inzet is eind 2022.
35300-A-21 verzoekt de regering, om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren,	Parlementair agenda punt [25-11-2019] - MIRT	Aan RWS wordt dit te kennen gegeven om dit mee te nemen in de lopende voorbereiding realisatie die gepland staat voor 2026.
35300-A-27 verzoekt de regering, te bezien of, zonder de tijdsplanning voor het hele project in gevaar te brengen, het mogelijk is om het fileleed van mensen te verminderen door in het kader van de Minder Hinderaanpak de file beperkende maatregelen op de A12 als eerste uit te voeren,	Parlementair agenda punt [25-11-2019] - MIRT	De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd.
31305-300 verzoekt de regering, bij de implementatie van de Europese ILUC-verordening, conform de afspraak in het Klimaatakkoord, te borgen dat in Nederland geen hoog-ILUC-biobrandstoffen mogen worden toegelaten als hernieuwbare energie;	Parlementair agenda punt [05-12-2019] - Duurzaam Vervoer	Zodra de update van de Europese Commissie verschijnt, zullen we de Kamer informeren.
29984-876 lid Van Dijk verzoekt de regering, te onderzoeken of eenzelfde pilot als in de binnen-vaart ook mogelijk is binnen het spoorgoederenvervoer	Parlementair agenda punt [11-12-2019] - Spoor	De resultaten van de marktverkenning worden Q1/Q2 verwacht. Zal de invulling van deze motie in eind Q2 worden.
29984, nr. 878 verzoekt de regering, om in nauw overleg te blijven met ons omringende landen over ontwikkelingen rond nachttreinen, aan te sluiten bij (bestaande) initiatieven en in kaart te brengen waar de kansen en knelpunten liggen om nachttreinen op kansrijke corridors te rijden	Parlementair agenda punt [11-12-2019] - Spoor	Met de marktverkenning internationaal in het kader van de ordening op het spoor zijn de kansen voor nachttreinen verder in kaart gebracht. Daarnaast is eerder reeds contact gelegd met andere lidstaten op dit dossiers zoals Zweden en Zwitserland. Ook binnen het Europese platform voor internationaal spoorvervoer wordt over dit onderwerp gesproken.
28089, nr. 161 verzoekt de regering, om de onderzoeken die nodig zijn om de criteria voor gebiedsspecifiek beleid vast te stellen, versneld te laten uitvoeren, en de resultaten hiervan voor de zomer van 2020 te publiceren	Parlementair agenda punt [12-12-2019] - Rapporten ILT en RIVM over GenX/Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie	Afronding Q2 2022.
35248, nr. 10 verzoekt de regering, om een jaar na invoering van de loodsplicht nieuwe stijl de uitwerking van deze wetswijziging te evalueren en deze met de Kamer te delen	Parlementair agenda punt [16-01-2020] - Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht	De evaluatie is in april 2022 gestart en wordt (naar verwachting) voor 1 december 2022 met de Kamer gedeeld.
35334, nr. 73 verzoekt de regering, een strategie te ontwikkelen voor bronaanpak en sanering van pfas verontreinigingen die grondwaterbronnen voor de drinkwatervoorziening bedreigen	Parlementair agenda punt [10-03-2020] - PFAS	Afronding Q2 2022.
35267, nr. 12 verzoekt de regering, om gemeenten, provincies en de eigenaren van natuurterreinen behulpzaam te zijn bij het verhalen van kosten door het doen van onderzoek naar de herkomst van het afval en het verstrekken van gegevens die noodzakelijk zijn om de kosten te verhalen op de veroorzakers	Parlementair agenda punt [10-03-2020] - Implementatiewet wijziging EU-kaderrichtlijn afvalstoffen	Hierover wordt bij de eerstvolgende verzamelbrief CE aan de Kamer gerapporteerd. Met de invoering van UPV voor zwerfafval zijn hier nu grote stappen gezet en ook met de aanpak van drugsafval.
29232, nr. 36 verzoekt de regering, het wijzigen van het huidige luchtvaartverdrag of het afsluiten van een nieuw verdrag internationaal te agenderen	Parlementair agenda punt [06-05-2020] - Steunmaatregelen Air France - KLM	De Tweede Kamer wordt hierover tijdens het commissiedebat Duurzame Luchtvaart d.d.16 juni 2022 geïnformeerd.
30015-73 verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT-projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd, en daarover voor het MIRT-overleg in juni de Kamer te informeren	Parlementair agenda punt [12-05-2020] - Bodem	De uitvoering van deze motie loopt.
30015, nr. 67 verzoekt de regering, de huidige wet- en regelgeving omtrent definiëring, lozing en vergunningverlening inzake verontreiniging van plassen tegen het licht te houden, om te bezien hoe tot vereenvoudiging en verduidelijking gekomen kan worden,	Parlementair agenda punt [12-05-2020] - Bodem	Afronding Q2 2022.
35300-A-92 verzoekt de regering, de zeven MIRT-projecten zo snel mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat	Parlementair agenda punt [09-06-2020] - Implicaties van de PAS uitspraak voor de 7 MIRT projecten	Motie wordt afgedaan in de volgende MIRT brief waarbij we ook een overzicht geven van de nieuwe planning van de MIRT projecten n.a.v. de prioritering. De MIRT brief gaat voor CD MIRT 30 juni naar de Kamer.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">31936, nr. 765</a> verzoekt de regering, zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol die plaatsvinden in de nieuwe vormgeving van de ORS te beginnen met een frisse start, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [18-06-2020] - Luchtvaart en corona	De Kamer wordt zomer 2022 geïnformeerd over het besluit rondom inrichtingsvoorstel voor MRS.
<a href="#">35377, nr. 4</a> verzoekt de regering, met gelijkgestemde landen tot een concreet plan van aanpak te komen om binnen afzienbare tijd een dekkend spoor-netwerk voor personenvervoer binnen Europa te realiseren	Debat over de Europese Green Deal	In juni 2021 heeft de Staatssecretaris de Trans Europe Express 2.0 ondertekend, mede tot stand gekomen onder initiatief van het Duits voorzitterschap. Dit vormt de basis voor een Europees netwerk van snelle verbindingen tussen stedelijke netwerken. Mede in het kader van het International Rail Platform (IRP) wordt dit nader uitgewerkt. Voortgangsrapportage IRP zal tijdens de Transportraad van 2 juni '22 worden toegelicht. Verder heeft de Europese Commissie in december '21 het actieplan over de bevordering van grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor gepubliceerd. Daarin wordt o.m. het initiatief van de Commissie vermeld tot het uitvoeren van 15 pilotprojecten om binnen de EU nieuwe internationale personenvervoerdiensten per spoor te realiseren.
<a href="#">35505, nr. 10</a> spreekt uit dat de Kamer niet gebonden is aan de uitbreiding Van Lelystad Airport, zolang besluitvorming daarover middels behandeling van het luchthavenverkeersbesluit niet heeft plaatsgevonden in Tweede en Eerste Kamer	Parlementair agenda punt [01-07-2020] - Steunmaatregelen KLM	Dit wordt meegenomen in het besluit opening Lelystad Airport.
<a href="#">29398, nr. 19</a> 861 verzoekt de regering, alles in het werk te stellen om in het belang van de verkeersveiligheid zo snel mogelijk de snelwegverlichting 's nachts in te schakelen, zo mogelijk al komend winterseizoen bij ongunstige weersomstandigheden in combinatie met monitoring,	Parlementair agenda punt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	De minister heeft toegezegd de natuuronderzoeken voor het aanzetten van de verlichting dit jaar (2021) uit te voeren. De aanbesteding daarvan is gestart en volgens planning starten we uiterlijk 1 april. Aan het eind van het jaar zijn de onderzoeksresultaten beschikbaar en zal RWS een advies geven op welke wegetrajecten het licht aangezet kan worden, al dan niet met mitigerende maatregelen.
<a href="#">23645, nr. 19</a> 740 verzoekt de regering, samen met het lokaal bevoegd gezag te bekijken of deze politiepост en de OV-agenten behouden kunnen blijven op Amsterdam CS en de Kamer hierover voor het Kerstreces van 2020 te informeren	Parlementair agenda punt [04-11-2020] - Openbaar vervoer en taxi	De Kamer wordt voor de zomer via de verzamelbrief OV en taxi geïnformeerd over de samenwerkingsafspraken. Daarmee wordt de motie afgedaan.
<a href="#">23645, nr. 19</a> 745 (t.v.v. 23645-738) verzoekt de regering, een plan voor de korte termijn (tot 2030) te maken voor versnelling van en naar Noord-Nederland, samen met NS, ProRail en Noordoost-Nederland, en de Kamer hier in het voorjaar 2021 over te informeren	Parlementair agenda punt [04-11-2020] - Openbaar vervoer en taxi	De resultaten van de onderzoeken van NS en ProRail naar de mogelijkheden voor versnelling op korte termijn zijn onderdeel van de gesprekken met de regio. Ik zal u hierover informeren via de MIRT-brieven.
35570-XII-39 verzoekt de regering, te onderzoeken wat er nodig is qua aanpassingen aan infrastructuur, stations en materieel om een groter aantal treinen te laten rijden op het traject Amsterdam – Londen,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	In de kamerbrief van 24 december '21 bij de aanbieding van het rapport 'Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang' is gemeld dat met het rapport al gedeeltelijk invulling is gegeven aan de motie. Zoals in de brief gemeld zal ook bij de verdere vervolgstappen gekeken worden naar het wegnemen van drempels en de realisatie van meer verbindingen.
35570-XII-47 verzoekt de regering, uiterlijk 1 maart 2021 een bestuursakkoord te sluiten, waarin duidelijk wordt welke eisen aan toegankelijkheid worden gesteld, en het daaropvolgende wetgevingstraject zo spoedig mogelijk op te starten	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Op dit moment wordt door alle betrokken partijen hard gewerkt aan het bestuursakkoord waarbij wordt gestreefd naar afronding vóór de zomer.
35570-XII-61 verzoekt de regering, om zich actief in te zetten voor de realisatie van meer verbindingen, naar meer steden in Europa, hiervoor contacten met	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Onder meer in de ontwikkelagenda TBOV en met de ondertekening van TEE2.0 zijn belangrijke duidingen gegeven waar kansen en mogelijkheden liggen, maar ook waar uitdagingen liggen om nieuwe verbindingen

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<p>mogelijke partners, landen en vervoerders, aan te gaan en in het kader van de internationale marktverkenning te onderzoeken, wat nodig is voor nieuwe routes;</p>		<p>tot stand te brengen. We werken hard met buurlanden en de sector (ook over de grens) om verbindingen tot stand te brengen, zowel op korte termijn als ook op langere termijn. Met de reguliere brieven over internationale spoorverbindingen hou ik u op de hoogte van de stappen die we zetten en ambities, die we hebben. Ik hoop u begin juni een nieuwe brief toe te sturen met een update.</p>
<p>35570-XII-31 verzoekt de regering, – te onderzoeken of en hoe licht goederenvervoer gecombineerd kan worden met passagiersvervoer in treinen zoals onder andere voorgesteld in de concepten van het TurboPlan2020: – daarbij te betrekken hoe treinen, stations en de wet- en regelgeving aangepast moeten worden; – de Kamer hierover voor het AO MIRT in het voorjaar 2021 te informeren,</p>	<p>Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De resultaten van dit onderzoek worden in het tweede kwartaal van volgend jaar verwacht.</p> <p>Op 19 april jl zijn bilaterale afspraken gemaakt met België over grensoverschrijdende spoorverbindingen. Deze afspraken bekrachtigen de reeds opgestarte samenwerking en benoemen waar we komende jaren stappen in willen zetten. Met Duitsland (en de Duitse deelstaten) zijn voor een aantal verbindingen eerder afspraken gemaakt. In het kader van het Platform on International Rail Passengers Transport (IRP) en met de ondertekening van TEE2.0 vorig jaar worden stappen gezet om kansrijke routes te identificeren en belemmeringen weg te nemen bij grensoverschrijdende verbindingen.</p>
<p>35570-XII-32 verzoekt de regering, een (online) trilaterale spoorop Nederland/Duitsland/België te organiseren voor 1 maart 2021 om tot concrete oplossingen en afspraken te komen middels een integraal toekomstbeeld 2030/2040 grensoverschrijdend spoor,</p>	<p>Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de stand van zaken van de Stationsagenda in een brede marktorderingsbrief. Eind 2022 wordt de Stationsagenda afgerond en met de Kamer gedeeld.</p>
<p>35570-XII-33 verzoekt de regering, samen met de (potentiële) initiatiefnemers van «right to challenge» van stations te verkennen wat dit juridisch en financieel betekent, en het daarmee met vervoerders, spoorbeheerder, lokale bedrijven en decentrale overheden mogelijk te maken dat stations onderdeel kunnen worden van de lokale gemeenschap; verzoekt de regering, tevens hiertoe een concreet voorstel naar de Kamer te sturen voor 1 april 2021,</p>	<p>Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De uitwerking wordt opgepakt in samenhang met de nadere concretisering van de hoofddoelstelling Waddenzee en de doelstelling Waddengebied. Dit als één van de initiatieven in het kader van het Uitvoeringsprogramma.</p>
<p>35570-XII-93 verzoekt de regering jaarlijks te rapporteren welke voortgang is geboekt in het bereiken van de hoofddoelstelling voor de Waddenzee en hoe deze voortgang is bereikt</p>	<p>Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden</p>	
<p>30015, nr. 92 verzoekt de regering, de regelgeving zo vorm te geven dat al voor het verlenen van een ontgrondingsvergunning door de provincie een bestuurlijke stuurgroep in zal worden gesteld met alle betrokkenen, publiek én privaat, met het oog op de begeleiding van het project en een ordelijke uitvoering</p>	<p>Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas</p>	<p>Afronding Q2 2022.</p>
<p>30015, nr. 93 verzoekt de regering, een voorstel te doen over hoe meetbare ecologische criteria leidend kunnen worden gemaakt in het diepeplassenbeleid</p>	<p>Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas</p>	<p>Afronding Q2 2022</p>
<p>35570-A-15 verzoekt de regering, zich in te zetten om de bereikbaarheid van deze locatie te versterken voor zowel auto als hoogwaardig openbaar vervoer</p>	<p>Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT</p>	<p>De programmaliijn is pas recent opgestart en loopt nog door tot najaar 2022.</p>
<p>35570-A-23 verzoekt de regering, in gesprek te gaan met de betrokken partijen om te bezien hoe de dreigende impasse kan worden doorbroken en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek</p>	<p>Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT</p>	<p>De Kamer is gemeld dat zij dit najaar verder worden geïnformeerd.</p>
<p>35570-A-28 verzoekt de regering, een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een ICE-station op Hengelo voor de verbinding Amsterdam-Berlijn</p>	<p>Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT</p>	<p>Deze motie is onderdeel van de vervolgstappen van TBOV, waar wordt onderzocht hoe de verbinding nóg sneller kan.</p>

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
35570-A-37 verzoekt de regering, zo snel als mogelijk te beginnen met de daadwerkelijke aanpak van knooppunt Hoevelaken en hiertoe de noodzakelijke stappen te zetten	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	De besluitvorming inzake de prioritering van MIRT/VenR projecten in relatie tot stikstofcapaciteit zal ook in de MIRT brief van juni 2022 worden vermeld.
35591, nr. 11 verzoekt de regering om hierbij ook de mogelijkheid te bezien van het instellen van een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden en de Kamer hierover te informeren;	Parlementair agenda punt [10-02-2021] - Aanpak van hufferig gedrag in het verkeer	De uitvoering van deze motie loopt.
30175, nr. 366 verzoekt om zich maximaal in te spannen zodat in 2025 het afval op alle scholen in het primair onderwijs gescheiden wordt ingeleverd en verwerkt, met aparte stromen voor gft, nr. afval, PMD en oud papier/karton, rekening houdend met het vigerende inzamelsysteem voor huishoudelijk afval in de betreffende gemeente, zonder dat scholen hiervoor extra onderwijsgeld hoeven aan te spreken, en over de voortgang de Kamer regelmatig te informeren	Parlementair agenda punt [25-02-2021] - Leefomgeving	De resultaten van het onderzoek worden in mei 2022 verwacht. Het conceptrapport is op 25 april aangeleverd en het definitieve rapport wordt op 25 mei opgeleverd. Vanaf 2023 geldt de UPV voor bedrijfsafval verpakkingen. De resultaten worden voor de zomer gepubliceerd.
25422, nr. 276 verzoekt de regering, in gesprek te gaan met provincies en de Duitse overheid om te zorgen dat inwoners goed worden geïnformeerd en gebruik kunnen maken van hun rechten,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Nucleaire veiligheid (25 422, nrs. 273 en 268)	Deze motie zal worden afgedaan in de eerstvolgende Verzamelbrief Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming aan de Kamer.
32852, nr. 148 verzoekt de regering, om voor het einde van dit jaar de Kamer te informeren over mogelijke alternatieven voor geotextiel, inclusief kostenplaatje en milieu-impact,	Parlementair agenda punt [20-04-2021] - Circulaire economie (AO d.d. 2/12)	De minister zal de Kamer schriftelijk in het najaar schriftelijk informeren over de uitkomsten van dit onderzoek.
35626, nr. 17 verzoekt de regering, om deze externe risico's actief te monitoren, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35 626)	De motie wordt eind juni 2022 afgedaan met de Kamerbrief RED onderhandelingen voor de Energieraad via EZK.
27858, nr. 548 verzoekt de regering, de informatie, nr. en voorlichtingspositie van de aanpak onder te brengen bij het Kennis en Adviescentrum Dierplagen (KAD)	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Gewasbeschermingsmiddelen	De Kamer wordt hierover medio dit jaar geïnformeerd.
32852, nr. 168 verzoekt de regering, om, als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad, de importheffing op buitenlands restafval te heroverwegen, en de Kamer voor de begrotingsbehandeling hierover te informeren, zo mogelijk in de vorm van een alternatief voorstel,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	De uitvoering van deze motie loopt.
32852, nr. 162 verzoekt de regering, wanneer er inderdaad banen verdwijnen een afvalwerknemersfonds op te zetten om werknemers te steunen, en de Kamer regelmatig over de stand van zaken te informeren,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	De uitvoering van deze motie loopt.
35570-A-84 verzoekt de regering, om in gesprek te gaan met de provincie Groningen en daarbij samen te kijken hoe alsnog de financiering voor de tweede bouwfase van de Wunderline rond te krijgen is	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Uw Kamer wordt op de hoogte gehouden via de MIRT-brief.
35570-A-82 verzoekt de regering, om bij de N50 onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen en hierbij de verschillende opties van infrastructurele maatregelen te bezien die ervoor kunnen zorgen dat de kans op ernstige ongelukken afneemt,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	De planning is om in het najaar 2022 te komen met de resultaten.
35570-A-78 verzoekt de regering, om bij Rijkswaterstaat de areaaldata voor de objectcategorieën bruggen, sluizen en stuwen op orde te laten brengen voor het einde van 2022,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	De uitvoering van deze motie loopt.
35570-A-67 verzoekt de regering, de tolheffing zo spoedig mogelijk te beëindigen en de dekking hiervoor bijvoorbeeld te zoeken in de onderuitputting of annulering van infrastructurele projecten waarvoor geen of gering draagvlak bestaat,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Verwachting is dat de motie wordt afgedaan bij de MIRT brief die juni 2022 verzonden zal worden.
35570-A-63 verzoekt de regering, een meerjarenplan instandhouding infrastructuur op te stellen met een stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend budget, waarmee het uitgesteld onderhoud tot een	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	Verwachting is dat de motie zal worden afgedaan in de MIRT brief die juni zal worden verzonden.



Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<p>werkbaar minimum beperkt wordt en blijft, met prioritering op basis van genoemde risico's en bijbehorende indicatoren,</p> <p><a href="#">29984, nr. 936</a> verzoekt de regering, met NS, ProRail en de regionale vervoerders na te gaan op welke wijze werkprocessen kunnen worden aangepast en daarbij van elkaar kan worden geleerd, zodat het opstarten van de dienstregeling bij storingen, waaronder winterweer, voortaan sneller kan verlopen,</p>	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Op 8 april 2022 heeft de staatssecretaris aan de Tweede Kamer gemeld (Kamerstuk <a href="#">29984, nr. 977</a> ) dat zij de uitkomsten van de analyse van ProRail na het zomerreces naar de Kamer zal sturen, in samenhang met de evaluatie van de IT-storing bij NS op 3 april 2022.
<p><a href="#">32813, nr. 759</a> verzoekt de regering, om, zoals is afgesproken in het Klimaatakkoord, zo spoedig mogelijk een uniforme batterijcheck in te voeren en inzichtelijk te maken hoe deze batterijcheck, zowel binnen als buiten de auto, door de consument zelf gedaan kan worden gedurende de levensduur van de accu batterij pack</p>	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De uitvoering van deze motie loopt. De Kamer is geïnformeerd over de ontwikkeling met de Kamerbrief over voortgang strategische aanpak batterijen 2021 van 16 december 2021 (Kamerstuk 31209-236).
<p><a href="#">32813, nr. 750</a> verzoekt de regering, te onderzoeken of een afdwingbaar afbouwpad naar nul CO2 uitstoot in 2030 in de aanbesteding van infraprojecten mogelijk is,</p>	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd.
<p><a href="#">32813, nr. 749</a> verzoekt de regering, om een coördinerende rol op zich te nemen in het samenbrengen van partijen om een concreet plan te ontwikkelen voor het batterijenecosysteem in Nederland,</p>	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De uitvoering van deze motie loopt. De Kamer is geïnformeerd over de ontwikkeling met de Kamerbrief over voortgang strategische aanpak batterijen 2021 van 16 december 2021 (Kamerstuk 31209-236).
<p><a href="#">32813, nr. 741</a> verzoekt de regering, om te bewerkstelligen dat in de showroom en online (1) naast verkoopprijzen ook altijd de totale kosten van eigendom worden gecommuniceerd en dat (2) leaseprijzen inclusief gemiddelde energiekosten per maand worden gecommuniceerd,</p>	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De uitvoering van deze motie loopt.
<p><a href="#">29398, nr. 947</a> verzoekt de regering, om bij een monitoring te bezien of het mogelijk is de maatregelen voor het wegverkeer te verlichten, bijvoorbeeld met maatwerk in de spits, uitzonderingen voor hulpdiensten en het ov of trajectcontrole, binnen de grenzen van wat veilig mogelijk is</p>	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	Sinds de motie zijn er diverse aanpassingen aan de verkeerssituatie gedaan, waarover de Kamer geïnformeerd is. Omdat we blijven kijken naar mogelijkheden om de hinder te beperken, blijven we hierop monitoren en de Kamer informeren. Mogelijk loopt dit door tot medio 2023.
<p><a href="#">29398, nr. 948</a> verzoekt de regering, alsnog een pilottraject betreffende de maximumsnelheid op matrixborden uit te voeren op het moment dat het verkeersbeeld representatief genoeg is, en de Kamer over de resultaten in de praktijk te informeren</p>	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	De motie zal worden afgedaan met de MIRT-brief die in juni verzonden zal worden.
<p><a href="#">29398, nr. 949</a> verzoekt de regering, om samen met de fietsersbond, fietsleveranciers en andere stakeholders te onderzoeken welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het bijzonder, en hierover de Kamer te informeren</p>	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	De motie zal worden afgedaan in de MIRT-brief die in juni verzonden zal worden.
<p><a href="#">29398, nr. 951</a> verzoekt de regering, hier een oplossing voor te vinden, bijvoorbeeld door een wijziging van de Wegenverkeerswet te overwegen voor de langere termijn en voor de korte termijn te bezien of een gereguleerde pilot uitkomst kan bieden, zodat gebrek aan politie-motorondersteuning bij wielervedstrijden er niet toe hoeft te leiden dat wedstrijden geannuleerd hoeven te worden</p>	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	De pilot zal worden uitgevoerd in het wielerseizoen 2022. Omdat dit seizoen nog loopt, is er ook nog geen pilot geweest. De periode van de pilot loopt tot najaar 2022. Daarnaast wordt hard gewerkt met betrokken partijen om dit z.s.m. mogelijk te maken.
<p><a href="#">22343, nr. 304</a> verzoekt de regering, in overleg met provincies, gemeenten en het RIVM te onderzoeken of en hoe extra monitoring en meten aan de pijp kan bijdragen aan het tegengaan van onvergunde uitstoot en lozingen door grote uitstoters, en de Kamer hierover te informeren,</p>	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Toezicht en Handhaving	Voor het zomerreces van 2022 wordt de voortgangsbrief aan de Tweede Kamer verzonden.
<p><a href="#">22343, nr. 308</a> verzoekt de regering, onderzoek te doen naar de veiligheid, certificering en toepassing van circulaire bouwstoffen en daarbij te overwegen normen op te stellen die lokale overheden de mogelijkheid geven toezicht te kunnen houden,</p>	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Toezicht en Handhaving	Afdoening in Q4

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
30175, nr. 387 verzoekt de regering, om voor het zomerreces aanvullende maatregelen in kaart te brengen die nodig zijn om in 2030 aan de aangescherpte WHO-advieswaarden te voldoen,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Leefomgeving	De brief wordt voor de zomer aan de Kamer verzonden.
30175, nr. 385 verzoekt de regering, te onderzoeken hoeveel de uitstoot van schadelijke stoffen per asfaltfabriek is en dat te delen met de Kamer, zodat de Kamer een totaalbeeld heeft,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Leefomgeving	Voor het zomerreces van 2022 wordt de voortgangsbrief aan de Tweede Kamer verzonden.
30175, nr. 386 verzoekt de regering, om in overleg met woningcorporaties en gemeenten op zoek te gaan naar een oplossing voor dit probleem, en de Kamer te informeren over de uitkomst hiervan,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Leefomgeving	Toezegging is in uitvoering. De Kamer wordt uiterlijk in Q3 2022 geïnformeerd over de resultaten.
28089, nr. 202 verzoekt de regering, om zich binnen Europa in te zetten op het zo snel mogelijk realiseren van een volledig verbod op pfas,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Deze motie is geheel in lijn met het vigerende beleid: NL werkt samen met enkele andere landen aan een zo breed mogelijk verbod op PFAS in Europa. Het voorstel wordt januari 2023 ingediend bij het Europees Chemicaliënagentschap.
28089, nr. 204 verzoekt de regering, om met gemeenten voor de zomer in kaart te brengen waar pfas-hotspots liggen en de daarbij behorende beheersmaatregelen met een tijdspad van aanpak,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	De uitvoering van deze motie loopt.
31936, nr. 883 verzoekt de regering, om met de betrokken partijen om tafel te gaan in een poging te bemiddelen, met als doel de pilot binnen ISMS alsnog tot uitvoering te laten komen,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vliegveiligheid	De Kamer wordt naar verwachting rond de zomer geïnformeerd als het bemiddelingsproces is afgerond.
31936, nr. 885 verzoekt de Minister, om in het algemeen belang van de veiligheid een leidende rol te nemen in het evalueren en gelijkrekken van het beleid ten aanzien van ontheffingen in de 20 kilometerzone rondom Schiphol tussen de provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland, zodat de veiligheid van passagiers en burgers op de grond beter wordt gewaarborgd,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vliegveiligheid	De uitvoering van deze motie loopt.
29279, nr. 679 verzoekt de regering publieksvoorlichtingscampagnes met betrekking tot verboden en/of strafbare zaken te richten op de strafmaat voor de vergrijpen in kwestie,	Tweeminutendebat Rechtspraak (CD d.d. 30/09)	De uitvoering van deze motie loopt.
35925XII-97 verzoekt de regering om het programmeren van beheer, onderhoud en renovatie van bestaande infrastructuur te koppelen aan de verlenging van de «doorkijk» van Rijkswaterstaat naar 8 jaar en op te nemen in een meerjarenprogramma,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Hoofdpijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-XII-18 verzoekt de regering een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Het benodigde onderzoek om de gevraagde top 10 N-wegen samen te stellen, is in gang gezet. Hierbij wordt een zelfde soort methodiek gebruikt als bij de IMA, waarbij ook N-wegen die niet van het Rijk zijn worden meegenomen. Het onderzoek is naar verwachting niet tijdig gereed om mee te nemen in het MIRT-overzicht van dit jaar. De Kamer zal daarom naar verwachting separaat worden geïnformeerd over de uitkomsten, waarna de top-10 in een volgend MIRT-overzicht opgenomen kan worden.
35925-XII-20 verzoekt de regering de Kamer te informeren over de tekortkomingen van de gebruikte software en de bijbehorende veiligheidsrisico's van onze weginfrastructuur, sluizen, bruggen en tunnels,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-XII-21 verzoekt de regering bij het investeren in woningbouw nadrukkelijk rekening te houden met de weginfrastructuur,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	De motie zal worden afgedaan in de MIRT-brief die in juni verzonden zal worden.
35925-XII-22 verzoekt de regering op korte termijn door middel van regionale kaarten toekomstige grootschalige werkzaamheden overzichtelijk in beeld te brengen voor automobilisten, reizigers, vervoerders en schippers; verzoekt de regering om samen met andere overheden tot een voorstel te komen hoe deze kaarten kunnen worden doorontwikkeld om gebruikers en bestuurders beter inzicht te geven in de meest gevoelige bestaande	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	De uitvoering van deze motie loopt.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<p>hoofdinfrastructuur met een groot risico op uitval; verzoekt de regering om in dit voorstel op te nemen op welke wijze deze informatie gecommuniceerd kan worden naar gebruikers en bestuurders zodat verrassingen minder vaak zullen voorkomen en sturing kan worden gegeven op de minste hinder,</p> <p>35925-XII-23 verzoekt de regering de Kamer te informeren hoe een goede afweging en keuze wordt gemaakt tussen een volledige of gedeeltelijke afsluiting, waarbij niet alleen de uiterst belangrijke onderdelen, uitvoeringskosten of de veiligheid van wegwerkers worden meegenomen maar ook de bovenstaande overwegingen,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De uitvoering van deze motie loopt.</p>
<p>35925-XII-24 verzoekt de regering de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden en de Kamer hierover in Q1-2022 te informeren,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De motie zal worden afgedaan in de MIRT-brief die in najaar verzonden zal worden.</p> <p>In de voortgangsbrief asbest van 1 december 2021 is opgenomen: «De ministeries van JenV en SZW hebben het overleg met het IAS gestart en uw Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten.» Het betreft de verjaringstermijn van 30 jaar in het Burgerlijk Wetboek (JenV) die geldt voor het aansprakelijk stellen van werkgevers (SZW), ondanks dat de periode tussen blootstelling en ziek worden veelal langer is (tot 50 jaar). SZW en JenV overleggen met elkaar om mogelijkheden voor aanpassing verjaringstermijn vast te stellen en een besluitvormend gesprek met het IAS voor te bereiden.</p>
<p>35925-XII-27 verzoekt de regering nog dit jaar met het Instituut Asbestslachtoffers in gesprek te gaan, en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>Er wordt gekeken met de sector in de vervolgpijl op Schiphol en zullen waar mogelijk en waar zinvol aandringen op versnelling. Er zijn echter nog diverse praktische aandachtspunten en go/no go beslismomenten.</p>
<p>35925-XII-30 verzoekt de regering om zich tot het uiterste in te spannen om duurzaam taxiën zo veel mogelijk te versnellen, zodat dit eerder dan 2030 is gerealiseerd;</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>Met de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang zijn de drempels inzichtelijk gemaakt, hoe/welke drempels o.a. t.a.v. capaciteit worden weggenomen wordt momenteel uitgewerkt. Capaciteitsverdeling gebeurt via gelijke behandeling via de regels die zijn gesteld. Deze regels zijn nodig vanwege de beperkte capaciteit.</p>
<p>35925-XII-34 verzoekt de regering om risico's voor toetreding van (nieuwe) nachttrein-vervoerders verder te identificeren en in kaart te brengen wat nodig is om drempels te doen verdwijnen en te onderzoeken hoe een meer gelijke behandeling met binnenlands vervoer bij capaciteitsaanvragen en toegang tot de opstel- en servicevoorzieningen daarbij kunnen helpen,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De uitvoering van deze motie loopt.</p>
<p>35925-XII-37 verzoekt de regering om beleidsalternatieven om vervoersarmoede aan te pakken in kaart te brengen en te delen met de Kamer;</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>De uitvoering van deze motie loopt.</p>
<p>35925-XII-56 verzoekt de regering te onderzoeken welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteitsshift verder uit te breiden daar waar nog mogelijkheden en capaciteit is voor het Nederlandse openbaar vervoer,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>Streven is voor begrotingsbehandeling dit jaar het onderzoek aan de Kamer te sturen.</p>
<p>35925-XII-41 verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en 1 juli 2022 in te laten gaan,</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>Deze motie wordt afgedaan op het moment dat de maatregel (AMvB) wordt gepubliceerd.</p>
<p>35925-XII-43 verzoekt de regering te onderzoeken of en op welke wijze persoonsgegevens van reizigers die zich misdragen in het openbaar vervoer, makkelijker kunnen worden gedeeld tussen ov-bedrijven, en de Kamer te informeren over hoe de regering dit wil bevorderen; verzoekt de regering tevens in samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid de vervoerders, het Openbaar Ministerie en de politie het lik-op-stukbeleid voor veelplegers op basis van de ZSM-aanpak –</p>	<p>Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW</p>	<p>Naar verwachting kan de Kamer dit najaar worden geïnformeerd.</p>



Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<p>zorgvuldig, snel en op maat – te evalueren en de uitkomsten van deze evaluatie zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen,</p> <p>35925-XII-46 verzoekt de regering om voor het einde van het jaar in kaart te brengen of er inderdaad sprake is van ontwijkingsgedrag, en zo ja, de betreffende producenten hierop aan te spreken en hiertegen maatregelen te nemen,</p>	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Dit onderzoek wordt binnenkort gestart omdat er eerst voldoende gegevens moesten zijn op basis waarvan een dergelijke analyse kan worden gemaakt.
<p>35925-XII-60 verzoekt de regering om aan de hand van een aantal concrete voorbeeld-projecten een onafhankelijke analyse uit te laten voeren naar de mogelijke besparingen, baten en kosten die een dubbele doelstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en waterveiligheid met zich meebrengt op verschillende beleidsterreinen voor alle overheden, uitgedrukt in monetaire waarde,</p>	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	De uitvoering van deze motie loopt.
<p>35925-XII-61 verzoekt de regering om in gebieden met een relatief hoog risico op hoogwater gericht in te zetten op adaptieve maatregelen in de gebouwde omgeving, bijvoorbeeld door middel van bewustwordingscampagnes en subsidieregelingen,</p>	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	De uitvoering van deze motie loopt.
<p>35925-XII-65 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de beschikbare data van rioolwaterzuiveringsinstallaties worden gebruikt om (gebieds)gerichte maatregelen te nemen teneinde de waterkwaliteit te verbeteren;</p>	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	De uitvoering van deze motie loopt.
<p>35925-XII-66 verzoekt de regering in samenwerking met de waterschappen en het RIVM tot een ethisch kader te komen inzake het verkrijgen, beheren en gebruiken van data uit rioolwateronderzoek,</p>	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	De uitvoering van deze motie loopt.
<p>35420, nr. 446 verzoekt de regering om opnieuw in gesprek te treden met lease- en verzekeringsmaatschappijen teneinde coulance voor taxichauffeurs die in de knel zijn geraakt te laten bieden,</p>	Debat over het nieuwe steunpakket corona	De Kamer wordt met de verzamelbrief OV en Taxi die voor de zomer naar de Kamer gaat hierover geïnformeerd. Het onderzoek wordt dan bijgevoegd als bijlage.
<p>31409, nr. 341 verzoekt de regering om op de kortst mogelijke termijn helderheid te verschaffen over het lot van de vuurtoren Kijkduin en in het geval van ontmanteling te voorzien in een replica,</p>	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	Zodra informatie beschikbaar is zal de Kamer zo snel mogelijk geïnformeerd worden.
<p>31409, nr. 344 verzoekt de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor dit soort installaties actief te ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering,</p>	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	De Kamer wordt uiterlijk 1 oktober geïnformeerd door middel van een verzamelbrief
<p>29984, nr. 959 verzoekt de regering geen onomkeerbare stappen te zetten voor alle mogelijkheden voor deze brug zorgvuldig zijn onderzocht en besproken in de Maastrichtse gemeenteraad en in de Tweede Kamer,</p>	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Middels de MIRT-brief zal bij de paragraaf maritiem een voortgang gegeven worden.
<p>29984, nr. 971 verzoekt de regering, om zo spoedig mogelijk, in ieder geval voor de zomer, het bestuursakkoord toegankelijkheid OV te sluiten en de daarop-volgende wet- en regelgeving aan de Kamer voor te leggen; verzoekt de regering, met de verantwoordelijke decentrale overheden concrete verplichtingen en bindende termijnen in het bestuursakkoord af te spreken;</p>	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Op dit moment wordt door alle betrokken partijen hard gewerkt aan het bestuursakkoord waarbij wordt gestreefd naar afronding vóór de zomer.
<p>29984, nr. 961 verzoekt de regering om op korte termijn in overleg te gaan met werkgevers om afspraken te maken om het reisbeleid zo in te richten dat voor afstanden tot 700 kilometer het gebruik van de trein de norm wordt,</p>	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Via de Coalitie Anders Reizen wordt met diverse werkgevers gewerkt aan het verminderen van de CO2-uitstoot door het reisgedrag bij deze werkgevers. Het gebruik van de trein of videobellen in plaats van vliegen wordt hierin aangemoedigd.
<p>29984-962 verzoekt de regering om op korte termijn een routekaart op te stellen om te komen tot een toekomstbestendige A12-spoorcorridor waarbij frequentie- en snelheidsverhoging wordt meegenomen, en die voor het zomerreces te delen met de Kamer,</p>	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	De uitvoering van deze motie loopt.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">29984, nr. 963</a> verzoekt de regering om voor de zomer de ticketing roadmap uit te werken voor de Nederlandse situatie en hierbij de mogelijkheid mee te nemen dat via alle verkoopkanalen van Nederlandse vervoerders internationale treintickets te boeken zijn,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	De uitvoering van deze motie loopt.
<a href="#">29984, nr. 966</a> verzoekt de regering om tijdens gesprekken met de NS aan te dringen op de terugkeer van een gezinsabonnement met een aantrekkelijk tarief,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	De Kamer wordt in mei 2022 over de uitkomsten van de gesprekken met NS geïnformeerd (kamerbrief jaarverantwoording NS en ProRail 2021). Hierna zal de motie als afgedaan worden beschouwd.
<a href="#">29984, nr. 967</a> verzoekt de regering om meer aandacht te besteden aan communicatie met omwonenden bij het aanpakken van de trillingsproblematiek, al dan niet in overleg met de gemeenten waarin werkzaamheden aan het spoor plaatsvinden,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	In de Kamerbrief 'Stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen' van 28 maart 2022 ( <a href="#">29984, nr. 974</a> ) wordt aangegeven dat we de komende periode de communicatie rond spoortrillingen tegen het licht zullen houden om te zien waar verbetering mogelijk is.
<a href="#">29984, nr. 968</a> verzoekt de regering om op Europees niveau te werken aan een gelijkjer marktspeelveld voor spoorgoederenvervoer waarbij tarieven voor spoorgoederenvervoer op Europees niveau evenrediger worden vastgesteld,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	De uitvoering van deze motie loopt.
<a href="#">32852, nr. 178</a> verzoekt de regering om beter te monitoren op de omvang en opruim-kosten van sigarettenfilters in het zwerfafval en in kaart te brengen hoe een reductiedoelstelling van 70% in 2026 ten opzichte van 2022 behaald kan worden,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Circulaire economie	De brief is naar de Kamer verstuurd. Het onderzoek naar beleidsopties wordt opgestart. De afronding van het onderzoek wordt verwacht rond de jaarwisseling.
<a href="#">32852, nr. 181</a> verzoekt de regering om te onderzoeken hoe hoogwaardige recycling van verpakking naar verpakking kan worden gestimuleerd of afgedwongen,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Circulaire economie	De uitvoering van deze motie loopt.
<a href="#">33118, nr. 214</a> verzoekt de regering deze aanscherping van de maatregelen voor industriële emissies ook van toepassing te laten zijn op Tata Steel,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Aanscherping van de regels inzake industriële emissies	Het kabinet is voornemens om in de tweede helft van 2022 de Kamer te informeren over de uitvoering van de motie.
<a href="#">28089, nr. 201</a> verzoekt de regering, om samen met de diverse inkoopafdelingen van het Rijk in kaart te brengen waar de inkoop van pfas-houdende producten zo ver mogelijk kan worden ingeperkt,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Verkend wordt welke partijen in de uitvoering van deze motie een rol zullen vervullen.
<a href="#">35910, nr. 12</a> verzoekt de regering om systeemkosten zo laag mogelijk te houden en om dezelfde mautkastjes en dezelfde systemen/mautbakens als onze buurlanden Duitsland en België te gebruiken,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	In de voortgangsbrief van najaar 2022 zal worden toegelicht hoe de Europese richtlijnen voor interoperabiliteit doorwerken in het ontwerp van de vrachtwagenheffing.
verzoekt de regering om in kaart te brengen in hoeverre er vanaf 2030 voldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur zijn voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling lenW dit najaar te informeren,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Voorafgaand aan de begrotingsbehandeling van lenW zal een overzicht van de verschillende onderzoeken op het terrein van het ingroeipad elektrische vrachtauto's en de daarvoor noodzakelijke laadinfrastructuur naar de Tweede Kamer worden gezonden.
<a href="#">35910-14</a> verzoekt de regering om een monitoring inclusief ingevoerde oplossingen aan de rapportage van de vrachtwagenheffing toe te voegen die sluip-routes van vrachtwagens op N-wegen monitort,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	De uitvoering van deze motie loopt.
<a href="#">35910, nr. 15</a> verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Zoals aangegeven door de Minister tijdens het wetgevingsoverleg vrachtwagenheffing op 14 maart 2022, zal het kabinet deze motie oppakken zodra het wetsvoorstel tot wet is verheven, de BIT-toets is afgerond en de aanbestedingen gestart zijn.
<a href="#">35910, nr. 17</a> verzoekt de regering in het vormgeven van het meerjarenprogramma voor de terugsluisregeling te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	De opvolging zal als richtinggevend worden meegenomen bij de uitwerking van het eerste Meerjarenprogramma. Het Kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2025-2029, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
<b>35910, nr. 18</b> verzoekt de regering om in het geval van merkbare uitwijk van vrachtverkeer snel om tafel te gaan met decentrale overheden om te bepalen of het betreffende wegvak dient te worden toegevoegd aan de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing of dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	In de realisatiefase wordt het plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer agv vrachtwagenheffing nader uitgewerkt met de regio. Daarbij wordt ook het proces uitgewerkt hoe in geval van uitwijk snel om tafel kan worden gegaan met decentrale overheden.
<b>35910, nr. 19</b> verzoekt de regering om bij de invoering van de vrachtwagenheffing de maximaal mogelijke korting op basis van de herziene Eurovignetrichtlijn in te stellen voor zero-emissievoertuigen,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Opvolging van de motie wordt betrokken bij de brief (voor de zomer) over keuzes met betrekking tot de tarieven en tariefdifferentiatie.
<b>35910, nr. 20</b> verzoekt de regering om te zorgen voor een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en bij distributiecentra, en daarbij de netbeheerders te betrekken,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Het Kabinet zal voor het eind van 2022 met een specifieke aanpak en proactieve planning voor laadinfrastructuur voor vrachtwagens en de Kamer doen toekomen.
<b>35925-XII-82</b> verzoekt de regering om zich in te zetten voor de volgende vijf punten voor het volgende schooljaar: –de ambitie moet zijn: elke basisschool in een schoolzone; –het inzetten op gerichte snelheids- en parkeercontroles bij schoolzones tijdens schooltijden; –het ondersteunen van gemeenten bij het creëren van meer kiss-and-rideplekken bij schoolzones zodat ouders en grootouders veilig hun kinderen kunnen afzetten en kinderen veilig kunnen fietsen tijdens schooltijden; –het maken van afspraken met gemeenten en de transportsector zodat zo min mogelijk vrachtwagens moeten rijden bij schoolzones tijdens schooltijden; –het voeren van een permanente campagne voor verkeersveiligheid bij scholen zoals de jaarlijkse campagne voor verkeersveiligheid «Onze scholen zijn weer begonnen»,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de VNG over het vijfpuntenplan veiligheid schoolomgeving van de VVD. Verwachting is dat het commissiedebat november/december 2022 zal plaatsvinden
<b>35925-XII-88</b> verzoekt het kabinet inzichtelijk te maken welke specifieke infrastructuurprojecten prioriteit krijgen voor vervanging en onderhoud ter voorkoming van instortingsgevaar en grote economische schade,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	De uitvoering van deze motie loopt.
<b>31936, nr. 915</b> verzoekt de regering om samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen, en de Kamer voor het commissiedebat Regionale luchtvaart te informeren,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	In een Kamerbrief te versturen vóór het Commissiedebat regionale luchthavens van 1 juni a.s. zal de Kamer geïnformeerd worden.
<b>31936, nr. 917</b> verzoekt de regering om Schiphol, Rotterdam-Den Haag Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde te laten onderzoeken hoeveel ruimte er nog is in havengelden om vliegoverlast aan te pakken, en de Kamer hierover voor het commissie-debat Duurzame luchtvaart te informeren,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	In een Kamerbrief te versturen vóór het Commissiedebat Duurzame Luchtvaart van 16 juni a.s. zal de Kamer geïnformeerd worden.
<b>31936, nr. 919</b> verzoekt de regering de staatsdeelname Schiphol Group geen onomkeerbare stappen te laten zetten met betrekking tot MAA voordat de Staten-Generaal en de provinciale staten Limburg zich daarover hebben uitgesproken,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	In een Kamerbrief te versturen vóór het Commissiedebat regionale luchthavens van 1 juni a.s. zal de Minister op deze motie ingaan.
<b>31936, nr. 931</b> verzoekt de regering de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en hen daarover te consulteren,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	De motie wordt afgedaan zodra de Maatschappelijke Raad Schiphol tot stand gekomen is. Dit is najaar 2022.
<b>31936, nr. 927</b> verzoekt de regering het belang van Maastricht Aachen Airport en Schiphol, beide van nationaal belang, voor luchtvracht te waarborgen, onder meer inzake toekomstbestendigheid, voldoende capaciteit, concurrentiepositie, slotschaarste, vestigingsklimaat, werkgelegenheid en exportkansen,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	In een Kamerbrief te versturen vóór het Commissiedebat regionale luchthavens van 1 juni a.s. zal de Minister op deze motie ingaan.
<b>35925-A-38</b> verzoekt de regering om de verbreding van N-wegen meer prioriteit te geven	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
<b>35925-A-39</b> verzoekt de regering om de verbreding van de N57 in het MIRT op te nemen,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
35925-A-40 verzoekt de regering om samen met provincies en gemeenten te kijken of zij het Rijk kunnen helpen om de capaciteit voor het maken van stikstofberekeningen uit te breiden,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
35925-A-66 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het knelpunt van de infrastructuur op de Maasvlakte voor goederen vervoer op te lossen en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	
35925-A-42 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Duitse regering en deelstaten om het knelpunt van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe op te lossen en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
35925-A-43 verzoekt de regering om fors en snel te investeren in stikstofdeskundigen, onder andere op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
35925-A-44 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de provincie Groningen en Groningen Seaports hoe het knelpunt van de N33 en de bruggen op te lossen, en Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
35925-A-45 verzoekt de regering om samen met de provincie Flevoland een ontwikkelingspad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuizen en voor de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding, en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in juni geïnformeerd met de MIRT brief.
35925-A-46 verzoekt de regering om een onderzoek te starten naar de locaties en spreiding van ov-hubs, in kaart te brengen welke ov-knooppunten de grootste prioriteit hebben en daarbij het principe van Mobility as a Service in acht te nemen,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-A-67 verzoekt de regering een integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Lelylijn, waarmee de haalbaarheid en medefinanciering vanuit de regio in beeld worden gebracht,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-A-48 verzoekt de regering in gesprek te treden met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en te onderzoeken of deze internationale spoorverbinding toegevoegd kan worden aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komen; verzoekt de regering om tijdens het MIRT in het najaar van 2022 terug te koppelen of en op welke termijn elektrificatie van de lijn tussen Enschede en Gronau gerealiseerd kan worden,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-A-51 verzoekt de regering het afwegingskader voor de 7,5 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouw uit het coalitieakkoord voor te leggen aan de Kamer en daarbij in te gaan op de afwegingen, keuzes, opties en de door hen gewenste voorkeursvarianten,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	In de MIRT-brief van juni 2022 wordt het afwegingskader voor de financiering van de ontsluiting van woningbouwlocaties meegezonden aan de Kamer, Hiermee wordt voldaan aan de motie.
35925-A-52 verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen en adviezen van het KiM en de onevenredige rol van autoverliesuren en andere factoren van verplaatsingsgemak van het ov hierbij te betrekken,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-A-53 verzoekt de regering fietsinfrastructuur een plek en passende lagere drempelbedragen te geven in het MIRT op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets of diens opvolger en de ontbrekende schakels op de hoofdfietsroutes daarbij te betrekken, al dan niet uitgaande van cofinanciering door de regio,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	We komen terug op de motie in de MIRT brief voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT op 30 juni 2022.
35925-A-68 verzoekt de regering zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk; verzoekt de regering een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF;	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
35925-A-56 verzoekt de regering in kaart te brengen welke infrastructuurprojecten onder druk komen te staan als gevolg van de hoge grondstofprijzen en de grondstoffenschaarste en de Kamer hierover te informeren;	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Verwachting deze motie af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
35925-A-57 verzoekt de regering bij opname in het TEN-T-netwerk de Lelylijn toe te voegen aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
35925-A-61 verzoekt de regering om een programma in het MIRT te wijden aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	We komen terug op de motie in de MIRT brief voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT op 30 juni 2022.
35925-A-59 verzoekt de regering om de Integrale Mobiliteitsanalyse en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De uitvoering van deze motie loopt.
29398, nr. 992 verzoekt de regering om de N36 hoge prioritering te geven binnen de 200 miljoen die beschikbaar is gesteld voor de verkeersveiligheid op N-wegen,	Parlementair agenda punt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	De uitvoering van deze motie loopt.
29398, nr. 994 verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en uiterlijk 1 januari 2023 in te laten gaan,	Parlementair agenda punt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	Ontwerpbesluit (AMvB) ligt nu bij de RvS. Daarna volgt nader rapport. Publicatie uiterlijk 1 juli 2022 nodig om inwerkingtreding van 1 januari 2023 te realiseren
29398, nr. 988 verzoekt de regering op de kortst mogelijke termijn opdracht te geven aan het CROW ten behoeve van het uitwerken van de gebiedsinrichtingsken-merken, en de Kamer over de resultaten te informeren voor het einde van 2022; verzoekt de regering om binnen de juridische kaders, zoals het Reglement verkeersregels en verkeerstekens en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, te onderzoeken hoe decentrale overheden efficiënter en eenvoudiger een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur kunnen invoeren op die plekken waar zij dat zinvol achten,	Parlementair agenda punt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	De uitvoering van deze motie loopt.
30175, nr. 402 verzoekt de regering om de juridische mogelijkheden waarmee 3M verantwoordelijk gesteld kan worden voor de pfas, nr. schade in de Wester, nr. schelde in kaart te brengen om deze vervolgens samen met Vlaanderen (waar mogelijk) te verhalen op 3M,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	De uitvoering van deze motie loopt.
30175, nr. 403 verzoekt de regering om met gemeenten/VNG in gesprek te gaan om van gevoeligebestemmingenbeleid de algemene praktijk te maken, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	De Kamer wordt begin 2023 hierover geïnformeerd.
30175, nr. 408 verzoekt de regering om bij de presentatie van de analyse die voor de zomer met de Kamer gedeeld zal worden, expliciet een pakket met mogelijke extra maatregelen te presenteren die wel leiden tot het behalen van de WHO-normen voor PM2,5 in 2030,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	Vóór de zomer zal de staatssecretaris een onderzoek van het RIVM aan de Tweede Kamer sturen.
30175, nr. 413 verzoekt de regering, in overleg met de Vlaamse regering te zorgen dat het afgraven van de zeedijk van de Hedwigepolder pas wordt ingezet nadat de resultaten van de lopende onderzoeken naar Pfas bekend zijn en vaststaat dat geen negatieve effecten optreden voor de natuurontwikkeling en een gezonde leefomgeving,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	De uitvoering van deze motie loopt.

**Tabel 171 Door bewindslieden gedane toezeggingen die zijn afgerond**

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Begin september ontvangt de Kamer een kabinetsreactie op de rapporten met betrekking tot toezicht en handhaving van milieucriminaliteit, de acties die in gang zijn gezet en een reactie op het nawoord van de Algemene Rekenkamer.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [03-09-2021] - Voortgang kabinetsreactie rapport Adviescommissie VTH en rapport milieucriminaliteit Algemene Rekenkamer



Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Voor het volgend commissiedebat Leefomgeving op 9 september 2021 ontvangt de Kamer een update over het onderzoek naar cumulatieve normen bij de pilot in Dordrecht.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-11-2021] - Voortgang Beleid Chemische Stoffen
De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over het zakelijk fonds waarmee bedrijven een lening voor de sanering van asbestdaken kunnen krijgen. In deze brief zal ook worden ingegaan op de laatste stand van zaken van de uitvoering van de motie Stoffer/Geurts. Daarnaast zal een update worden gegeven van de inzet van verschillende instrumenten voor de aanpak asbestsanering.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-12-2021] - Voortgangsbrief asbest
In de volgende voortgangsbrief Bodem zal de staatssecretaris aangeven hoe op dit moment in Nederland de verschillende verontreinigingen in de bodem inzichtelijk zijn.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-11-2021] - Voortgang Beleid Chemische Stoffen
De staatssecretaris zal de minister van VWS verzoeken in een brief terug te komen op de suggestie van het lid Bouchallik om een publiekscampagne te starten over de gevaren van PFAS voor zwangere vrouwen en de gevaren voor PFAS-houdende producten voor baby's.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Afgehandeld in SO PFAS van 10-9-2021e
De staatssecretaris zegt toe de Kamer voor de kerst, met een hoofdlijnennotitie of voortgangsbrief, te informeren over de opties en uitwerking van de aanbevelingen van de commissie van Aartsen.	Parlementair agenda punt [07-09-2021] - Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [26-11-2021] - Beleidsdoorlichting artikel 21 onderdeel stalsystemen
De zes onderzoeken die zijn uitgezet naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie van Aartsen worden binnen twee weken naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt [07-09-2021] - Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-09-2021] - Voortgang opvolging rapport adviescommissie VTH: aanbieding rapporten kwantitatief en juridisch onderzoek
De Kamer zal dit jaar worden geïnformeerd over de rol en mogelijke extra taken van de commissie MER (in het kader van het hele VTH-stelsel).	Parlementair agenda punt [07-09-2021] - Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2021] - Voortgangsbrief Omgevingsveiligheid
Eind 2021 ontvangt de Kamer een ketenanalyse van het transport van ladingen met fosfine en zal worden ingegaan op eventuele maatregelen die aanvullend genomen moeten worden.	Parlementair agenda punt [07-09-2021] - Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [04-04-2022] - Aanbieden van Ketenanalyse gegaste lading met bestrijdingsmiddelen
Na het bestuurlijk overleg zal de staatssecretaris de Kamer informeren over de mogelijkheid van het openbaar maken van de inspectiegegevens van de ILT.	Parlementair agenda punt [07-09-2021] - Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2021] - Voortgangsbrief Omgevingsveiligheid
De minister stuurt in oktober de kabinetsreactie op het OVV-rapport inzake vliegen boven conflictgebieden naar de Kamer.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [26-11-2021] - Kabinetsreactie OVV rapport Veilige vliegroutes 2021 en AO Vliegen over conflictgebieden 2020
De minister komt terug op de vragen van het lid Heerema (VVD) inzake incidentie-normen m.b.t. Covid-controles.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Afgedaan met Kamerbrief VWS 14 september 2021.
De minister komt in een volgende verzamelbrief terug op de vragen van het lid Geurts (CDA) over de stand van zaken m.b.t. de formele aanvraag bij de Autoriteit Persoonsgegevens om te komen tot een zwarte lijst voor misdragende passagiers. Hierbij zal ook een analyse van het effect van de reeds genomen maatregelen worden meegenomen.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [03-11-2021] - Verzamelbrief Luchtvaart
De minister stuurt in september 2021 informatie over de onderzoeken m.b.t. ultrafijnstof naar de Kamer.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-10-2021] - RIVM rapport haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol
De minister stuurt deze maand het rapport over de sociale vestigingseisen, inclusief de reactie van de FNV en de kabinetsreactie naar de Kamer. De vragen van het lid Alkaya (SP) over de afhandelingsbedrijven worden hierin specifiek meegenomen.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2021] - Aanbieding rapport Grondafhandeling
De minister komt binnen enkele maanden terug op de vragen van het lid Van der Plas (BBB) inzake de cijfers m.b.t. ongelukken en bijna-ongelukken met ganzen. De vraag van het lid Geurts (CDA) om een overzicht van de afgelopen tien jaar betreffende deze ongelukken wordt hierin meegenomen.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-10-2021] - Gegevens over aanvaringen met ganzen

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Voor het herfstreces ontvangt de Kamer een brief waarin de staatssecretaris een toelichting geeft over wat het RIVM meeneemt in de voortgangsmeting luchtkwaliteit.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-10-2021] - Voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord
Eind 2021 ontvangt de Kamer een overzicht met de stand van zaken van de acties die bevoegde gezagen hebben genomen naar aanleiding van de uitstoot van asfaltcentrales.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-12-2021] - Stand van zaken asfaltcentrales
Begin 2022 zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijke aanpassing van de wettelijke normen van Beaumix (aanscherping percentage batterijen in bodemas).	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-12-2021] - Normstelling batterijen in AEC-bodemas
Het nader rapport over de afdeklaag in de Moleneindse Waard zal in de herfst aan de Kamer worden gestuurd.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-11-2021] - Voortgangsbrief granuliet addendum 'Review-Onderzoek Granuliet Over de Maas' en Raad van State uitspraak
Begin 2022 ontvangt de Kamer informatie over hoe gemeenten kunnen handhaven bij houtrookoverlast en wat er nog meer gedaan kan worden om overlast van houtrook te voorkomen.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-11-2021] - Stand van zaken houtstook
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer eind 2021 informeren over de uitvoering van de motie-Moorlag met betrekking tot het uitvoeren van een integriteitsonderzoek (Kamerstuk 30015, nr. 87).	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-11-2021] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 22 november 2021
De staatssecretaris zal voor het tweeminutendebat de Kamer informeren over de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Ziengs	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Afgedaan met: Uitgaande brief [24-09-2021] - Uitvoering motie Ziengs - essentiële ZZS in de transitie naar een CE
- Nog voor de plenaire begrotingsbehandeling (vooralsnog in de eerste week van november gepland) ontvangt de Kamer de brief over het Meerjarenprogramma «Staat van de Infrastructuur» naar aanleiding van de motie Stoffer. Hierin worden de kosten voor klimaatadaptatie en duurzaamheidsbevordering in de budgetten van ProRail en Rijkswaterstaat meegenomen.	Parlementair agenda punt [26-10-2021] - Begrotingsonderzoek lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [29-10-2021] - Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur
De Kamer ontvangt een brief over hinderaanpak en indicatoren daarvoor.	Parlementair agenda punt [26-10-2021] - Begrotingsonderzoek lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-12-2021] - Staat van de Infrastructuur van Rijkswaterstaat en ProRail en hinderaanpak
De Kamer ontvangt de uitkomsten van het gesprek met het NOVB over de (regionale) transitieplannen in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding. Herin komt een link naar de plannen zelf. Dit is een toezegging aan de heer Alkaya (SP).	Parlementair agenda punt [26-10-2021] - Begrotingsonderzoek lenW	Afgedaan is afgedaan met de Kamerbrief van 16 december 2021
De Kamer zal vóór het notaoverleg MIRT (6 december 2021) een brief ontvangen over de aanpak van het onderhoud van infrastructuur en de afstemming met de regio's met betrekking tot grote opgaven. In deze brief zal ook worden ingegaan op de 'no surprises-aanpak'	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-12-2021] - Staat van de Infrastructuur van Rijkswaterstaat en ProRail en hinderaanpak
Voor het commissiedebat Maritiem (24 november 2021) ontvangt de Kamer een verzamelbrief waarin aandacht wordt besteed aan innovatie en automatisering bij de binnenvaart.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2021] - Verzamelbrief Commissiedebat Maritiem 24 november 2021
Na de aandeelhoudersvergadering van ProRail (medio november 2021) zal de Kamer nader worden geïnformeerd over het plan van aanpak van ProRail om de problemen in verband met de personeelskrapte bij de verkeersleidingsposten op te lossen.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [25-11-2021] - Algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 19 november 2021 inclusief aanpak door ProRail van tekorten verkeersleiding
Voor het kerstreces zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de voortgang van het programma 'Liever een goede buur'.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2021] - Versterking VTH-stelsel
Op korte termijn ontvangt de Kamer een brief over de Regeling Groenprojecten	Parlementair agenda punt [18-11-2021] - Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-12-2021] - Vaststelling Regeling groenprojecten 2022
In het eerste kwartaal van 2022 zal de Kamer een brief ontvangen over afvalscheiding bij gemeenten, waarin wordt ingegaan op uniformering en de leeropbrengsten van de VANG-doelstellingen.	Parlementair agenda punt [18-11-2021] - Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-03-2022] - Uitvoeringsprogramma Van Afval Naar Grondstof - Huishoudelijk Afval 2021-2025
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de aanpak die wordt gekozen door supermarkten en producenten voor het innamesysteem voor blikjes.	Parlementair agenda punt [18-11-2021] - Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [14-12-2021] - Stand van zaken statiegeldsysteem voor blikjes

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris zal in een brief aan de Kamer een onderbouwing geven van de door het PBL genoemde reductie van 0,381 megaton niet-biogene CO <sub>2</sub> -uitstoot als gevolg van het afschaffen van de vrijstelling voor verbranding buitenlands afval.	Parlementair agenda punt [18-11-2021] - Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2022] - Producten beoordeling afvalstof of product en experimenteren voor de circulaire economie
Begin volgend jaar ontvangt de Kamer een uitgebreide inhoudelijke reactie op de uitkomsten van de beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater. Hierin zal onder andere worden ingegaan op de opgave in Limburg. Ook zal worden ingegaan op de inhoudelijke en financiële dilemma's.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-03-2022] - Informeren over het rapport 'Eerste advies Beleidstafel wateroverlast en hoogwater'
In een volgende verzamelbrief zal de Kamer op de hoogte worden gesteld over de voortgang van het Kenniscentrum Bevers.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-05-2022] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2022
Begin 2022 wordt de Kamer, voor zover dat op dat moment mogelijk is, geïnformeerd over de invulling van de aanvullend stappen om de doelen uit de Kaderrichtlijn Water te behalen.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Toezegging is met een Kamerbrief af gedaan op 25 februari 2022. Verzonden door LNV. 25 februari 2022 33037-437.
Begin volgend jaar ontvangt de Kamer het rapport met een internationale vergelijking van waternormen en wordt ingegaan hoe deze Nederlandse normen zich verhouden tot de normen in andere Europese landen.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-05-2022] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2022
De Kamer wordt nader geïnformeerd over de uitwerking van het Beheerplan Natura 2000 voor het Waddengebied en de uitwerking van de langetermijnperspectieven voor de bereikbaarheid van de Wadden.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2021] - Beantwoording Kamervragen over het bericht Grenzen van baggeren in Waddenzee nabij
De minister zal de Kamer informeren over de afspraken die met de Nederlandse buurlanden worden gemaakt over de normstelling van stoffen in water (rivieren) en hoe de normen in Nederland en de buurlanden zich tot elkaar verhouden (n.a.v. de ingetrokken motie van het lid Stoffer over de normering waterkwaliteit grensgebieden).	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-05-2022] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2022
Op korte termijn zal de minister de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de sector die gevoerd worden naar aanleiding van het juridisch advies over asbest op zeeschepen.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-02-2022] - Antwoordbrief verzoek brancheorganisatie asbest in zeeschepen dossier
De minister gaat in gesprek met de vissers die schade ondervinden aan hun netten in de Waddenzee en zal bekijken welke ruimte er is in de overeenkomst met de MSC Zoë om de schade te vergoeden. De Kamer zal hier op korte termijn over worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [14-02-2022] - Ladingresten van containerschip MSC Zoe
De minister komt binnenkort terug op de uitkomsten van het onderzoek naar de Lange Jaap en zal de Kamer informeren over het vervolg.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-12-2021] - Vervolg aanpak vuurtoren Kijkduin
De minister zal de Kamer een reactie sturen op het TNO-onderzoek over het certificeren van jachtradars.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [14-04-2022] - Technische studie Feasibility study «Radar-B» On the applicability of Radar-B systems on main waterways
Voor de kerst ontvangt de Kamer de aanbiedingsbrief bij het NEN-onderzoek (naar aanleiding van de motie van het lid Alkaya (SP)). Daarin wordt onder andere toegelicht hoe omgegaan zal worden met openstaande punten die uit het onderzoek naar voren komen.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-12-2021] - Onderzoek NEN biobrandstof binnenvaart
Minister Visser heeft de commissie een MIRT-brief toegezegd en komt daarbij ook terug op verkeersveiligheidsonderwerpen, waaronder de N9.	Parlementair agenda punt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-12-2021] - Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021
Minister Visser neemt in een volgende verzamelbrief de verkenning bij gemeenten over het afwegingskader met betrekking tot 30km/u-wegen mee.	Parlementair agenda punt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-04-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid
De Kamer ontvangt rond het kerstreces de resultaten van de impactanalyse over het uifasieren van de gratis emissierechten voor de luchtvaartsector. Daarbij wordt de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook gevraagd schriftelijk terug te komen op de vragen van mevrouw Bouchallikh (GroenLinks).	Parlementair agenda punt [08-12-2021] - Milieuraad	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-02-2022] - Onderzoek over de effecten van het fit for 55-pakket voor de luchtvaart



Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In het verslag van de Milieuraad wordt nader ingegaan op de inkoopgroep circulaire zonnepanelen.	Parlementair agenda punt [08-12-2021] - Milieuraad	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-01-2022] - Verslag Milieuraad 20 december 2021 in Brussel
Voor het commissiedebat Toezicht en handhaving op 9 maart 2022 ontvangt de Kamer een planningsoverzicht waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe de planning van het verbeteren van het VTH-stelsel verloopt en welke activiteiten worden ondernomen.	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [24-02-2022] - Planning opvolging aanbevelingen commissie Van Aartsen
Voor het tweeminutendebat Externe veiligheid wordt de Kamer geïnformeerd wanneer het RIVM een advies geeft over wat onacceptabele milieu- en gezondheidsrisico's zijn.	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-02-2022] - Beantwoording enkele vragen n.a.v. het commissiedebat Externe Veiligheid
Voor het tweeminutendebat Externe veiligheid ontvangt de Kamer een brief waarin de specifieke vraag van het lid Kröger over hoe de vervuiling van PAK's en lood bijvoorbeeld ook in Haarlem-Noord terecht komt en op de vraag of er verder onderzoek wordt gedaan naar de uitstoot van Tata verderop in de regio.	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-02-2022] - Beantwoording enkele vragen n.a.v. het commissiedebat Externe Veiligheid
Op dit moment vindt een inventarisatie plaats van andere kunstwerken die mogelijke eveneens niet voldoende onderhouden zijn. De Kamer wordt hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	Afgedaan met: Uitgaande brief [31-01-2022] - Besluit vervolg vuurtoren Kijkduin
Cijfers over scholen in schoolzones worden, indien en voor zover beschikbaar, voor het CD Verkeersveiligheid (20-04-22) naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met: Deze toezegging is afgedaan d.m.v. de verzamelbrief 'Maatregelen verkeersveiligheid' van 15 april jl. (kamerstuk 29 398, nr. 998).
De minister stuurt een brief over de mogelijkheid de Westerscheldetunnel voor de Zeeuwen (eerder) tolvrij te maken.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2022] - Informatie over de mogelijkheid de Westerscheldetunnel voor de Zeeuwen (eerder) tolvrij te maken
De Kamer ontvangt voor het CD Verduurzaming luchtvaart op 16 juni 2022 het tijdpad voor de invoering van het CO <sub>2</sub> -emissieplafond voor de luchtvaart.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-05-2022] - Voortgang en planning dossiers verduurzaming luchtvaart
De Kamer ontvangt een reactie op de petitie Burgervisie Schiphol, die recentelijk is aangeboden aan de commissie door de ORS-bewonersdelegatie.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2022] - Reactie op petitie ORS-WTL over krimp Schiphol
Gekoppeld aan de toegezegde beleidsagenda ontvangt de Kamer halverwege mei een planningsbrief over de beleidsinzet voor de luchtvaart.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2022] - Beleidsprogramma Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om een gelijk speelveld te creëren tussen hubs binnen en buiten de EU en hierbij zal de minister onder meer ingaan op de mogelijkheden om Turkije te houden aan een CO <sub>2</sub> -heffing of invliegbelasting.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-05-2022] - Voortgang en planning dossiers verduurzaming luchtvaart
De Kamer wordt geïnformeerd over de precieze status van de Luchtvaartnota.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-03-2022] - Status Luchtvaartnota
Na het overleg met de regio wordt de Kamer geïnformeerd over oplossingen met betrekking tot de sluis bij Kornwerderzand. Hetzelfde geldt voor de aanpak van de Paddepoelsterbrug.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-05-2022] - Uitskomsten Bestuurlijk Overleg Kornwerderzand 12 april
Midden mei ontvangt de Kamer een lenW-beleidsbrief (hoofdlijnenbrief) over de ambities en aanpak met betrekking tot circulaire economie.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2022] - Beleidsprogramma Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**Tabel 172 Door bewindslieden gedane toezeggingen die nog niet zijn afgerond**

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma	Parlementair agenda punt [20-06-2011] - Waterkwantiteit (2e termijn)	In het NWP 2016-2021 is het volgende aangegeven: als de Landelijke Beoordelingsronde in 2023 is afgerond, zal de omvang van de versterkingsopgave duidelijk worden. Na 2023 wordt op basis hiervan bezien of aanvullende afspraken nodig zijn over financiering van het HWBP. De evaluatie van de afspraken over de financiering in 2016, die is afgesproken in het Bestuursakkoord Water, is daarom uitgesteld tot 2023. Dit is onderdeel de

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		evaluatie van de Waterwet (Art. 10.4, lid 2): de minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt vóór 1 januari 2025 een verslag aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en de effecten van de artikelen 2.2, 2.3, 2.12, 3.9 en 7.23 tot en met 7.26.
Zodra er meer bekend is n.a.v. de gesprekken in Brussel over de aanpassing van de slotverordening, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	De Kamer zal worden geïnformeerd zodra bekend is wanneer de herziening van de Europese slotverordening van start gaat.
Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	De Kamer zal worden geïnformeerd zodra bekend is wanneer de herziening van de Europese slotverordening van start gaat.
De minister zal met de provincie bespreken of het mogelijk is om bij zandwinning het winnen van grond en opvullen los te koppelen	Parlementair agenda punt [19-02-2020] - PFAS	De Kamer wordt in tweede kwartaal 2022 geïnformeerd.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de ontwikkeling van een nieuwe BRL en de gesprekken die hierover plaatsvinden.	Parlementair agenda punt [12-05-2020] - Bodem	De toezegging is in uitvoering.
T02888: M.e.r.-beoordelingsplicht monitoren op het punt van diepe plassen (34.864 )	Parlementair agenda punt [11-02-2020] – 34864 Aanvullingswet bodem Omgevingswet, 34864, C Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet, 35054 Aanvullingswet geluid Omgevingswet. 35054, B Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet	Er zal een systeem van monitoring van MER'en met MER-beoordelingen worden opgezet. Diepe plassen zullen automatisch ook gemonitord worden. Dit zal worden meegenomen in een Kamerbrief als het monitoringsysteem is opgezet.
De Kamer wordt rond de jaarwisseling geïnformeerd over de gevolgen die de staatssecretaris voor zich ziet om vervolg te geven aan de RIVM-aanbevelingen met betrekking tot geluid.	Parlementair agenda punt [15-10-2020] - Leefomgeving	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
De staatssecretaris zal zo snel mogelijk terugkomen op de end-of-waste status van Bokashi.	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Circulaire Economie	De Kamer wordt in 2023 geïnformeerd.
De spelregels behorend bij het Mobiliteitsfonds worden voor de zomer van 2021 naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	Met de voortgangsbrief MIRT van juni 2022 wordt de Kamer nader geïnformeerd.
Eind van het jaar ontvangt de Kamer een reactie op de onderzoeken van het CBS en PBL over vervoersarmoede, die in het najaar worden gepubliceerd.	Parlementair agenda punt [19-05-2021] - Openbaar vervoer en taxi	Tijdens de begrotingsbehandeling 2021 heeft de staatssecretaris aangegeven dat het bedoelde onderzoek volgens het PBL niet meer dit jaar gepubliceerd zal worden, maar medio volgend jaar (2022).
De staatssecretaris zal in een volgende voortgangsbrief de Kamer informeren over de stand van zaken van de pilots met ov-reisverboden en eventuele uitbreiding van de pilots.	Parlementair agenda punt [19-05-2021] - Openbaar vervoer en taxi	De Kamer zal einde van dit jaar 2022 worden geïnformeerd over de laatste stand van zaken.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over hoe het MKB beter kan aansluiten bij het Versnellingshuis, daarbij zal ook gekeken worden naar het idee van de subafdelingen.	Parlementair agenda punt [27-05-2021] - Circulaire Economie	De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd.
De staatssecretaris brengt in kaart welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn bij Eindhoven om de verbinding naar Aken tot stand te brengen. De Kamer ontvangt hierover informatie in de halfjaarlijkse MIRT-brieven.	Parlementair agenda punt [15-06-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	De noodzakelijke maatregelen voor o.a. de verbinding Eindhoven Aken wordt binnen Toekomstvast spoor zuid oost Nederland onderzocht. De studie Toekomstvastspoor is in uitvoering. Het streven is dat de studie over het emplacement Eindhoven en het adaptief ontwikkelpad deze zomer gereed zijn. Na bespreking met de regionale partijen kunnen deze in het najaar van 22 met de BO MIRT brief worden gedeeld.
De najaarsbrief zal ook informatie bevatten over trillingshinder en eventuele aanpassingen door ProRail en over de evaluatie die de NS zal doen over 'priority seats'.	Parlementair agenda punt [15-06-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Wordt meegenomen in de verzamelbrief OV en Taxi voor het CD Openbaar Vervoer en Taxi. Brief wordt verzonden voor het geplande CD OV&Taxi op 14 september 2022.
De minister stuurt eind 2021 de resultaten van een studie naar de lightrailverbinding van Rotterdam naar Zoetermeer naar de Kamer.	Parlementair agenda punt [16-06-2021] - Mirt	De eindrapportage regionale verkenning 2021 (studie HOV-corridor Zoetermeer-Rotterdam) is in het voorjaar 2022 door de onderzoekpartijen is vastgesteld. Deze zal in de MIRT-brief van juni 2022 opgenomen worden. Binnen het

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		bereikbaarheidsprogramma MoVe houdt de regio de MoVe-partners op de hoogte over de vervolgstappen.
De minister stuurt in 2022 de overige delen van de planuitwerking verkeersveiligheid inzake de N57 en de N59 naar de Kamer.	Parlementair agenda punt [16-06-2021] - Mirt	De toezegging is in uitvoering.
De minister informeert de Kamer nader over de vraag om extra budget voor het Zuidasdok.	Parlementair agenda punt [16-06-2021] - Mirt	De toezegging is in uitvoering.
De minister stuurt een brief naar de Kamer over de gesprekken met de provincie over de N33.	Parlementair agenda punt [16-06-2021] - Mirt	De toezegging is in uitvoering.
De staatssecretaris zal de Kamer regelmatig via de PFAS-voortgangsbrieven informeren over de voortgang van het Europese PFAS-restrictievoorstel.	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	Lopende toezegging, zal in elke relevante Kamerbrief/debat gestand worden gedaan tot restrictievoorstel is ingediend (januari 2023).
De minister komt terug op de vragen van het lid Van Raan (PvdD) over de WHO-normen voor geluid.	Parlementair agenda punt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	De toezegging is in uitvoering.
De Kamer ontvangt binnenkort twee rapporten en de reactie van de staatssecretaris hierop met betrekking tot ultrafijnstof: binnen één maand het rapport van de Gezondheidsraad en begin 2022 de eindrapportage van het RIVM over ultrafijnstof in de luchtvaart.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	De Kamer zal voor de zomer geïnformeerd worden. Dit is ook in een recente kamerbrief gemeld.
Eind 2021 ontvangt de Kamer informatie over de gemaakte afspraken over bodem en de versterking van kennis bij decentrale overheden. Daarbij zal ook worden ingegaan op de pilots over het versterken van de regionale kennisinfrastructuur.	Parlementair agenda punt [09-09-2021] - Leefomgeving	Q3/Q4 Brief Bestuurlijke afspraken Bodem
De afronding van de beleidsdoorlichting staat geprogrammeerd voor 2022. Ik verwacht het resultaat van de beleidsdoorlichting en de bevindingen van de onafhankelijk deskundige in de tweede helft van 2022 aan uw Kamer te kunnen aanbieden, voorzien van een beleidsreactie.	Uitgaande brief [17-09-2021] - Beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en Havens	De verwachting is nog steeds het resultaat van de beleidsdoorlichting en de bevindingen van de onafhankelijke deskundige in de tweede helft van 2022 aan de Kamer aan te bieden, voorzien van een beleidsreactie.
T03203 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat zij bij de evaluatie in 2023 nog eens expliciet kan besluiten of dat alleen het wegvervoer in BKE's mag handelen of dat het ook voor de scheepvaart en voor de luchtvaart mogelijk moet blijven om van de mogelijkheden gebruik te maken, waarbij over de luchtvaart een expliciete afspraak is gemaakt inhoudende dat de luchtvaart dan niet meer als inboeker op mag treden.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	Dit doen we met de RED3 implementatie. De herziene Wet gaat tegen die tijd gewoon weer langs beide Kamers zoals gebruikelijk. Daarin zullen we ook zien wat we met de BKE doen. Er is geen actie nodig tot medio 2024.
T03205 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe om een jaarlijkse evaluatie te doen met betrekking tot het concurrentievoordeel dat aan de lucht- en scheepvaart wordt gegeven ten opzichte van de andere sectoren, als gevolg van de ook aan de lucht- en scheepvaart gegeven inboekingsmogelijkheid in het BKE-systeem. Bij de jaarlijkse evaluatie wordt ook aandacht besteed aan de ontwikkeling van de gedachten rondom fair share en fair trade alsmede - in het kader van de handhaving van de VTH - in welke mate de inzet van de inspecteurs verdeeld is over fysieke en administratieve controles.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	De toezegging wordt afgedaan bij de Kamerbrief Voortgang Duurzame Mobiliteit voorafgaand aan het Commissiedebat Duurzaam vervoer op 29 juni 2022.
T03206 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Pijlman (D66), toe dat te zijner tijd de keuze rondom de BKE ook wordt voorgehangen bij de beide Kamers.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	Dit doen we met de RED3 implementatie. De herziene Wet gaat tegen die tijd gewoon weer langs beide Kamers zoals gebruikelijk. Daarin zullen we ook zien wat we met de BKE doen. Er is geen actie nodig tot medio 2024.
Een vijftal van deze oude projecten waarvan is bepaald dat daar de kans het grootst is op mogelijke uitloging wordt nu gemonitord. Datzelfde geldt voor de toepassing van TGG in de Perkpolder (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Aanhangel nr 3611). U zult zodra de resultaten bekend zijn geïnformeerd worden over de uitkomsten van de monitoringsinspanningen.	Uitgaande brief [04-11-2021] - Aanbieding RIVM rapport over TGG	De Kamer wordt in het tweede kwartaal 2022 geïnformeerd.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal in het voorjaar van 2022, in het licht van de modal shift, worden geïnformeerd over de uitkomst van het programma dat ziet op het toezicht en de administratie met betrekking tot de binnenvaart en over de maatregelen die kunnen worden genomen om administratieve rompslomp in de binnenvaart tegen te gaan.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
De Kamer zal nog in 2021 worden geïnformeerd over de prioritering bij wegenprojecten die met stikstofproblematiek te maken hebben.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Met de voortgangsbrief MIRT van juni 2022 wordt de Kamer nader geïnformeerd.
De Kamer zal bij de brief over de staat van de infrastructuur, of indien mogelijk eerder, worden geïnformeerd over de voortgang van de verbetering van het assetmanagement met betrekking tot Rijksinfrastructuur.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Aanbieding aan de Kamer is voorzien half juni.
In het eerste of tweede kwartaal van 2022 ontvangt de Kamer een voortgangsbrief over het maritiem herstelplan, waarin wordt ingegaan op verwervingstrajecten, de rol van de Nederlandse industrie bij de doorlooptijden van projecten, de vraag of de doorlooptijden kunnen worden verkort en de budgetten voor verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	Zal meegenomen worden in de verzamelbrief van maritiem aan de Kamer Deze staat gepland voor eind juni.
De accountantsverklaringen met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoeding zullen met de Kamer worden gedeeld en de plannen voor volgend jaar zullen openbaar worden gemaakt.	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling lenW	De verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding aan de decentrale overheden verloopt centraal via het SiSa-systeem. Zodra alle verantwoordingen binnen zijn en verwerkt zal de Kamer met een brief worden geïnformeerd.
Parallel zal advies gevraagd worden aan de Rijkshavenmeesters en de samenwerkende ministeries binnen het Kustwachtverband om tot ordentelijke en zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen. Daarin zal ook de afstemming gezocht worden met aangrenzende landen. Ik streef ernaar u hierover in het tweede kwartaal van 2022 te informeren.	Uitgaande brief [19-11-2021] - Tweede Voortgangsbrief OvV-rapport MSC Zoe	Besluit zal worden verwerkt in 3e voortgangsbrief MSC Zoe die naar verwachting vóór het zomerreces naar de Kamer wordt gestuurd.
In het voorjaar 2022 komen de ministers van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat met een voorstel voor klimaatadaptief bouwen.	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	De toezegging is uitvoering.
De minister zal de Kamer informeren over de afspraken die met de Nederlandse buurlanden worden gemaakt over de normstelling van stoffen in water (rivieren) en hoe de normen in Nederland en de buurlanden zich tot elkaar verhouden (n.a.v. de ingetrokken motie van het lid Stoffer over de normering waterkwaliteit grensgebieden).	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	In de Kamerbrief voor CD water is opgenomen dat de Kamer hier in het derde kwartaal van 2022 over wordt geïnformeerd.
In een brief zal de minister, na afstemming met haar collega van Defensie, de vragen van het lid Rudmer Heerema (VVD) over de SAR-helikopters beantwoorden.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
Na afloop van de gesprekken met België en Duitsland over het Besluit energievervoer en biobrandstoffen zal de Kamer geïnformeerd worden hoe bunkertoerisme voorkomen kan worden en welke opties er hiervoor zijn.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	De Kamer wordt naar verwachting in Q2 2022 geïnformeerd.
In de volgende verzamelbrief zal de Kamer geïnformeerd worden over de stand van zaken van de ligplaatsenproblematiek en de uitkomsten van de pilots.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	Het streven is om de gekozen richting voor het zomerreces verder toe te lichten aan de kamer middels een verzamelbrief.
In de volgende verzamelbrief zal de Kamer over de stand van zaken van de kosten van ontgassingsinstallaties worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	De Kamer wordt uiterlijk 1 oktober geïnformeerd door middel van een verzamelbrief
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de sector, de regelgeving van de doorvoerbaarheid van windmolenparken en de mogelijke verschillen in regelgeving met omliggende landen.	Parlementair agenda punt [24-11-2021] - Maritiem	De Kamer wordt naar verwachting vóór het zomerreces geïnformeerd
Met onder andere het Fonds Slachtofferhulp en het CBR wordt verkend in hoeverre het mogelijk is om met modernere technieken recidivisten tot veilig gedrag te bewegen. Naast technische uitdagingen spelen	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021	De toezegging is in uitvoering.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
juridische en privacyaspecten een belangrijke rol. Deze worden op dit moment in kaart gebracht. De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2022 verder geïnformeerd.		
Minister Visser komt begin 2022 met een reactie op het rapport Beginnende Bestuurders en neemt daarbij de suggestie van de heer Geurts, met betrekking tot de sticker A op de auto van een beginnende bestuurder, mee.	Parlementair agenda punt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	De toezegging is in uitvoering.
Minister Visser stuurt na de zomer het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over risico's en kansen voor Lichte Elektrische Voertuigen en stadsdistributie naar de Kamer.	Parlementair agenda punt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	Medio juni wordt een concept opgeleverd. Volgens planning vindt oplevering medio augustus plaats.
De motie van de leden Geurts en Minhas roept op om gezamenlijk met de regio een verdiepend onderzoek te laten uitvoeren om op korte termijn een verbinding Eindhoven-Aken te realiseren. Met provincie Noord-Brabant en provincie Limburg heb ik ProRail de opdracht gegeven om samen met de betrokken vervoerders en een extern bureau nog een keer creatief te kijken naar mogelijkheden om de verbinding naar Aken eerder tot stand te brengen. De studie is voortvarend opgepakt maar vraagt een nadere analyse, met name op het punt van praktische haalbaarheid. Ik verwacht uw Kamer uiterlijk voorjaar 2022 de uitkomsten te kunnen sturen.	Uitgaande brief [03-12-2021] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor	De studie is in de afrondende fase en zal naar verwachting met de BO MIRT brief van juni 2022 aan de Tweede Kamer worden verzonden.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat streeft ernaar om de Kamer voor het zomerreces te informeren over de mogelijkheden van niet dwingende verkeersbegeleiding van schepen op de vaarroute boven de Waddenzee.	Parlementair agenda punt [25-01-2022] - Wadden	Besluit zal worden verwerkt in 3e voortgangsbrief MSC Zoe die naar verwachting vóór het zomerreces naar de Kamer wordt gestuurd
In mei zal de Kamer informatie ontvangen over de inzet van de extra middelen uit het coalitieakkoord met betrekking tot de verbetering van het VTH-stelsel.	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Het Beleidsprogramma IenW is op 17 mei 2022 aan de TK gestuurd. Hierin wordt voor VTH een uitwerking gegeven van het bepaalde in het coalitieakkoord. Ook wordt dit onderwerp meegenomen in een «verzamelbrief» met nog een aantal andere onderwerpen. Deze brief zal in de eerste week van juni aan de Kamer worden gestuurd.
Voor het zomerreces ontvangt de Kamer een brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de aanpak van de uitstoot van asfaltcentrales en de stand van zaken over de uitstoot van emissies (o.a. van benzeen).	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Voor het zomerreces van 2022 wordt de voortgangsbrief aan de Tweede Kamer verzonden.
De Kamer wordt, naar aanleiding van de vraag van het lid Grinwis, eind dit jaar verder geïnformeerd over de uitvoering van de motie over transparante en structurele monitoring van Tata van september 2021	Parlementair agenda punt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Wordt opgenomen in de voortgangsbrief over Tata Steel eind dit jaar.
De minister gaat na wat de mogelijkheden zijn om een inspectie uit te voeren bij het schip CSCL Pacific Ocean en informatie in te winnen met betrekking tot de overwegingen om de zuidelijke route te bevaren ondanks de storm. De bevindingen zullen worden gedeeld met de Kamer.	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	De Kamer wordt hierover met de eerstvolgende voortgangsbrief mbt MSC Zoe
In verband met de situatie bij de Vuurtoren de Lange Jaap zullen het besluitvormingstraject en de onderliggende stukken worden bekeken om te voorkomen dat dit zich nog eens voordoet. De uitkomsten van dit onderzoek zullen zodra er meer bekend is met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	De toezegging is in uitvoering.
Voor de zomer ontvangt de Kamer de hoofdlijnenbrief over 'Betalen naar gebruik'. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de privacy van bestuurders.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnen debat Infrastructuur en Waterstaat	De Kamer wordt naar verwachting vóór het zomerreces geïnformeerd.
Voor het notaoverleg MIRT (11-04-22) ontvangt de Kamer informatie over het proces rondom het overleg over het Zuidasdok.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnen debat Infrastructuur en Waterstaat	Verwachting deze toezegging af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
In mei 2022 stuurt de staatssecretaris een richtinggevende notitie naar de Kamer inzake Nationaal MilieuProgramma	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnen debat Infrastructuur en Waterstaat	De Kamer wordt naar verwachting vóór het zomerreces geïnformeerd.



Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Het advies van de Raad van State over het VTH-stelsel en de toepassing van straf- en/of bestuursrecht wordt, zodra beschikbaar, met de Kamer gedeeld.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
De staatssecretaris stuurt voor de zomer het doelentraject naar de Kamer inzake circulaire economie en de klimaatdoelen.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Deze toezegging is gebaseerd op de planning van het doelentraject. Voor de zomer zijn de uitkomsten van fase 2 van het doelentraject (roadmaps) beschikbaar. Ze zullen voor de zomer met een brief aan de Tweede Kamer worden gestuurd.
Na de zomer ontvangt de Kamer een vervolgbrief over belasting op polymeren, na overleg met EZK en Financiën.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	De Kamer wordt naar verwachting vóór einde van het zomerreces geïnformeerd.
De Kamer ontvangt voor de zomer een onderzoek van de GGD en naar vliegtuigverlast voor omwonenden van Schiphol.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt naar verwachting vóór het zomerreces geïnformeerd.
De Kamer wordt binnen twee maanden geïnformeerd over de voortgang op het gebied van het participatieproces in de regio.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang t.a.v. het delen van zwarte lijsten met hindergevende vliegtuigpassagiers tussen Nederlandse vliegtuigmaatschappijen	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt geïnformeerd vóór het Commissiedebat Vliegveiligheid van 15 september 2022
De Kamer ontvangt een brief over de terugbetaling van de staatssteun door KLM in juni dit jaar. Hierbij wordt de reactie op het rapport van de staatsagent gevoegd.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de rekenregels voor geluidscumulatie.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
De Kamer ontvangt in de tweede helft van het jaar het nieuwe kader netwerkkwaliteit.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt voor het kerstreces 2022 geïnformeerd
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek over de arbeidsomstandigheden van grondafhandelaars.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt rond de zomer geïnformeerd over de stand van zaken.
Voor de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de gemaakte keuzes met betrekking tot de tarieven en tariefdifferentiatie.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Volgens planning wordt de brief opgesteld voor het zomerreces.
Er zal een formele MKB-toets worden uitgevoerd bij de verschillende terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Ter voorbereiding op de vaststelling van het meerjarenprogramma een MKB-toets worden uitgevoerd; verwacht wordt dat deze in de eerste helft van 2024 zal plaatsvinden.
De Kamer ontvangt het meerjarenprogramma terugsluis voorafgaand aan de invoering van de wet.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Het kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2025-2029, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
Voor het einde van 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over eventuele risico's en zorgen met betrekking tot de hoofddienstaanbieder.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	De Kamer zal eind 2022 worden geïnformeerd over de risico's en beheersmaatregelen mbt de HDA.
De Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief over onder andere de planning, financiën en risico's met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	In het najaar van 2022 ontvangt de Kamer de eerste voortgangsbrief Vrachtwagenheffing.
In juni ontvangt de Kamer een programmaplan met een beschrijving van alle acties die worden genomen naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen.	Parlementair agenda punt [12-04-2022] - Toezicht en Handhaving	In juni ontvangt de Kamer het programmaplan.
De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Van Esch (PvdD) over de gedeeltelijke opvolging van aanbeveling 9 uit het rapport van de commissie Van Aartsen.	Parlementair agenda punt [12-04-2022] - Toezicht en Handhaving	Dit onderwerp wordt meegenomen in een «verzamelbrief» met nog een aantal andere onderwerpen. Deze brief zal in de eerste week van juni aan de Kamer worden gestuurd.
In mei ontvangt de Kamer een brief met de uitwerking van het coalitieakkoord, hierin zal verder worden ingegaan op de hoofdlijnen van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel).	Parlementair agenda punt [12-04-2022] - Toezicht en Handhaving	Het Beleidsprogramma lenW is op 17 mei 2022 aan de TK gestuurd. Hierin wordt voor VTH een uitwerking gegeven van het bepaalde in het coalitieakkoord. Ook wordt dit onderwerp meegenomen in een «verzamelbrief» met nog een aantal andere

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		onderwerpen. Deze brief zal in de eerste week van juni aan de Kamer worden gestuurd.
In de MIRT-brief in het najaar zal de minister de Kamer ook informeren over de voortgang op het gebied van opvolging van de aanbevelingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) met betrekking tot MKBA's.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de besprekingen met de regio's over de zeven MIRT-projecten.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Verwachting deze toezegging af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
Voor juni/half mei ontvangt de Kamer een brief van de minister over de strategische afwegingen om bestaande infrastructuur te onderhouden.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Verwachting deze toezegging af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de hulpteams in het kader van filebestrijding bij ongevallen.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Verwachting deze toezegging af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
Voor de zomer ontvangt de Kamer de actieagenda met betrekking tot mobiliteitshubs.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
In het najaar wordt het onderzoek van het KiM naar de effecten van gratis of goedkoop openbaar vervoer naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	In het najaar wordt het onderzoek van het KiM naar de effecten van gratis of goedkoop openbaar vervoer naar de Kamer gestuurd.
Medio 2022 wordt het onderzoeksrapport van het PBL over de verschillen in bereikbaarheid en beleidsopties naar de Kamer gestuurd. In de begeleidende brief zal de staatssecretaris ook ingaan op de woningbouwopgave.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De PBL-publicatie over vervoersarmoede zal medio 2022 naar de Kamer gestuurd worden.
De minister zal in een brief terugkomen op de rol van het gebrek aan personeel bij de uitval van vitale infrastructuur.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Is opgenomen in de veiligheidsbrief die voor de zomer 2022 verstuurd zal worden.
De Kamer wordt in het voorjaar geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de verbinding Heerlen-Aken.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De studie is in de afrondende fase en zal naar verwachting met de BO MIRT brief van juni 2022 aan de Tweede Kamer worden verzonden.
De staatssecretaris zal de Kamer binnenkort nader informeren over de voortgang van de gesprekken met Limburg over de verbetering van de verbinding met Aken.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Volgt bij oplevering rapportage n.a.v. motie Geurts Minhas. Inzet is om de Tweede Kamer te informeren met de MIRT-brief juni 2022.
Voor de zomer wordt de studie naar de verbinding Breda-Utrecht naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, waaronder in het bijzonder de N9, de N99 en de N50.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Verwachting deze toezegging af te doen tijdens het NO MIRT op 30 juni 2022
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over Zuidasdok en internationale treinverbindingen.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	Deze brief staat gepland in Q2 2022 (conceptbrief gereed eerste week van juni).
In de zomer zal de Kamer de agenda met betrekking tot ov-knooppunten ontvangen, waarin het landelijk criterium wordt meegenomen.	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	De Actie-agenda OV-knooppunten wordt voor de zomer vastgesteld aan de landelijke OV- en Spoorafel en vervolgens conform toezegging gedeeld met de Kamer.
In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om houtrookemissies verder te verminderen. In deze brief zullen ook de resultaten van de analyse die wordt uitgevoerd door het RIVM naar de nieuwe WHO-advieswaarden worden betrokken.	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	Momenteel wordt een plan van aanpak opgesteld om de stappen die volgen op de verkenning voor aanvullende maatregelen houtstook vorm te geven.
De Kamer zal op korte termijn een afschrift ontvangen van de reactie van de minister voor Natuur en Stikstof op de brief van de Gedeputeerde Staten van Zeeland over het gehalte aan PFAS in de Westerschelde. In deze brief zal ook worden ingegaan op de zorgen van omwonenden.	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd
In mei ontvangt de Kamer een brief over het vervolg van de aanpak van zeer zorg wekkende stoffen (ZZS) (naar aanleiding van de evaluatie die is uitgevoerd over de aanpak en het beleid van ZZS).	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Toezicht en Handhaving	De Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In de brief die in mei wordt gestuurd over de uitwerking van het vergunning, toezicht en handavingsstelsel (VTH) zal ook worden ingegaan op de veelplegeraanpak en de middelen die nodig zijn voor de versterking van het VTH-stelsel.	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Toezicht en Handhaving	Dit onderwerp wordt meegenomen in een «verzamelbrief» met nog een aantal andere onderwerpen. Deze brief zal in de eerste week van juni aan de Kamer worden gestuurd.
Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief waarin de input die tijdens dit commissiedebat is gegeven, terug zal komen.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Komt – voor zover relevant - bij de brief over stavaza doelentraject die eerder is toegezegd en eind juni naar de Kamer zal gaan.
In het najaar ontvangt de Kamer het nationaal programma circulaire economie, waarin ook de grondstoffenstrategie aan bod komt.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Momenteel (Q2) wordt input opgehaald en vlak na de zomer zal een afstemmingsfase aanvangen. In het najaar zullen o.a. de resultaten van het doelentraject, een beleidsvisie, (beleids)maatregelen en een nieuwe governance landen in het Nationaal Programma CE en na een politiek besluitvormingsproces aangeboden worden aan de TK.
De staatssecretaris zal in samenwerking met Economische Zaken het gesprek aangaan met gedragswetenschappers over een gedragsverandering bij consumenten en bedrijven, en de Kamer hierover informeren.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	In de zomer (Q3) zal een gedragsaanpak CE opgeleverd worden. In aanloop daarna toe of kort daarna zal ism EZK een gesprek georganiseerd worden met gedragswetenschappers. De resultaten zullen aan de TK kenbaar gemaakt worden, tegelijkertijd met de aanbidding van het NPCE of bij eerdere gelegenheid.
Voor de zomer komt de staatssecretaris in een brief terug op de mogelijkheden voor refill.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	De Kamer wordt voor de zomer per brief op hoofdlijnen geïnformeerd over de (eerste) resultaten van een snelle inventarisatie van mogelijkheden waarin voorbeelden van andere Europese lidstaten worden meegenomen. Indien nodig kan op een later moment na de zomer de Kamer nog nader aanvullend worden geïnformeerd, mede in het licht van de herziening van de Europese wetgeving op verpakkingen.
De staatssecretaris komt in een brief terug op de cijfers met betrekking tot drankenkartons.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	De Kamer wordt voor het zomerreces 2022 geïnformeerd.
De staatssecretaris stuurt een overzicht van de grondstoffenstromen naar de Kamer. Hierbij wordt nagegaan of ook de kosten inzichtelijk kunnen worden gemaakt.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Er wordt een overzicht opgesteld van de grondstoffenstromen in het huishoudelijk afval inclusief waar mogelijk de daarmee gepaard gaande kosten. Planning zal dit najaar zijn.
De Kamer ontvangt in de komende maanden een brief over de ontwikkeling van het Landelijk Afvalbeheerplan.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	De Kamer wordt voor het zomerreces 2022 geïnformeerd.
Voor het zomerreces ontvangt de Kamer meer informatie over de inzet van de rijksoverheid met betrekking tot wasbare luiers.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	De Kamer wordt voor het zomerreces 2022 geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de Kamer binnen twee weken informeren over de recycle mogelijkheden voor beton.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Deze toezegging wordt voor de zomer meegenomen in de verzamelbrief, Hierover wordt een korte passage opgenomen over het doelentraject.
In de brief met het BNC-fiche over het Green Claims Initiative wordt de Kamer ook geïnformeerd over de definities die onder groene claims liggen en hoe deze worden gehanteerd.	Parlementair agenda punt [11-05-2022] - Circulaire Economie	Voorstel Europese Commissie voorzien voor 20 juli, daarna volgt BNC-fiche (waarschijnlijk september richting Kamer).
Voorzitter. Wat het eerste betreft hoop ik dat de evaluatie geen maanden hoeft te duren. Het eerste beeld is dat het vrij overzichtelijk is wat hier mis is gegaan. Daarmee bagatelliseer ik het niet, want het is vervelend genoeg voor iedereen die daardoor gisterochtend extra vertraging opliep. Ik hoop dat beeld zo snel mogelijk te hebben. Laat ik met u afspreken dat ik in ieder geval voor de zomer de bevindingen van de evaluatie naar de Kamer zend.	Parlementair agenda punt [17-05-2022] - Mondelinge vraag van het lid Koerhuis aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht Ketheltunnel dicht tijdens ochtendspits	De Kamer wordt voor het zomerreces 2022 geïnformeerd.



## Bijlage 5: Subsidieoverzicht

Tabel 173 Subsidies (bedragen x 1.000 euro)												
Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
<b>Artikel 11 Integraal Waterbeleid</b>												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling waterveiligheid en waterzekerheid stedelijke delta's: Partners voor Water 4 (HGIS)	832	4.556	0	0	0	0	0	2020	nvt	2021	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Uitvoeringskosten subsidieregeling stedelijke delta's	2.415	0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	0	3.500	4.500	4.500	2.500	0	0	nvt	2027	2025	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	–	0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling IGRAC 2016-2021	400	–	–	–	–	–	–	2021	nvt	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling Delta Alliance 2016–2020	0	–	–	–	–	–	–	nvt	2020	2020	
	Subsidieregeling Blue Deal	1.090	2.230	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000				
<i>Overig</i>												
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Programma Partners voor Water 4 (HGIS)	6.966	–	–	–	–	–	–	–	–	–	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Programma Partners voor Water 5 (HGIS)	–										
<i>Begroting</i>												
	Provincie Friesland - Omgevingsberaad Waddengebied	66	79	96	96	96	100	100	2014	**	–	1
	Vereniging Nederlandse Gemeenten - Aanjaagprogramma klimaatadaptatie	–	–	–	–	–	–	–	**	**	–	1
<i>Incidenteel</i>												
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	76	1.200	1.200	1.000	1.000	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit	0	30	30	0	0	0	0	*	*	–	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>11.845</b>	<b>11.595</b>	<b>7.826</b>	<b>7.596</b>	<b>5.596</b>	<b>2.100</b>	<b>2.100</b>				<b>11</b>
<b>Artikel 13 Water en bodem</b>												
<i>Regeling</i>												

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2024	10.144	10.380	9.902	8.135	7.785	7.792	7.992	nvt	2022	2025	
	<i>Besluit</i>											
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	3.113	7.115	8.115	15.115	17.266	16.266	17.265	2015	2022	2024	
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	830	885	885	885	885	885	885	2015	2022	2024	
	<b>Totaal artikel</b>	<b>14.087</b>	<b>18.380</b>	<b>18.902</b>	<b>24.135</b>	<b>25.936</b>	<b>24.943</b>	<b>26.142</b>				
<b>Artikel 14</b>	<b>Wegen en Verkeersveiligheid</b>											
	<i>Regeling</i>											
	Subsidieregeling Fietsersbond 2017	582	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2021	
	Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019	125	0	0	0	0	0	0	2022	nvt	2021	
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - VVN	3.844	3.982	3.944	3.944	3.944	4.029	4.029	2017	2023	2023	
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - SWOV	4.121	4.278	4.131	4.131	4.132	4.365	4.365	2017	2023	2023	
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - Team Alert	1.029	1.045	807	807	807	834	834	2017	2023	2023	
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport	19.673	20.062	13.640	6.498	1.250	0	0	nvt	2022	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport</i>	1.095	1.184	0	0	0	0	0				10
	Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024	735	740	756	756	756	0	0	nvt	2024	2024	
	Subsidieregeling LNG	3.820	1.840	0	0	0	0	0	nvt	2022	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling LNG</i>	67	21									10
	Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	21.676	59.391	15.300	9.000	500	30.000	17.000	nvt	2025	2025	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren</i>	1.654	2.119	0	0	0	0	0				10
	Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	4.944	8.100	4.000	9.000	500	–	–	nvt	2026	2026	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's</i>	1.006	1.029	0	0	0	0	0				10
	Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	–	16.159	36.500	39.500	34.500	34.500	24.500	nvt	2026	2026	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel</i>		1.241	0	0	0	0	0				10
	Aanschafsubsidiegeregeling zero-emissie trucks AanZET		5.187	4.500	4.500	–	–	–	nvt	2027	2027	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Aanschafsubsidiegeregeling zero-emissie trucks AanZET</i>		430	0	0	0	0	0				10

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026		3.000	2.500	–	–	–	–	nvt	2026	2026	8
	Uitvoeringskosten St. Connekt inzake Subsidieregeling Topsector Logistiek	30	190	0	0	0	0	0				10
	<i>Begroting</i>											
	St. Wandelnet - Landelijk wandelrouten netwerk	250	312	262	276	250	250	250	**	**	–	1
	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	239	312	261	275	250	250	250	**	**	–	1
	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	200	200	200	200	200	200	–	**	**	–	1
	Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019	–	125	125	125	125	125	125	2022	**	–	
	Vereniging Fietsersbond - Belangenbehartiging fietsen	–	612	612	612	612	612	612	**	**	–	1
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	8	18	18	0	0	0	0	**	**	–	1
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - Financiële administratie en beheer DOVA		100	100	100	100			**	**	–	1
	<i>Incidenteel</i>											
	Stichting VeiligheidNL - Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid fase 1 2021-2023	400	0	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	0	17	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	275	892	97	0	0	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 14.03 Mobiliteit en Gebieden	205	0	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>62.126</b>	<b>126.372</b>	<b>87.753</b>	<b>79.724</b>	<b>47.926</b>	<b>75.165</b>	<b>51.965</b>				
<b>Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor</b>												
	<i>Wet</i>											
	NS - Intercityverbinding Dordrecht-Eindhoven	1.460	1.490	0	0	0	0	0				3
	NS - Nachttrein	2.175	1.654	1.464	1.406	0	0	0				3
	NS - Sociale Veiligheid		6.000	2.000	2.000	0	0	0				3
	NS - Uitbreiding dienstregeling Zeeland		3.797	0	0	0	0	0				3
	<i>Regeling</i>											
	Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten	0	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2020	
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten	7	0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling consumenteninspraak Friese Waddenveren 2022–2026	12	12	12	12	12	12	12	2021	2026	2026	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting CROW inzake OV-Klantenbarometer 2018-2022	240	240	0	0	0	0	0	nvt	2022	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor	18.348	17.800	12.000	0	0	0	0	2021	nvt	2023	
	<i>Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer</i>	121	121	121	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021	228	0	0	0	0	0	0	nvt		2021	
	<i>Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021</i>	99	0	0	0	0	0	0				
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020	29.216	60.000	0	0	0	0	0	nvt	2022	2020	
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	445.817	33.000	78.000	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	<i>Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021</i>	131	200	0	0	0	0	0				10
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022		213.600	40.050	13.350	0	0	0	nvt	2024	2022	
	<i>Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022</i>		219	300	0	0	0	0				10
	<i>Begroting</i>											
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - OV-loket 2019-2021	345	282	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning 2016-2018; 2019-2021	258	350	356	363	0	0	0	**	**	-	1
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	250	250	250	250	0	0	**	**	-	1
	St. Toeristische Ontsluiting Erfgoed Nederland - Reizende tentoonstelling Reuzenarbeid	49	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Geschillencommissies voor Consumentenzaken - OV-loket 2023-2024	-	-	257	264	0	0	0	**	**	-	1
	St. CROW - OV-Klantenbarometer	-	-	240	250	250	250	250	*	*	-	1
	<i>Incidenteel</i>											1
	NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	NS- Samenloop Twente	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	NS - Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV)	643.676	714.400	60.600	0	0	0	0	*	*	-	1
	Havenbedrijf Rotterdam NV - Digitale basis op orde		1.000	0	0	0	0	0	*	*	-	1

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	288	921	105	0	598	598	598	*	*	-	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>1.142.489</b>	<b>1.054.917</b>	<b>195.455</b>	<b>17.895</b>	<b>1.110</b>	<b>860</b>	<b>860</b>				
<b>Artikel 17 Luchtvaart</b>												
<i>Regeling</i>												
	Tijdelijke subsidieregeling KDC 2018–2022	38	40	40	40	40	40	40	2017	2022	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2018–2022	1.445	1.663	0	0	0	0	0	2016	2022	2022	
<i>Begroting</i>												
	Omgevingsraad Schiphol - Bijdrage activiteiten	264	264	264	264	264	264	264	**	**	-	1
	Commissies Regionaal Overleg Regionale Luchthavens van nationale betekenis - Bijdrage Activiteiten	280	282	280	280	280	280	280	**	**	-	1
	St. Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio - Leefomgeving Schiphol	400	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg - klachtenbehandeling AWACS-Geilenkirchen, Weeze-Niederrhein en Luik-Bierset	75	75	75	75	0	0	0	**	**	-	1
	Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	50	52	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	425	431	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Leefbaarheidsfonds Eindhoven	50	50	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens - Professionalisering bewonersvertegenwoordigers	50	50	50	50	0	0	0	**	**	-	1
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Verbinden Luchthaven Eindhoven en omgeving	70	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Lelystad - Bijdrage activiteiten		71	70	70	70	70	70	**	**	-	
	SkyNRG B.V. - Duurzame kerosine fabriek		0	2.850	0	0	0	0	**	**	-	
<i>Incidenteel</i>												
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	271	461	73	6	58	57	57	*	*	-	1
	NGF Luchtvaart in transitie		3.000	25.000	35.000	40.000	45.000	35.000	*	*	-	8
	<b>Totaal artikel</b>	<b>3.418</b>	<b>6.439</b>	<b>28.702</b>	<b>35.785</b>	<b>40.712</b>	<b>45.711</b>	<b>35.711</b>				
<b>Artikel 18 Scheepvaart en havens</b>												
<i>Regeling</i>												

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	0	0	0	0	0	0	0	2018	nvt	2017	
	Tijdelijke subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart 2018-2019	0	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2019	
	Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020-2021	996	0	0	0	0	0	0	nvt	2022	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025	9.448	20.900	12.930	12.930	12.930	12.930	12.932	nvt	2026	2025	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025</i>			0	400	400	400	400				
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021	509	0	0	0	0	0	0	nvt	2027	2021	
	<i>Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021</i>			0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026	-	4.000	3.000	0	0	0	0	nvt	2027	2026	
	<i>Uitvoeringskosten Stichting TKI Logistiek inzake Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026</i>	-	0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023	-	5.882	62.721	33.500	36.500	28.500	38.500	nvt	2031	2030	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023</i>			0	179	200	200	0	0			
	<b>Begroting</b>											
	St. Waterrecreatie Nederland - Voortzetting Basisvisie Recreatietoervaart Netwerk (BRTN)	79	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	<b>Incidenteel</b>											
	NWO - Subsidie Topsector Logistiek	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Zero Emission Services BV - Modular Energy Concept	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Lenten Scheepvaart B.V - bouwen van een waterstof-elektrisch binnenvaartschip	4.000	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	NGF: Zero Emissie Binnenvaart		9.500	15.600	25.100	0	0	0				7
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	730	140	80	80	80	0	0	*	*	-	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>15.762</b>	<b>40.422</b>	<b>94.910</b>	<b>72.210</b>	<b>50.110</b>	<b>41.830</b>	<b>51.832</b>				

**Artikel  
19 Internationaal  
beleid**

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
<i>Regeling</i>												
	Rijkscofinancieringsregeling Interreg V	35	0	0	0	0	0	0	2021		2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg V	0	0	0	0	0	0	0	2021		2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg VI	0	1.819	1.622	1.622	247	248	248	nvt	2025	2024	
<i>Begroting</i>												
	St. Circle Economy - Opstellen indicatoren circulaire economie	200	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
<i>Incidenteel</i>												
	Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	66	90	70	70	0	0	0	*	*	-	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>302</b>	<b>1.909</b>	<b>1.692</b>	<b>1.692</b>	<b>247</b>	<b>248</b>	<b>248</b>				
<b>Artikel 21 Duurzaamheid</b>												
<i>Regeling</i>												
	Tijdelijke subsidieregeling Milieu Centraal 2018-2021	1.987	405	0	0	0	0	0	2015	2020	2021	
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport	5.067	8.051	4.700	1.800	0	0	0	nvt	2022	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport</i>		275	275	275	0	0	0				
	Regeling nationale EZ-subsidies -Bijlage 4.2.1 (Chemische recycling kunststoffen)	12	0	0	0	0	0	0				5
	Subsidieregeling advies bij klimaatneutraal en circulair inkopen (AKCI)	201	201	0	0	0	0	0	nvt	2024	2024	
	Subsidieregeling Circulaire Economie	4.526	6.400	12.500	6.500	6.500	3.500	5.000	nvt	2025	2025	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Circulaire Economie</i>		600	350	350	350	350	350				
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies - Kennis en Innovatie Agenda - Circulaire Economie		737	0	0	0	0	0				9
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Kennis en Innovatie Agenda - Circulaire Economie</i>		166	0	0	0	0	0				
<i>Europees</i>												
	Europese Commissie /EASME - Grant Agreement number 881613 - NL-Circulerate	42	0	0	0	0	0	0				
<i>Begroting</i>												
	St. TKI CICKNL - Programma CIRCO	1.000	1.000	1.000	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Repair Café - Ondersteuning betere infrastructuur voor repair	100	0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Het Groene Brein - Versnellingshuis Nederland Circulair!	540	600	400	400	0	0	0	**	**	-	1
	Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	30	30	30	0	0	0	0	**	**	-	1

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	St. Milieu Centraal - Basisactiviteiten consumentenvoorlichting	-	1.500	1.000	1.000	1.000	0	0	**	**	-	1
	St. Milieu Centraal - Focusactiviteiten consumentenvoorlichting	-	800	700	0	0	0	0	**	**	-	1
	St. Springtij - Organisatie Springtij Forum	-	70	30	30	0	0	0	**	**	-	1
	<i>Incidenteel</i>											1
	Programma CIRCO en Nederland Circulair	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	IPO, VNG, UvW en Klimaatverbond - CO2-schaduwbeprizing	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Nederland Circulair - Versnellingshuis	390	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Frankenhuis BV - Mechanische textielrecycling 2.0	1.272	0	0	0	318	0	0	*	*	-	1
	Ioniqa Technologies B.V. - Capaciteitsverhoging fabriek PET-plastic	2.700	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Stichting Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics - Realisatie industriële waslijn	1.498	374	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Brightfiber Textiles BV - Circulair Textiel	857	0	0	0	214	0	0	*	*	-	1
	Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens	1.103	3.105	1.177	7.606	9.690	10.926	9.403	*	*	-	1
	Incidentele subsidies 21.06 Natuurlijk Kapitaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	Incidentele subsidies 21.07 Duurzame mobiliteit	0	0	0	0	0	0	0	*	*	-	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>21.323</b>	<b>24.314</b>	<b>22.162</b>	<b>17.961</b>	<b>18.072</b>	<b>14.776</b>	<b>14.753</b>				

**Artikel  
22 Omgevingsveiligheid  
en  
milieurisico's**

<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling verwijderen asbestdaken	0	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2019	
	Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	2.356	4.296	3.638	3.638	3.408	0	0	2021	nvt	2021	
	Subsidieregeling VeiligheidNL	197	40	0	0	0	0	0	nvt	2022	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling restantvoorraden vuurwerk	0	90	0	0	0	0	0	nvt	2022	2020	
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel	7.929	1.471	0	0	0	0	0	nvt	2025	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel</i>	0	70	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer	11.199	4.801	0	0	0	0	0	nvt	2025	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer</i>	0	125	0	0	0	0	0				



Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
	Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027		2.300	2.400	2.000	2.000	2.000	2.000	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027		359	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2		9.800	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2		125	0	0	0	0	0				
	<b>Begroting</b>											<b>1</b>
	St. Stimuleringsfonds Volkshuisvesting - Fonds Asbestdaken	0	6.000	2.500	0	0	0	0	**	**	–	1
	<b>Incidenteel</b>											<b>1</b>
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Uitvoering versterking omgevingsveiligheid	912	1.356	150	0	0	0	0	*	*	–	1
	Stichting Nederland Onderneemt Maatschappelijk! - Safety Delta Nederland	448	424	394	370	430	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 22.01 Veiligheid Chemische Stoffen	39	117	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	705	11.921	1.169	1.744	1.714	1.084	1.084	*	*	–	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>23.785</b>	<b>42.616</b>	<b>10.251</b>	<b>7.752</b>	<b>7.552</b>	<b>3.084</b>	<b>3.084</b>				
<b>Artikel 97</b>												
<b>Algemeen</b>												
<b>Departement</b>												
	<b>Regeling</b>											
	Subsidieregeling Urban Futures Studio	250	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	<b>Begroting</b>											
	<b>Incidenteel</b>											
	Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	0	0	377	377	377	377	502	*	*	–	1
	Incidentele subsidies 97.03 COVID-19 Testen	91	0	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>341</b>	<b>0</b>	<b>377</b>	<b>377</b>	<b>377</b>	<b>377</b>	<b>502</b>				
	<b>Totaal Subsidies Hoofdstuk 12</b>	<b>1.295.4791.326.964</b>	<b>468.030</b>	<b>265.127</b>	<b>197.638</b>	<b>209.094</b>	<b>187.197</b>					
<b>MOBILITEITSFONDS</b>												
<b>Artikel</b>												
<b>12 Hoofdwegennet</b>												
	<b>Incidenteel</b>											
	NGF: DITM / Brainport Eindhoven		30.000	0	0	0	0	0	*	*	–	1
	Uitvoeringskosten RVO inzake NGF DITM/Brainport Eindhoven		0	0	0	0	0	0				
	<b>Totaal artikel</b>	<b>0</b>	<b>30.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
<b>Artikel 13 Spoorwegen</b>												
	Tijdelijke subsidieregeling stimulerende modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2022		2.000	2.000	2.000	1.500	0	0	nvt			
	<i>Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake Tijdelijke subsidieregeling stimulerende modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2022</i>		0	0	0	0	0	0				
<b>Artikel 15 Hoofdvaarwegennet</b>												
	<i>Regeling</i>											
	Tijdelijke subsidieregeling stimulerende modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2022		3.750	3.750	3.750	3.750	0	0	nvt	2027		6
	<i>Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake Tijdelijke subsidieregeling stimulerende modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2022</i>		277	288	299	233	78	0				
	<b>Totaal artikel</b>	<b>0</b>	<b>4.027</b>	<b>4.038</b>	<b>4.049</b>	<b>3.983</b>	<b>78</b>	<b>0</b>				
<b>Artikel 17</b>												
	<i>Regeling</i>											
	<a href="#">Subsidiereregeling ERTMS</a>	10.540	18.549	15.396	19.160	3.350	0	0			2022	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidiereregeling ERTMS</i>		0	0	0	0	0	0				
	<a href="#">Bijdrageregeling opgeveste explosieven 1992</a>		0	0	0	0	0	0				4
	Premieregeling opgeveste milieugevaarlijke stoffen		0	0	0	0	0	0				4
	<b>Totaal artikel</b>	<b>10.540</b>	<b>18.549</b>	<b>15.396</b>	<b>19.160</b>	<b>3.350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				
	<b>Totaal Subsidies Mobiliteitsfonds</b>	<b>10.540</b>	<b>22.576</b>	<b>19.434</b>	<b>23.209</b>	<b>7.333</b>	<b>78</b>	<b>0</b>				
<b>DELTA FONDS</b>												
<b>Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen</b>												
	<i>Regeling</i>											
	<a href="#">Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied</a>	338	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2025	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied</i>		0	0	0	0	0	0				
	<b>Totaal artikel</b>	<b>338</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Ad
<b>Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing</b>												
	<a href="#">Subsidieregeling Riolering Woonboten 2018-2020</a>	25	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Riolering Woonboten 2018-2020</i>		0	0	0	0	0	0				
<b>Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit</b>												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling Deltaplan Agrarisch Waterbeheer		3.150	8.400	8.400	1.050	0	0				12
<i>Begroting</i>												
	<a href="#">St. Toegepast Onderzoek Waterbeheer - Innovatieprogramma microverontreinigingen afvalwater</a>		0	0	0	0	0	0	**	**	-	1
<i>Incidenteel</i>												
	St. Toegepast Onderzoek Waterbeheer - Kennisimpuls Delta-aanpak Waterkwaliteit	1.410	150	150	150	0	0	0	*	*	-	1
	Vereniging Land- en Tuinbouworganisatie Nederland - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer		4.200						*	*	-	1
	<b>Totaal artikel</b>	<b>1.410</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				
	<b>Totaal Subsidies Deltafonds</b>	<b>1.748</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				
	<b>Totaal Subsidies lenW</b>	<b>1.307.7671.349.690</b>	<b>487.614</b>	<b>288.486</b>	<b>204.971</b>	<b>209.172</b>	<b>187.197</b>					

- Ad 1. Een \* in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een \*\* een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- Ad 2. Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.
- Ad 3. Deze subsidie heeft, hoewel rechtstreeks gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000, een incidenteel karakter. Evaluatiemomenten zijn daarom niet opgenomen.
- Ad 4. Deze twee regelingen hebben vanwege het karakter van de regeling geen einddatum.
- Deze twee regelingen hebben vanwege het karakter van de regeling geen einddatum.

- Ad 5. Deze subsidie is verstrekt op grond van de Kaderwet EZ-subsidies. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.
- Ad 6. Deze regeling zal in de loop van 2022 worden gepubliceerd.
- Ad 7. De exacte wijze van subsidiëring bij de projecten die gefinancierd worden uit het Nationaal GroeiFonds (NGF) wordt nog nader bepaald.
- Ad 8. In de regeling per abuis geen horizonbepaling opgenomen. Dit zal in de loop van 2022 worden hersteld.
- Ad 9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.
- Ad 10. Deze uitvoeringskosten worden niet op het subsidieartikel geadministreerd.

## Bijlage 6: Strategische Evaluatieagenda

In het kader van de Rijksbrede operatie Inzicht in Kwaliteit is in de begroting 2022 een overgang gemaakt naar de SEA. In de begroting 2023 is een verdere verbetering gemaakt. De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) laat zien hoe lenW de komende jaren werkt aan het voortbrengen van inzichten over de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Deze inzichten zijn nodig om beleid te kunnen opstellen en om goed geïnformeerde besluiten te kunnen nemen. Ook draagt het bij aan het (bij)sturen of door ontwikkelen van beleid op basis van lessen uit de praktijk. Door het benutten van deze inzichten wordt een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid beoogd. Naar aanleiding van de Herziening Regeling periodieke rapportage (RPE), vervangt de SEA de eerdere werkwijze van het overzicht van beleidsdoorlichtingen en de bijlage met geplande onderzoeken en evaluaties (Kamerstukken II, [31 865, nr. 203](#)). Na afloop van de overgangperiode zal de nu nog gehanteerde term 'beleidsdoorlichting' voor de reguliere ex-post synthese evaluaties plaatsmaken voor 'periodieke rapportage'.

Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van lenW, zoals het KIM en het PBL om beleidsonderzoek verder te brengen. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken, zoals inzake Schiphol.

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. lenW kent de volgende hoofdthema's: Water & Bodem, Mobiliteit (wegen en verkeersveiligheid en openbaar vervoer en spoor), Luchtvaart & Maritiem, Milieu & Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De beleidsthema's zijn deels nog in ontwikkeling en sluiten zo goed mogelijk aan op het beleidsprogramma. De tabellen van deze 'Bijlage Uitwerking Strategische Evaluatie Agenda' bevatten informatie over het thema, het subthema (beleidsthema), het type onderzoek, de beoogde afrondingsdatum, een korte toelichting van het onderzoek en het gerelateerde begrotingsartikel. Onder de tabellen is een nadere toelichting te vinden.

### Water en Bodem

Het hoofdthema Water en Bodem is in de lenW begroting verspreid over de beleidsartikelen 11 Integraal Waterbeleid en artikel 13 Bodem en Ondergrond. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt.

Tabel 174 Water en Bodem

DGWB

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Integraal Waterbeleid	Algemeen Waterbeleid	Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	2024	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar.	11
	Waterkwaliteit	Monitoring: Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	2024	De Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water voor Rijn, Maas, Eems en Schelde zijn vastgesteld in maart 2022. Eind 2027 moeten de maatregelen genomen zijn die leiden tot doelbereik voor de KRW. In de evaluatie 2024 wordt de balans van de waterkwaliteit in Nederland opgemaakt en een eenduidig inzicht in prognose van het doelbereik 2027, resterende waterbeheerkwesties en het resterend handelingsperspectief.	11

		Monitoring: 3e evaluatie VL/NL-samenwerking Schelde-estarium	2024	Elke 5 jaar wordt door de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium de VL/NL-samenwerking in het Schelde-estuarium geëvalueerd. De eerste 2 evaluaties zijn respectievelijk voorjaar 2014 en voorjaar 2019 aangeboden aan het parlement.	11
		Monitoring: KIMA (Kennis en Innovatie Marker Wadden)	2022	De Marker Wadden moeten bijdragen aan een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) van het Markermeer-IJmeer. Een ecologisch systeem dat vitaal, gevarieerd en robuust is en dat (juridische) ruimte biedt om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Deze doelstellingen zijn geformuleerd in het Monitorings- en Evaluatieprogramma.	DF
		Monitoring: Rapportage Levend Markermeer	2022	De werkgemeenschap Levend Markermeer voert (sinds 2018) in opdracht van DGWB een ecologische systeemstudie uit in het IJsselmeergebied om meer grip te krijgen op de ecologische productiviteit van het Markermeer en als brede toepassing op de praktijk van inrichting en beheer.	DF
		Monitoring: Jaarevaluatie drinkwatertarieven	Jaarlijks	De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt in het kader van de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven toezicht op de totstandkoming van de drinkwatertarieven en op de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven. Drinkwaterbedrijven hebben de plicht om in hun verzorgingsgebied de drinkwatervoorziening te faciliteren. Omdat klanten niet de mogelijkheid hebben om een keuze te maken in de drinkwaterleverancier geeft de Drinkwaterwet de grenzen aan waarbinnen de drinkwaterbedrijven mogen opereren.	11
		Monitoring: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	2023	In 2017 zijn in de Waterwet nieuwe normen voor primaire waterkeringen vastgelegd die uitgaan van overstromingskansen. Van 2017 tot en met 2022 zijn de beheerders van de primaire keringen (waterschappen en Rijkswaterstaat) bezig om te beoordelen of de waterkeringen voldoen aan deze normen. Op basis van deze eerste Landelijke Beoordelingsronde (LBO-1) wordt een landelijke rapportage opgesteld die uiterlijk eind 2023 naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gestuurd. De rapportage zal een beeld moeten geven in hoeverre de primaire keringen voldoen aan de normen.	11
	Waterveiligheid	Ex-post: Evaluatie Waterwet, 5 artikelen t.a.v. waterveiligheid	2024	De evaluatie komt voort uit wijzigingen van de Waterwet in 2014 en 2017. In 2014 had de wijziging betrekking op de doelmatigheid en bekostiging hoogwaterbescherming. In 2017 had de wijziging betrekking op de nieuwe normering primaire waterkeringen. De werking van de wetswijzigingen in de praktijk wordt geëvalueerd. Doel is te beoordelen in welke mate de doelen verbonden aan de wetswijzigingen zijn bereikt en te bezien of acties en/of aanpassingen nodig zijn om de werking te verbeteren.	11
		Monitoring: Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Jaarlijks	Rijkswaterstaat berekent jaarlijks aan de hand van de jaarlijkse kustmetingen en de trend van de afgelopen jaren (maximaal tien jaar) of de kust voldoet aan de BKL. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen.	11
		Ex-post: Evaluatie Subsidiereregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied	2025	In 2025 loopt de subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeer gebied af. In de evaluatie wordt onderzocht of de regeling doelmatig en doeltreffend is geweest, op basis waarvan wordt besloten of de regeling wordt verlengd.	DF
Bodem en Ondergrond	Ruimtegebruik en Bodem	Ex-post: Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	2022	Als verplichting voorkomend uit de Compatibiliteitswet en als voorbereiding voor de nieuwe subsidieregeling bodemsanering bedrijventerreinen, wordt de huidige subsidieregeling geëvalueerd.	13

Ex-post: Evaluatie van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb)	2022	De Wedb en bijbehorende regulering en toezicht zijn ruim vijf jaar van kracht. De evaluatie wordt gezamenlijk door EZK en lenW uitgevoerd.	13
--	------	--	----

### **Beleidsthema: Algemeen Waterbeleid**

#### *1. Waarom wordt dit onderzoek uitgevoerd?*

De Staat van Ons Water is een gezamenlijke rapportage van de partners van het Bestuursakkoord Water (BAW): het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Unie van Waterschappen, VNG, IPO en Vewin. Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.

### **Beleidsthema: Waterkwaliteit**

#### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Voor het Deltaprogramma Zoetwater is naar aanleiding van de beleidsdoorlichting (Kamerstukken II, [32 861, nr. 70](#)) een traject gestart om het overkoepelende beleidsdoel - Nederland in 2050 weerbaar tegen watertekort – te concretiseren. Dit wordt samen met betrokken partijen in het Deltaprogramma Zoetwater opgepakt. Voor het Deltaprogramma Zoetwater en de Programmatische Aanpak Grote Wateren in het uitgangspunt om beter gekwantificeerde doelstellingen te formuleren en indicatoren te ontwikkelen waarmee de (ontwikkeling van de) doeltreffendheid en doelmatigheid van dit beleid kan worden bepaald. De formulering van harde doelstellingen en eenduidige, geconsolideerde indicatoren is complex en kost tijd, omdat de problematiek een sterke differentiatie kent naar regio's en type problematiek.

De Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water voor Rijn, Maas, Eems en Schelde zijn vastgesteld in maart 2022. 2027 is het jaar waarin de KRW-doelen behaald moeten zijn. Uit eerdere analyses bleek dat de doelen in 2027 nog niet overal behaald worden. In 2023/2024 zal een tussenevaluatie voor de KRW uitgevoerd worden om in beeld te brengen of doelen in 2027 gehaald worden.

Elke 5 jaar wordt door de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium de VL/NL-samenwerking in het Schelde-estuarium geëvalueerd.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt in het kader van de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven toezicht op de totstandkoming van de drinkwatertarieven en op de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

Het traject concretiseren zoetwaterdoelen geeft op nationaal niveau en per regio (laag Nederland, hoge zandgronden, veenweidegebieden etc.) aan hoe de zoetwaterstrategieën en de zoetwatermaatregelen in het kader van het Deltaprogramma Zoetwater bijdragen aan het doelbereik. Tevens geeft dit project inzicht in een methodiek voor de economische analyse (Kosten-effectiviteitsanalyse), die aanvullend op de MKBA voor fase 3 DPZW (2028

– 2032) opgesteld zal worden. Dat geeft inzicht in de kosteneffectiviteit van de zoetwatermaatregelen. De resultaten worden tussentijds afgetapt ten behoeve van het Programma Water en Bodem Sturend en het Nationaal Programma Landelijk Gebied, waarin de wateropgaven integraal worden meegenomen.

De Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water voor Rijn, Maas, Eems en Schelde zijn vastgesteld in maart 2022. Eind 2027 moeten de maatregelen genomen zijn die leiden tot doelbereik voor de KRW. In de evaluatie 2024 wordt de balans van de waterkwaliteit in Nederland opgemaakt met een eenduidig inzicht in de prognose van het doelbereik 2027, de resterende waterbeheerkwesties en het resterend handelingsperspectief.

Om het Schelde-estuarium goed te beheren is inzicht nodig in de manier waarop water, zand en slib dit overgangsgebied van rivier naar zee vormen. Er wordt onderzocht hoe goed we beschermd zijn tegen stormvloed, toegankelijk zijn voor scheepvaart en of er voldoende ruimte wordt gegeven aan de natuur.

De evaluatie op drinkwatertarieven wordt jaarlijks gedaan en geeft inzicht in de kostenopbouw van de drinkwatertarieven en het gerealiseerde bedrijfsresultaat over de wettelijke drinkwater-activiteiten.

#### **Beleidsthema: Waterveiligheid**

##### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

In 2017 zijn in de Waterwet nieuwe normen voor primaire waterkeringen vastgelegd die uitgaan van overstromingskansen. Van 2017 tot en met 2022 zijn de beheerders van de primaire keringen (waterschappen en Rijkswaterstaat) bezig om te beoordelen of de waterkeringen voldoen aan deze normen. Op basis van deze eerste Landelijke Beoordelingsronde (LBO-1) wordt een landelijke rapportage opgesteld die uiterlijk eind 2023 naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gestuurd.

De evaluatie van de Waterwet in 2024 komt voort uit wijzigingen van de Waterwet in 2014 en 2017. In 2014 had de wijziging betrekking op de doelmatigheid en bekostiging hoogwaterbescherming. In 2017 had de wijziging betrekking op de nieuwe normering primaire waterkeringen. De werking van de wetswijzigingen in de praktijk wordt geëvalueerd.

##### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De periodieke beoordeling van primaire waterkeringen zal een beeld moeten geven in hoeverre de primaire keringen voldoen aan de normen. Het doel van de evaluatie van de Waterwet is te beoordelen in welke mate de doelen verbonden aan de wetswijzigingen zijn bereikt en te bezien of acties en/of aanpassingen nodig zijn om de werking te verbeteren

#### **Beleidsthema: Ruimtegebruik en Bodem**

##### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Het evalueren van de subsidieregeling het Besluit en de Regeling financiële bepalingen bodemsanering (Bfbb en Rfbb) gebeurt een keer per vijf jaar en is een wettelijke verplichting op grond van de Comptabiliteitswet. In de evaluatie zal aandacht worden besteed aan de effecten van de eindigheid van de subsidieregeling, waaronder de positie van de coördinerend rechtspersoon. De coördinerend rechtspersoon is aangewezen om collectieve aanpak van bodemsanering door het bedrijfsleven te faciliteren.



De Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb) en bijbehorende regulering en toezicht zijn ruim vijf jaar van kracht. De evaluatie wordt gezamenlijk door EZK en IenW uitgevoerd.

*2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De evaluatie van de subsidieregeling Bfbb en Rfbb richt zich op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het besluit en de regeling. Binnen de scope van het onderzoek worden de stimuleringsmaatregelen bedrijvenregeling, cofinanciering, draagkrachtregeling en de bosatexregeling geëvalueerd. Ex post: onderzocht wordt in welke mate de stimuleringsregelingen hebben bijgedragen aan de doelstellingen van het bodembeleid. Ex ante: betreft een inventarisatie van de nog openstaande gevallen en een verdiepende analyse.

Dit jaar wordt in opdracht van EZK en IenW geëvalueerd of het stelsel van de Wet elektriciteit en drinkwater BES, regulering en toezicht door ACM/ILT nog voldoet, of dat er aanpassingen nodig zijn.

## Mobiliteit

Het hoofdthema Mobiliteit is in de lenW begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/beleidsdoorlichtingen voorsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen. Een voorbeeld hiervan is de 'modal shift' om de capaciteit beter te verdelen over de netwerken, zoals de stimulering van (goederen) vervoer over de weg naar vervoer per spoor of per schip.

Tabel 175 Mobiliteit

DGMo

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Netwerk, verkeersveiligheid en slimme en duurzame mobiliteit	Ex-post synthese: Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2023	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2011 – 2015 (documentatie: Wegen en verkeersveiligheid   Rijksfinancien). De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016 – 2022.	14
		Ex-post: Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	2025	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.	14
	Verkeersveiligheid	Monitoring: Staat van de Verkeersveiligheid	Jaarlijks	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's.	14
		Ex-post: Evaluatie Wegenverkeerswet 1994	2023	De Wegenverkeerswet 1994 is het kader dat onder meer de toegang tot de weg en de voor alle verkeersdeelnemers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bepaalt. In 2022 wordt gestart met het formuleren van de evaluatievragen, waarna in 2023 de evaluatie van de wet kan starten. De uitkomsten hiervan, die in 2023 worden verwacht, dienen als input voor een eventuele modernisering van de wet.	14
Wegen en Verkeersveiligheid		Ex-post: Evaluatie Hand aan de Kraan	2021, 2022 en 2024	Ten aanzien van de modaliteit personenauto's is in 2021 de tweede jaarlijkse monitor stimulering elektrische auto's (Hand aan de Kraan) naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2022 wordt een tussenevaluatie opgeleverd ten aanzien van het gehele stimuleringspakket Elektrisch vervoer (Hand aan de Kraan) en in 2024 volgt een integrale evaluatie.	14
		Ex-ante: Evaluatie Flankerend beleid	2022	Evaluatieonderzoek naar flankerend beleid voor elektrificering personenauto's.	14
		Monitoring: Evaluatie NAL	Jaarlijks	Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt jaarlijks gemonitord.	14
	Slimme en duurzame mobiliteit	Ex-post: Evaluaties Implementatie RED II en AFID	Jaarlijks/ Tweejaarlijks	Op basis van de in het Klimaatakkoord gemaakte afspraken over Duurzame Energiedragers vinden er evaluaties plaats op de implementatie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) en de EU Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFID).	14
		Ex post: Evaluatie SDE++ vanuit perspectief van de sector mobiliteit	2022	Het Platform Hernieuwbare brandstoffen heeft de SDE++ geëvalueerd voor de mobiliteit. In deze evaluatie zijn verschillende technologieën geïdentificeerd die interessant kunnen zijn om op te nemen in de SDE++ voor de komende jaren.	14
		Ex-post: Evaluatie Harmonisatie van de milieuzones	2022	lenW stelt samen met de gemeenten een plan op voor de evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones in 2022. Onderdeel van de voorbereiding van de evaluatie in 2022 is het onderzoeken van de (mogelijke) invoering van de zero-emissiezones voor taxi's en autobussen (touringcars). Daarbij is aandacht voor 1) de bijdrage van taxi's en autobussen aan de (reductie van) CO <sub>2</sub> -uitstoot in de steden en 2) het uitwerken van de (juridische) voorwaarden voor het toevoegen van deze categorieën.	14

DGMo

	Ex-durante: Evaluatie BAZEB	2023	Ex-durante evaluatie van Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB)	14
	Ex-post: Evaluatie Wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's	2024	In 2024 wordt geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. De uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot aanpassing van het beleid.	14
	Monitoring: Klimaatbeleid	Jaarlijks	Jaarlijks wordt er een Monitor Klimaatbeleid opgesteld en sinds 2021 is er een online dashboard Klimaatbeleid die enkele keren per jaar wordt geüpdatet.	14
	Ex-post: Tussenevaluatie klimaatakkoord mobiliteit	2022	De maatschappelijke kosten van uitstoot van CO <sub>2</sub> , stikstof en fijnstof worden onvoldoende geprijsd, zoals filevorming rondom mobiliteit. Belastingen kunnen zorgen voor andere keuzes en bijdragen aan het 'de vervuiler betaalt'-principe. De komende jaren zullen verschillende onderdelen van het Klimaatakkoord worden geëvalueerd. In 2022 vindt in dit kader een tussenevaluatie plaats over de fiscale stimuleringsmaatregelen van EV. Bezien wordt of gestelde doelen op een doeltreffende en doelmatige wijze zijn bereikt.	IX,1
	Ex-post: Evaluatie Eerste en tweede Tranche DKTI (evaluatie van het instrument)	2022	Het uiteindelijke doel van de DKTI-regeling is dat de transitie versneld wordt doordat meer schone voertuigen op de weg komen, in alle vervoerssegmenten, en daarmee de emissies van CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , fijnstof en geluid afnemen.	14
	Ex ante: Langetermijnstrategie Inzet biobrandstoffen t.b.v. wegverkeer, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart	2022	Onderzoek naar de inzet van biobrandstoffen in de verschillende modaliteiten.	14
Werkgerelateerd personenvervoer	Ex-post: Evaluatie Investing fietsenstallingen bij OV-stations	2025	Voor de modaliteit Werkgerelateerde Personenvervoer voorzien wij een evaluatie van de investering van 75 miljoen euro in fietsenstallingen bij OV-stations. Deze evaluatie zal rond 2025 worden uitgevoerd.	14
	Ex-post: Green Deal Autodelen II	2022	De evaluatie van de Green Deal Autodelen II (2022) is reeds gepubliceerd.	14
	Ex-post: Evaluatie Programma Kies de Beste Band	2022	Er wordt een evaluatie uitgevoerd op het programma Kies de Beste Band (2022) (de campagnes, de monitoring van het bandenlabel, en de monitoring van de bandenspanning).	14
Geluid	Ex-post synthese: Geluid	2022	Het doel van het beleid is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Een beleidsdoorlichting wordt eens in de 7 jaar opgesteld en is van belang voor de verbetering van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Geluid van wegverkeer is de belangrijkste bron van hinder in de woonomgeving.	14, 16, 20
Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post synthese: Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	2025	<a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132">Onderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid dat valt onder artikel 16 Openbaar vervoer en spoor van de rijksbegroting van het ministerie van IenW (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132).</a>	16
	Monitoring: Evaluatie Staat van de infrastructuur	2022	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	16
	Ex-post: Evaluatie beschikbaarheidsvergoeding OV	2022	N.a.v. de coronapandemie heeft de Rijksoverheid een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar ingesteld voor het openbaar vervoer in Nederland. Het Rijk vergoedt hiermee een deel van de kosten die vervoerders maken zodat deze, ook bij de lagere reizigersaantallen als gevolg van de coronapandemie, OV kunnen blijven aanbieden. De beschikbaarheidsvergoeding OV is in 2020 ingesteld en daaropvolgend een aantal maal verlengd tot in ieder geval 1 september 2022. Uitvoering vindt plaats via een subsidieregeling en de afstemming met betrokken partijen verloopt via het Nationaal OV-beraad.	16

	Ex-post: Evaluatie reisafrek OV	2023	Onder bepaalde voorwaarden mogen belastingplichtigen een forfaitair bedrag aan reiskosten voor per openbaar vervoer afgelegde woon-werkkilometers aftrekken in de inkomstenbelasting. Het forfait wordt verminderd met de ontvangen reiskostenvergoeding. De evaluatie kijkt onder meer naar doeltreffend, doelmatigheid en de uitvoering van deze regeling.	IX,1
	Ex-post: Evaluatie verlaagd btw-tarief alle goederen/ diensten	2023	MinFin gaat een bredere evaluatie van het verlaagde btw-tarief uitvoeren, waarbij ook wordt gekeken naar het verlaagde btw-tarief op personenvervoer.	IX,1
	Monitoring: Mid-term Review Waddenconcessies (Openbaar Vervoer)	2022	De MTR blikt terug op de eerste helft van de concessieperiode (2014-2021) en identificeert wat er goed ging en wat er beter moet/kan. Er wordt beoogd om met de uitkomsten de uitvoering van de concessies in de tweede helft van de concessieperiode (tot 2022-2029) te optimaliseren. De MTR is bijna afgerond en de rapportages worden binnenkort naar de Kamer gezonden. Na het reces zullen we aan de slag gaan met de aanbevelingen.	16
	Ex-post: Evaluatie Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	2022	Het doel van de evaluatie is het bepalen van het effect van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer op de beleidsdoelstelling. Twee opgaven stonden in de evaluatie centraal: Het analyseren van de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in de afgelopen 3,5 jaar (2017-2021) en het duiden van die ontwikkelingen (een inventarisatie van de genomen maatregelen naar aanleiding van het Maatregelenpakket per cluster). Op hoofdlijnen is aangegeven welke resultaten en effecten dit heeft opgeleverd.	16
	Ex-ante: Analyse van de arbeidsmarkteffecten van de Hanzelijn: casestudie station Dronten	2022	De Hanzelijn beoogt de reistijd tussen de Randstad en het noordoosten van Nederland te verkleinen en de bereikbaarheid voor bedrijven en werknemers te verbeteren. PBL onderzoekt hoe de Hanzelijn de kans op het vinden en behouden van werk van inwoners rond een nieuw station beïnvloedt, hoe de baten verdeeld zijn, of er sprake is van verdringingseffecten en wat de werkgelegenheidseffecten zijn op het niveau van buurt en gemeente.	16
Taxi's	Ex-post: Evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000	2023	Doel van de evaluatie is om te bepalen of de taxiwet- en regelgeving in de Wp2000 nog doelmatig en doeltreffend is. In de wet- en regelgeving is niet vastgelegd om de hoeveel jaar deze geëvalueerd dient te worden maar de taxiwetgeving is in 2015 voor het laatst geëvalueerd. Gezien de ontwikkelingen in de taximarkt en de ervaringen van gemeenten met de toepassing van hun bevoegdheden is het wenselijk de taxiwetgeving integraal te evalueren.	16

### Beleidsthema: Netwerk, verkeersveiligheid en slimme en duurzame mobiliteit

#### 1. Waarom wordt dit onderzoek uitgevoerd?

De beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid in 2023 is een syntheseonderzoek dat zich baseert op eerder uitgevoerde beleids-evaluaties om een overkoepelend beeld te krijgen van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid. Hierbij is de algemene beleidsdoelstelling van artikel 14 het uitgangspunt: «Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, snel, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.» De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2011 – 2015 (documentatie: Wegen en verkeersveiligheid | Rijksfinancien). De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016 – 2022. De beleidsvaluaties die betrokken worden binnen het syntheseonderzoek zijn onder meer: de evaluatie van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid, subsidies naar maatschappelijke partners zoals VVN, de evaluatie van het Kennisplatform tunnelveiligheid en de evaluaties van de Green Deals Autodelen I en II.

## *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De beleidsdoorlichting geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast geeft de beleidsdoorlichting inzicht in de mogelijkheden om begrotingsartikel 14 nog verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. De uitkomsten van de beleidsdoorlichting zijn relevant voor alle thema's die zijn benoemd in het beleidsprogramma IenW: 1) leefbaarheid, 2) bereikbaarheid en 3) veiligheid.

De uitkomsten van de evaluatie van de Wegenverkeerswet vormt de input voor het moderniseren van de wet.

### **Beleidsthema: Verkeersveiligheid**

#### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Bij de evaluatie van de Wegenverkeerswet is de onderliggende wet- en regelgeving de afgelopen decennia op veel punten aangepast. Door de verschillende aanpassingen zijn inconsistenties naar voren gekomen en op bepaalde concrete punten is de regelgeving niet voldoende duidelijk gebleken. Ook ligt de vraag voor of de wet- en regelgeving voldoende toekomstbestendig is gelet op diverse (maatschappelijke) ontwikkelingen.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De voorgenomen evaluatie van de Wegenverkeerswet moet inzicht in geven of de wet- en regelgeving voldoende duidelijk, consistent en toekomstbestendig is.

De uitkomsten van de evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vormt de input voor het verder vormgeven van het verkeersveiligheidsbeleid. Op basis van de evaluatie wordt zo nodig ook nieuwe afspraken met betrokken partijen gemaakt.

### **Beleidsthema: Slimme en duurzame mobiliteit**

#### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

In 2024 wordt geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte.

Ten aanzien van de modaliteit personenauto's is in 2021 de tweede jaarlijkse monitor stimulering elektrische auto's (Hand aan de Kraan) naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2022 wordt een tussenevaluatie opgeleverd ten aanzien van het gehele stimuleringspakket Elektrisch vervoer (Hand aan de Kraan) en in 2024 volgt een integrale evaluatie. Aanvullend is in 2021 een tussenevaluatie subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) uitgevoerd. Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt jaarlijks gemonitord.

Op basis van de in het Klimaatakkoord gemaakte afspraken over Duurzame Energiedragers vinden er evaluaties plaats op de implementatie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) en de EU Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen (AFID). T.a.v. de RED II brengt de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) jaarlijks een (onafhankelijke) rapportage uit over het beleid energievervoer en meer specifiek de inzet van hernieuwbare

brandstoffen. De Monitoring AFID vindt tweejaarlijks plaats. In 2021 is een tussentijdse versie opgeleverd als voorbereiding op de officiële EC-rapportage in 2022.

## *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De uitkomsten van de evaluatie Wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's kunnen leiden tot aanpassing van het beleid.

De uitkomsten van de tussenevaluatie jaarlijkse monitor stimulering elektrische auto's (Hand aan de Kraan) draagt bij aan het inzicht van het pakket aan stimulering van emissievrije personenauto's. Daarbij is aangegeven dat jaarlijks een ijkking van het stimuleringsinstrumentarium zal plaatsvinden om de «hand aan de kraan» te houden en over- of onderstimulering te voorkomen.

De uitkomsten van de evaluaties Implementatie RED II en AFID geven inzicht in de uitwerking van de doelstellingen en limieten voor het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) voert toetsen uit op het gebied van doelhandhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid, de zogenoemde HUF toetsen.

### **Beleidsthema: Openbaar Vervoer en Spoor**

#### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

De beleidsdoorlichting van artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor in 2025 is een syntheseonderzoek dat zich baseert op eerder uitgevoerde beleidsevaluaties om een overkoepelend beeld te krijgen van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid. Hierbij is de algemene beleidsdoelstelling van artikel 16 het uitgangspunt: «IenW zet in op een hoofdspoorweginfrastructuur en Openbaar Vervoer dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, aan het behalen van de milieunormen en de sociale functie van het Openbaar Vervoer». De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is afgerond in 2018 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2017 (documentatie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-862132>). De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018 – 2024.

Het PBL voert een onderzoek uit naar de Hanzelijn. Belangrijk doel van de Hanzelijn is het verbeteren van de bereikbaarheid van de betreffende regio's op basis van economische motieven. Achteraf wordt meestal het gebruik van nieuwe infrastructuur gemonitord, maar de economische en de arbeidsmarkteffecten worden zelden onderzocht.

De beleidsdoorlichting Geluid in 2022 waar geluidshinder van het openbaar vervoer en spoor ook in terugkomt, staat opgenomen bij het beleidsthema Milieu onder het subthema Geluid.

Daarnaast staan onderzoeken gepland met betrekking tot de evaluatie van de Staat van de Infrastructuur, de evaluatie van de beschikbaarheidsvergoeding OV, de evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000 en het Mid-term review van de Waddenconcessies.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De beleidsdoorlichting geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast geeft de beleidsdoorlichting inzicht in de mogelijkheden om begrotingsartikel 16 nog verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. De uitkomsten

van de beleidsdoorlichting zijn relevant voor alle thema's die zijn benoemd in het beleidsprogramma IenW: 1) leefbaarheid, 2) bereikbaarheid en 3) veiligheid.

Het doel van onderzoek naar de Hanzelijn is een analyse van de effecten van de Hanzelijn op de kans op het vinden en behouden van werk van inwoners rond een nieuw station en de eventuele verdelingseffecten tussen groepen en gebieden die daarbij optreden.

Bij de evaluatie Staat van infrastructuur wordt een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Dan wordt er gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit vormt een basis voor de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.

De evaluatie van de regeling beschikbaarheidsvergoeding wordt momenteel opgezet. Mogelijk worden daarbij meerdere jaren betrokken (bijvoorbeeld 2020, 2021 en 2022). Met de evaluatie willen we de volgende vraag beantwoorden zoals deze ook in de regeling SPUK staat: De doelmatigheid, de doeltreffendheid en andere effecten van de specifieke-uitkering in de praktijk.

Bij de evaluatie van de taxiwetgeving is het doel om te bepalen of de taxiwet- en regelgeving in de Wp2000 nog doelmatig en doeltreffend is. De taxiwetgeving is in 2015 voor het laatst geëvalueerd. Gezien de ontwikkelingen in de taximarkt en de ervaringen van gemeenten met de toepassing van hun bevoegdheden is het wenselijk de taxiwetgeving integraal te evalueren.

Bij de Mid-term Review Waddenconcessies wordt er teruggeblikt op de eerste helft van de concessieperiode (2014-2021) en wordt er geïdentificeerd wat er goed ging en wat er beter moet/kan. Er wordt beoogd om met de uitkomsten de uitvoering van de concessies in de tweede helft van de concessieperiode (tot 2022-2029) te optimaliseren.

## Luchtvaart en Maritiem

Het hoofdthema Luchtvaart en Maritiem is in de lenW begroting verspreid over de beleidsartikelen 17 Luchtvaart en artikel 18 Scheepvaart en Havens. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/ beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt.

Tabel 176 Luchtvaart en Maritiem

DGLM

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Luchtvaart	Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed	Ex-post synthese: Artikel 17 Luchtvaart	2024	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden.	17
		Ex-durante: Evaluatie onderzoek publieke belangen	2023	De ex-durante evaluatieonderzoeken per publiek belang (en governance) worden naar verwachting opgeleverd in 2023. Dit is ruim twee jaar na het verschijnen van de Luchtvaartnota en halverwege de kabinetsperiode van de nieuw te vormen regering. De volgende beleidsdoorlichting van het artikel Luchtvaart staat gepland voor 2023-2024. Hiervoor worden zoveel mogelijk de evaluatieonderzoeken per publiek belang benut.	17
		Monitoring: Publieke waarden van de luchtvaartnota 2020-2050	Jaarlijks	De nieuwe koers van het luchtvaartbeleid stelt vier publieke belangen centraal (Veilige luchtvaart; Nederland goed verbonden; Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving; Duurzame luchtvaart). Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het halen van de doelen en of het nodig is om het beleid bij te stellen. Eerste helft 2022 zal de eerste editie verschijnen van de in de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota aangekondigde monitor luchtvaart. Daarin staat een uitgebreidere set van indicatoren en kengetallen (voor alle publieke belangen en thema's) om het luchtvaartbeleid te monitoren en evalueren. Hiervoor wordt onder andere informatie gebruikt uit (bestaande) monitors, zoals de monitor Netwerkkwaliteit, de Staat van Schiphol en de systeemmonitor luchtvaartveiligheid.	17
		Ex-post: Periodieke evaluatie NLVP en effecten voor luchtvaartveiligheid	2023	Het doel is de regie nemen om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem te versterken. Hiervoor wordt het Nederlandse LuchtvaartVeiligheidsProgramma (NLVP) uitgevoerd.	17
		Ex-durante: Evaluatie Schipholbeleid	Jaarlijks	In het luchtvaartbeleid staat veiligheid op één. Schiphol kan zich alleen ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan. De veiligheid op en rondom Schiphol wordt continu gemonitord.	17
		Ex-post: Systeemmonitor Luchtvaart (Schiphol)	Jaarlijks	Er is een systeemmonitor voor luchtvaartveiligheid ontwikkeld, die het functioneren in beeld brengt van het totale stelsel van beleid, toelaten en toezicht, operatie en reflectie. In eerste aanleg ligt de focus op Schiphol en later op de hele Nederlandse luchtvaart.	17
		Ex-post: Evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol	2022	In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) zijn rapport gepubliceerd van een onderzoek naar de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol met daarin enkele aanbevelingen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft besloten een (vervolg)evaluatie uit te voeren van de opvolging daarvan. Het definitieve onderzoeksrapport is afgerond en in februari 2022 naar de Tweede Kamer verzonden.	17
		Ex-post: Evaluatie beleidskeuze opleidingen- en examinering drones	Vooralsnog 2022	Dit onderzoek geeft inzicht om de veiligheid rond drones en general aviation te verbeteren.	17
		Ex-post: Onderzoek beveiliging luchtvaart	2022	De herbeoordeling vitale functies roadmap is in november 2022 gereed en de cyber security beveiliging luchtvaart wordt verwacht in 2023.	17



## DGLM

Nederland goed verbonden	Monitoring: Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	Jaarlijks	Onder andere in de Actieagenda Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016, 29 665, nr. 224) staat dat het belangrijk is dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt. Om dit te kunnen vaststellen, vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een vergelijkbaar pakket vluchten betaald zou moeten worden.	17
	Monitoring: Staat van de Luchtvaart	Jaarlijks	Beleidsmonitoring en evaluatie (Staat v.d. Luchtvaart).	17
	Ex-post monitor: Luchthavencapaciteit SPL ivt andere Europese luchthaven	2022	Er is behoefte aan een monitor op het gebied van luchthavencapaciteit en een aantal kosten- en kwaliteitsaspecten. Deze behoefte vloeit voort uit twee specifieke (sub)onderzoeksvragen in de onderzoeksagenda bij de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. Het gaat om een eerste (en mogelijk enige) editie van de monitor. Of deze monitor überhaupt en/of in de opgeleverde vorm periodiek zal worden uitgevoerd, zal pas na afronding worden besloten.	17
	Monitoring: Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	Jaarlijks	De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»).	17
	Ex-durante: Bereikbaarheid Caribisch Nederland waarborgen	2022	Meerjarige uitvoeringsagenda voor Caribisch Nederland, waarbij wordt gekeken wat nodig is om de Caribische eilanden qua luchtvaartinfrastructuur veilig te houden en economisch gezond te laten zijn. Ook wordt bekeken welke taak bij wie ligt en hoe de investeringen verantwoord kunnen plaatsvinden.	17
Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving	Ex-ante: Verkennen mogelijkheden ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens	2022	Per luchthaven van nationale betekenis (Groningen Airport Eelde/Maastricht Aken Airport/Rotterdam The Hague Airport/Eindhoven Airport) wordt een groeiverdienmodel uitgewerkt en worden voorwaarden vastgelegd voor geluids- en stoffenemissies door wijziging van de betreffende Luchthavenbesluiten.	17
	Monitoring: Evaluatie Schipholbeleid (o.a. geluidhinder)	Jaarlijks	In het luchtvaartbeleid staat veiligheid op één. Schiphol kan zich alleen ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan. De veiligheid op en rondom Schiphol wordt continu gemonitord.	17
	Ex-ante: Reductie nachtvluchten Schiphol	2022	In de Luchtvaartnota is een onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting aangekondigd van luchthaven Schiphol. De afgelopen periode is gewerkt aan een uitvraag voor een onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Hierbij wordt de beleidsdirectie geholpen door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) om te komen tot de juiste onderzoeksvraag. De inzet is om het onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol dit najaar in de markt te zetten.	17
Duurzame Luchtvaart	Ex-ante: m.e.r. burgerluchthavens	n.t.b.	Milieu effect rapportages voor burgerluchthavens moeten van vertrekkende vluchten de CO2 uitstoot inzichtelijk maken voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen.	17
	Ex-ante: Effectenstudie CO2 plafond	n.t.b.	De technische uitwerking bestaat uit 1) de uitwerking van varianten en ontwerpopties en 2) het laten uitvoeren van een effectenstudie. Stap 1 is gezet. Stap 2 wordt momenteel gestart. Effectenstudie CO2-plafond wordt momenteel aanbesteed. Een politiek (principe)besluit is voorzien voor het najaar van 2022. Daarna volgt het wetgevings- en notificatietraject. Effectenstudie wordt momenteel uitgevoerd.	17

		n.t.b.	Ex-ante monitoring door middel van ontwikkeling rapportages voor duurzame luchtvaarttafel. De gedachte is dat deze monitor voort borduurt op model(aanpassingen) en aannames conform effectenstudie CO2-plafond en Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2022.	17
	Ex-ante: Monitoring Duurzamer vliegen			
	Ex-ante: Innovatiekrachtanalyse voor schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen	2022	1. Uitvoeren (aanvullende) innovatiekrachtanalyses (TIS/MIS) voor de verschillende casussen rondom de technologiepaden. De casussen zijn deels geïdentificeerd, maar er is ook ondersteuning noodzakelijk om extra casussen in kaart te brengen (deel 3) 2. Begeleiden proces en ondersteuning totstandkoming strategische keuzes (deel 4) 3. Voorstel uitwerken voor monitor (deel 5) 4. Schrijven/samenbrengen eindrapport geheel tot één innovatiestrategie (alle vijf delen)	17
	Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2022	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden.	18
	Ex-post: Evaluatie binnenvaart effect overgangsbepalingen	2022	De bepalingen in ES-TRIN waarvan de overgangstermijn in 2035/2041 afloopt wordt onderzocht en er worden oplossingen gezocht voor mogelijke knelpunten. Doel van het onderzoek is: 1) Het verkrijgen van inzicht in de problematiek voor bestaande schepen met bepalingen in ES-TRIN waarvan de overgangstermijn in 2035/2041 afloopt en de oplossingen voor mogelijke knelpunten; 2) Het verkrijgen van inzicht in het effect van het aflopen van deze overgangsbepalingen op het aantal schepen, de vervoerscapaciteit, de mogelijke knelpunten in dat verband en wie van deze knelpunten nadeel/schade ondervinden.	18
Scheepvaart en Havens	Ex-post: Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	2022	De evaluatie fiscale regeling zeeschepen heeft betrekking op de volgende regelingen: afdrachtvermindering zeevaart, tonnageregeling winst uit zeescheepvaart en willekeurige afschrijving op zeeschepen. De evaluatie wordt periodiek uitgevoerd en ziet toe op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid.	IX,1
	Ex-ante: Onderzoek buisleidingen	2022	Met dit onderzoek wordt gekeken wat kansen zijn voor modal shift richting buizen (a) en wat beleidsmogelijkheden zijn om dat te realiseren. Aansluitend hieraan wordt een datapilot uitgevoerd (b) door CBS om te kijken via welke modaliteit welke gevaarlijke stoffen vervoer worden. Dit kunnen we dan gebruiken om te kijken naar waar de kansen liggen.	18
Goederenvervoer	Ex-ante: Onderzoek toekomstbestendigheid Delta Corridor	2022	In dit onderzoek wordt gekeken naar toekomstig hergebruik van de leidingen en ruimte in de kunstwerken voor mogelijke aanvullende infrastructuur (waaronder stroom). Dit past binnen de verschillende beleidsambities van het kabinet (circulair, stikstof beleid, ruimte voor energie-infrastructuur).	18

### Beleidsthema: Luchtvaart

#### 1. Waarom wordt dit onderzoek uitgevoerd?

De beleidsdoorlichting van artikel 17 Luchtvaart in 2024 is een syntheseonderzoek dat zich baseert op eerder uitgevoerde beleidsevaluaties om een overkoepelend beeld te krijgen van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid. Hierbij is de algemene beleidsdoelstelling van artikel 17 het uitgangspunt: IenW werkt aan een veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 17 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2009 – 2015 (Kamerstukken II, [32 861, nr. 28](#)). De laatste doorlichting Luchtvaart vond plaats in 2017 en staat weer op de agenda in 2024. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016 – 2023.

De aanbevelingen uit die laatste doorlichting alsmede de Luchtvaartnota 2020-2050 staan aan de basis van het nu lopende evaluatieprogramma. Daartoe wordt in beschouwing genomen welke publieke waarde het rijksbeleid toevoegt aan de uitvoering. Het evaluatieprogramma voorziet voorts in geormeerde aandacht voor veiligheid waaraan ook de Inspectie Leefomgeving en Transport een bijdrage levert voor de Luchtvaartautoriteit. Ook wordt onderzocht de betekenis van de luchtvaart vanuit economisch perspectief en de luchthavens enerzijds en duurzame luchtvaartdoelen anderzijds.

## *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De doorlichting van artikel 17 geeft onder meer antwoord op de volgende vragen:

- In welke mate draagt het beleid en de daarbij ingezette beleidsinstrumenten bij aan het realiseren van de publieke belangen uit de luchtvaartnota en de directie overstijgende beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit?
- Wat is de relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid?
- Hoe kunnen de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid worden verhoogd?

### **Beleidsthema: Scheepvaart en Havens**

#### *1. Waarom wordt dit onderzoek uitgevoerd:*

De beleidsdoorlichting van artikel 18 Scheepvaart en Havens in 2022 is een syntheseonderzoek dat zich baseert op eerder uitgevoerde beleidsevaluaties om een overkoepelend beeld te krijgen van de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het beleid. Hierbij is de algemene beleidsdoelstelling van artikel 18 het uitgangspunt: «Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt». De vorige beleidsdoorlichting van artikel 18 is afgerond in 2015 en betrof de onderzoeksperiode 2007-2014 (documentatie: Scheepvaart en havens | Rijksfinancien). In 2022 wordt de beleidsdoorlichting uitgevoerd met betrekking op de periode 2015 – 2020. Eind 2022 zullen de bevindingen van het onderzoeksbureau en de onafhankelijk expert, samen met de Kabinetsreactie naar de Tweede Kamer worden verstuurd.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De beleidsdoorlichting geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast geeft de beleidsdoorlichting inzicht in de mogelijkheden om het begrotingsartikel 18 nog verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. De uitkomsten van de beleidsdoorlichting zijn relevant voor alle thema's die zijn benoemd in het beleidsprogramma IenW: 1) leefbaarheid, 2) bereikbaarheid en 3) veiligheid. De doorlichting van artikel 18 geeft onder meer antwoord op de volgende vragen:

- In welke mate draagt het beleid en de daarbij ingezette beleidsinstrumenten bij aan het realiseren van de beleidsdoelstelling 'Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt'.
- Wat is de relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid?
- Hoe kunnen de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid worden verhoogd?

Er is een nauwe relatie tussen artikel 18 (IenW HXII) en onderdelen van het Mobiliteitsfonds. Bij de IenW-begroting ligt de nadruk op beleidsvoorbereiding en bijdragen aan derden (zoals kennisinstellingen), de uitvoeringsgelden voor het hoofdvaarwegennet en de maritieme toegang tot zeehavens zijn ondergebracht in het Mobiliteitsfonds. Het gaat in het beleidsartikel 18 voornamelijk om beleidsvoorbereidende activiteiten en om subsidies aan kennisinstellingen. De uitvoeringsgelden met betrekking tot het zeehavens- en vaarwegenbeleid zijn ondergebracht in het Mobiliteitsfonds.

## Milieu en Internationaal

Het hoofdthema Milieu en Internationaal in de lenW begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 19 Internationaal Beleid, artikel 20 Lucht en Geluid, artikel 21 Duurzaamheid en artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen.

Tabel 177 Milieu en Internationaal

DGMI

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Lucht en Geluid	Lucht	Ex-post synthese: Luchtkwaliteit, het Schone Lucht Akkoord	2025	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. Het NSL loopt tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.	20
		Monitoring: Periodieke Monitoring Schone Lucht Akkoord	2023 – 2030	Op basis van bestaande monitoringtrajecten (het NSL, de GCN/GDN-kaarten, de KEV) en voorgenomen beleid van het Rijk, provincies en gemeenten worden prognoses voor de lucht- emissies, concentraties, en gezondheidseffecten in 2016 en 2030. Dit wordt gedaan om te toetsen of het Schone Lucht Akkoord op koers ligt om de doelen te halen. Deze voortgangsmetingen vinden om het jaar plaats en zijn toegezegd in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord	20
		Ex-ante: Gebiedsanalyse voor SLA-pilots hoog blootgestelde gebieden	2023	Om een aanpak voor hoogblootgestelde gebieden te ontwikkelen (in het kader van het SLA), voert het RIVM een aantal gebiedsanalyses uit. Deze analyse vormen de eerste stappen in grotere pilots die tot aanbevelingen voor een landelijke aanpak zullen leiden. RIVM is met de pilots in gesprek met de betreffende partijen om meer (lokale) kennis te krijgen om hun analyses te verfijnen en nauwkeuriger te maken.	20
		Ex-ante: Verkenning aanvullende maatregelen houtstook van RHDV	2022	Beleidsverkenning aanvullende maatregelen om de emissies van particuliere houtstook te beperken. Het stoken van kachels, haarden, bbq's etcetera heeft een groot effect op onze leefomgeving. Het onderwerp staat in de belangstelling van de politiek en is sterk gepolariseerd. Je bent voorstander van hout stoken of tegenstander. Om toch stappen te kunnen nemen is het van belang om inzicht te hebben in de maatregelen die mogelijk zijn om de emissies en overlast van houtstook te beperken en het draagvlak in de maatschappij waar deze maatregelen op kunnen rekenen. Op basis van dit onderzoek kan het beleid ten aanzien van houtstook zo worden ingericht dat de maatregelen die getroffen worden zo effectief mogelijk zijn en op een zo breed mogelijk draagvlak kunnen rekenen in de maatschappij.	20
		Ex-post synthese: Geluid	2022	Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. In 2023 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet- en regelgeving inhoudelijk. Een beleidsevaluatie in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering	20

			in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.		
		Ex-post: Evaluatie milieu-investeringsaftrek (MIA) en willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL)	2023	Deze beleidsevaluatie geeft gevolg aan de periodieke evaluatieverplichting van de belastinguitgaven op grond van de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek. In september 2013 is de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de MIA/Vamil over de periode 2005-2010. Destijds is afgesproken om een horizonbepaling van vijf jaar te koppelen aan de MIA/Vamil. Op basis van de beleidsevaluatie in 2018 is de Regeling per 1 januari 2019 verlengd tot 1 januari 2024. De huidige beleidsevaluatie is gericht op de periode 2017-2021 en geeft opnieuw inzicht in de doelmatigheid en effectiviteit van de regeling. Naar aanleiding van de resultaten van deze evaluatie zal het kabinet een besluit nemen de regeling al dan niet te continueren en hier een horizonbepaling met als datum 1 januari 2029 aan te koppelen.	IX,1
		Monitoring: Circulaire investeringen financiële instellingen	2022	Het ontwikkelen van een overzicht met indicatoren en rekenmethoden die financiële instellingen kunnen gebruiken om te bepalen in welke mate bedrijven waarin ze investeren/leningen aan verstrekken circulair zijn. Daarnaast wordt een tool ontwikkeld om financiële instellingen passende indicatoren te selecteren. Het doel is om FI's handvatten te bieden in het circulaire maken van hun portfolio.	19
		Verkenning: Afstemming van indicatoren op nationaal niveau	2022	In dit onderzoek wordt een overzicht gemaakt van indicatoren op nationaal niveau en bedrijfsniveau, en worden eerste stappen gezet om indicatoren op bedrijfsniveau te koppelen aan die op nationaal niveau, zoals voor CO2 uitstoot van materiaalgebruik. Het doel is om de ontwikkelingen die gaande zijn op één plek beschikbaar te maken, want de ontwikkelingen gaan snel, en daarmee internationale afstemming over indicatoren te bevorderen.	19
Duurzaamheid	Circulaire Economie	Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	2023	De integrale circulaire-economierapportage (ICER) is een tweemaaljaarlijks product van PBL die zicht geeft op de stand van zaken in de transitie naar een circulaire economie.	21
		Monitoring: Denim Deal	2024	In 2020 is de Green Deal Circulaire Denim (Denim Deal) gesloten. Ondertekenaars hebben daarin aangegeven jaarlijks data aan te leveren over hun voortgang op de 3 afgesproken doelen gedurende de looptijd van de deal (tot eind 2023). In 2021 is een nulmeting opgeleverd waarin het vertrekpunt voor de doelen wordt geschetst. In de volgende jaren zal de voortgang daarop worden weergegeven.	21
		Verkenning: Transitieagenda Consumptiegoederen	2022	Een circulaire economie gaat naast het reduceren van afval, materiaalgebruik en vervuiling ook om waarde-creatie: banen, economische groei en sociale inclusie. Deze waarde-creatie komt vaak niet goed over het voetlicht en deze studie beoogt om handvatten te geven om het concept beter te beschrijven.	21
		Ex-ante: Transitieagenda Consumptiegoederen	2022	Als onderdeel van het «doelentraject» worden concrete doelen uitgewerkt voor het circulair maken van 5 prioritaire productgroepen. Dit onderzoek dient als ondersteuning voor het formuleren van die doelen en het doorberekenen welke effecten bereikt kunnen worden (in termen van CO2 reductie, materiaalbesparing, leveringszekerheid, etc).	21
		Verkenning: Reparatie	2022	IenW overweegt om in samenwerking met Techniek Nederland een register op te zetten waarin reparateurs staan die de benodigde opleidingen hebben gedaan om als professioneel reparateur bekend te mogen staan. Om dit register ook echt te doen bijdragen aan meer reparatie, is het nodig te weten welke verwachtingen consumenten die een reparateur zoeken van zo'n register hebben en welke informatie erop te vinden moet zijn om ze ertoe aan te zetten voor reparatie te kiezen in plaats van vervanging van defecte apparaten. Daarop richt dit onderzoek zich.	21

## DGMI

	Verkenning: Verpakkingen	2022	Recycling van Nederlandse drankkartons	21
	Monitoring: Zwerfafval periodieke monitoring	2022	Monitoring drankverpakkingen in het zwerfafval, tweede helft 2021: dit onderzoek is ingesteld naar aanleiding van signalen dat producenten statiegeld op flessen ontwijken door over te stappen op drankkartons, waar geen statiegeld op zit. Het onderzoek moet verifiëren of dit tot een significante verschuiving leidt.	21
	Monitoring: Plastic Pact NL	2027	In 2019 is het Plastic Pact NL gesloten. Ondertekenaars hebben daarin aangegeven jaarlijks data aan te leveren over hun voortgang op de 4 afgesproken doelen (meer met minder plastic) gedurende de looptijd van het Pact (tot eind 2025). Op basis van deze data wordt de gezamenlijke voortgang op de 4 doelen in een jaarlijkse monitoringsrapportage weergegeven.	21
	Ex-ante: Wegwerp plastics	2022	Onderzoek pilots naar herbruikbare voedselverpakkingen op festivals: in aanloop naar de nieuwe regelgeving voor wegwerpplastics worden pilots uitgevoerd met herbruikbare alternatieven, om ondernemers te laten zien wat mogelijk is en zo te helpen de overstap naar herbruikbaar te maken.	21
Plastic	Ex-ante: Wegwerp plastics	2022	Onderzoek retourlogistiek van herbruikbare verpakkingen: bij de overgang naar herbruikbare verpakkingen is één van de uitdagingen dat bekers en voedselcontainers na gebruik ingezameld en schoongemaakt moeten worden voordat ze opnieuw gebruikt kunnen worden. Dit onderzoek dient om in kaart te brengen hoe dit efficiënt georganiseerd kan worden.	21
	Ex-ante: Wegwerp plastics	2022	Gedragsonderzoek naar drivers en belemmeringen voor hergebruik bij de consument: bij de overgang naar hergebruik spelen consumentengewoonten en percepties een grote rol, men is gewend aan wegwerp. Dit onderzoek brengt in kaart hoe consumenten meegenomen kunnen worden om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met meer hergebruik.	21
	Ex-ante: Zwerfafval	2022	Onderzoek voor maatregelen om de aanwezigheid van sigarettenfilters in zwerfafval tegen te gaan: sigarettenpeuken zijn een grote en hardnekkige factor in zwerfafval. Dit onderzoek dient om beleidsinterventies in kaart te brengen die kunnen helpen het aantal filters in zwerfafval te reduceren. In afstemming met VWS vanwege gezondheidsfactoren en anti-rook beleid.	21
Duurzame Agro	Ex-ante: Onderzoek Duurzame Agro: emissiearme stalsystemen	2022	Naar aanleiding van een onderzoek van CBS dat suggereerde dat emissiearme stalsystemen minder goed functioneren dan verondersteld, onderzoekt WUR het proces van stalbeoordeling en regulering. Hierin wordt gekeken naar het meten van de emissiereductie, de toelatingsprocedure, het gebruik van de systemen in de praktijk en het toezicht daarop. De uitkomsten hiervan zullen worden gebruikt ter verbetering van de regulering van stikstof-, fijnstof- en geuremissies uit stallen.	21
Afvalstoffenbeheer	Ex-ante: Onderzoek Afvalstof of product	2023	Onderzoek ten behoeve van overige acties uit de verkenningen uit 2021 op het terrein van de beoordeling van afvalstof of product (zie ook kamerbrief Opvolging verkenningen Taskforce Herijking Afvalstoffen, 1 maart 2021 (zie ook TK, 32 852-140). Dit ondersteunende onderzoek is naar verwachting nodig om verder uitwerking te geven aan de resterende acties uit de kamerbrief van 21 maart 2021. Het treffen het opstellen van diverse ministeriële regelingen en handreikingen en het inrichten van een kennisplatform voor omgevingsdiensten bij hun beoordeling van materiaalstromen om kennis op te doen en uit te wisselen.	21
	Ex-ante: Onderzoek Storten	2022	Het doel van dit onderzoek naar een uniforme rekenmethodiek voor de nazorg van stortplaatsen is te komen tot een voorstel voor een uniforme rekenmethodiek voor de nazorg van stortplaatsen. Provincies zijn wettelijk belast met de nazorg van stortplaatsen en de bijbehorende financiën en zij gaan hier verschillend mee om met wisselende resultaten. Vanuit het IPO is de wens geuit om te komen tot meer uniformiteit. Omdat de provincies onderling niet tot een consensus over de rekenmethodiek kunnen komen, is lenW op verzoek van het IPO een onderzoek gestart	21



			om tot die uniforme rekenrente te komen. De resultaten worden medio 2022 verwacht, waarna het onderzoek aan het IPO wordt aangeboden.	
	Ex-ante: Onderzoek Storten	2022	Het storten van afval wordt momenteel beschouwd als de laagste trede in de afvalhiërarchie. Echter, ook in een circulaire economie zal er nog steeds sprake zijn van (zo min mogelijk) storten van afval. Het onderzoek naar het richting geven van de modaliteit storten in de toekomst moet inzicht bieden in de benodigde stortcapaciteit in de toekomst en biedt de basis voor de verdere beleidsontwikkeling met werkprogramma voor het dossier storten. De resultaten worden na de zomer van 2022 verwacht.	21
	Ex-ante: Onderzoek Storten	2023	Op basis van onderzoek uit 2022 over de positie van storten in een circulaire economie wordt er in 2023 een werkprogramma opgezet met concrete acties. Verwacht wordt dat er nog nader onderzoek nodig is om tot het opstellen van het werkprogramma te komen.	21
	Ex-ante: Onderzoek Circulair Materialenplan	2023	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan, brengt de m.e.r. de milieueffecten in beeld voor de belangrijkste nieuwe beleidsvoornemens die mogelijk een plek krijgen in het CMP. Speerpunt bij de m.e.r. vormt de hoogwaardige verwerking van materiaalstromen.	21
	Ex-ante: Onderzoek Afval scheiden	2033	Onderzoek naar de stand van zaken en beperkingen van afval scheiden op basisscholen. Op basisscholen blijft de afvalscheiding achter. Dit onderzoek dient om na te gaan wat de problemen zijn waar scholen in de praktijk tegenaan lopen en wat daar beleidsmatig of anderszins aan kan worden gedaan.	21
				22
Omgevings- veiligheid en Milieurisico's	Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2025	Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren. In alle hierna opgenomen beleidsevaluaties vallend binnen artikel 22 dienen ter ondersteuning van deze beleidsdoorlichting. Over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is eind 2018 uitgebracht (TK 32 861 nr. 42). Eén van de aanbevelingen daarvan was om voor de volgende doorlichting te zorgen voor meer kwantitatief evaluatiemateriaal. Er is behoefte om in 2024 het beleid wederom door te lichten.	22
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex-post: Beleidsvaluatie Biociden	2024	Het beleid 'Biociden' is erop gericht dat biociden, middelen waarmee schadelijke of ongewenste organismen kunnen worden bestreden, werkzaam zijn en veilig voor mens en milieu worden toegepast. Hierbij wordt harmonisatie in Europa nagestreefd. Met de inwerkingtreding van de Europese biocidenverordening in 2012 is veel veranderd. Omdat de uitgangssituaties in de EU-lidstaten verschillend was, is in de EU nu nog een overgangsregime van toepassing. Nederland heeft het hier al bereikte beschermingsniveau in die periode niet verlaagd. In 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van dit beleid naar aanleiding van de door de Europese Commissie uitgevoerde Fact Finding Mission (TK 27858 nr. 510). De beoordeling en goedkeuring van werkzame stoffen onder de biocidenverordening gebeurt in een (Europees) werkprogramma. Zolang een werkzame stof in een biocide nog niet volgens dit programma is goedgekeurd, dan geldt daarvoor de nationale wetgeving. Er is behoefte om rond de afronding van het programma het Nederlandse biocidenbeleid, inclusief de toezichts- en handhavingsfunctie en de inzet op Europese harmonisatie, te evalueren.	22
	Ex-post: Beleidsvaluatie Biotechnologie	2023	De modernisering van het Biotechnologie beleid en de daarmee samenhangende (internationale) regelgeving is in 2017 gestart met brede maatschappelijke betrokkenheid naar aanleiding van de publicatie van de Trendanalyse Biotechnologie (WRR, COGEM, Gezondheidsraad; 2016). In de periode 2017-2020 zijn diverse maatregelen genomen om een toekomstbestendig beleid in te richten dat effectief en efficiënt is. Periodiek vindt een evaluatie plaats van het belangrijkste Europese kader voor chemische stoffen, REACH. In 2019 vond de vorige evaluatie plaats. Sinds de	22



			vorige evaluatie zijn, mede door de COVID-19 uitbraak, initiatieven genomen, o.a. door de Europese Commissie, om de internationale regelgeving te harmoniseren. In 2022 zal gestart worden met de evaluatie van het (al dan niet) gewijzigde beleid. Onderdeel van die evaluatie zal een nieuwe Trendanalyse zijn (op te stellen door COGEM en Gezondheidsraad).	
	Ex-post: Evaluatie Cogem	2025	De Commissie Genetische Modificatie (COGEM) informeert en adviseert de regering over genetisch gemodificeerde organismen (ggo's). Het is wettelijk verplicht om een 4-jaarlijkse evaluatie uit te voeren van het adviesorgaan inzake biotechnologie. Vier jaar geleden In 2021 vond de laatste evaluatie plaats. Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren.	22
	Monitoring: Evaluatie uitvoering Basisnet	2023	Jaarlijks wordt de uitvoering van het Basisnet (weg, water, spoor) gemonitord aan de hand van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen over de routes van het Basisnet in het voorgaande jaar. Dit is een wettelijke verplichting. Een overzicht van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen in 2019 over weg, water en spoor is middels een brief aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarin zijn ook de overschrijdingen van het wettelijk basisbeschermingsniveau en de vastgelegde risicoplafonds aangegeven. De uitkomsten over het wel of niet overschrijden van het wettelijk basisbeschermingsniveau als ook de vastgelegde risicoplafonds zijn de maat voor de evaluatie van de uitvoering van de Basisnet regelgeving.	22
	Monitoring: Evaluatie juridische aspecten Basisnet	2023	Zoals aangekondigd in de laatste Kamerbrief (30 373, nr. 72) wordt in 2022 een evaluatie van het Basisnet uitgevoerd. Daarin wordt enerzijds gekeken naar de (internationale) juridische aspecten, maar ook naar de praktische uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving. Na de inwerkingtreding van het basisnet (2015) is de wetgeving nog niet geëvalueerd. De uitkomsten laten zien waar het in de huidige wet- en regelgeving aan schort qua uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid en of de genomen of voorgenomen maatregelen van het programma Robuust Basisnet het gewenste effect hebben bereikt of gaan bereiken, waarbij kosteneffectiviteit een aandachtspunt zal zijn.	22
Vervoer en Bedrijven	Monitoring: Evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	2024	De Wet Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) bevat de afspraken tussen het Rijk, de provincies en de gemeenten om de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving van het omgevingsrecht beter te organiseren. Als opgenomen in de wet VTH, wordt iedere twee jaar de uitvoering van VTH geëvalueerd aan de hand van wettelijk vastgestelde kwaliteitscriteria. De uitkomsten van de evaluatie worden gebruikt om waar nodig verbeteringen in (de uitvoering van) het stelsel door te voeren.	22
	Ex-post: Evaluatie Atlas Leefomgeving	2023	De Atlas Leefomgeving beoogt actuele en relevante milieu-informatie op eenvoudige en geïntegreerde wijze te ontsluiten voor professionals en het brede publiek. De Atlas Leefomgeving is in 2018 geëvalueerd in de beleidsdoorlichting over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' (TK 32 861 nr. 42). Inmiddels is de Atlas gemigreerd naar meer standaardcomponenten. De evaluatieaanbeveling om de doelmatigheid verder te onderzoeken wordt in 2022 opgevolgd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. De MKBA is er op gericht te bezien of de Atlas tegemoet komt aan maatschappelijke behoefte. Daarnaast wordt de efficiency van het beheer opnieuw onderzocht.	22
	Monitoring: Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	2023	Anticiperend op de aanstaande Omgevingswet is het programma Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) opgezet. Het programma MOV heeft onderzoek gedaan naar de behoeftes ten aanzien van omgevingsveiligheid van bestuurders van gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's en gezondheidsdiensten. De evaluatie van het programma MOV gaat enerzijds in op de vraag of de gestelde doelen van het programma zijn bereikt en anderzijds op de vraag wat nog	22

			nodig is vanuit het ministerie van lenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet.	
Chemische Stoffen	Ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2023	Het asbestbeleid is erop gericht om asbestdaken als belangrijkste resterende bron van asbestvezels in de leefomgeving te saneren. In 2020 is de subsidieregeling Saneren asbestdaken geëvalueerd. Er is een Landelijke Asbestdakenkaart met het aantal m2 asbestdaken dat nog gesaneerd moet worden. Deze kaart wordt periodiek bijgewerkt. De evaluatie richt zich op de vraag in hoeverre met het beleid het doel (aanpak van asbestdaken, de grootste bron aan vezels in de buitenlucht) is bereikt, en welke beleidsvragen nog resteren.	22
	Ex-post: Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	2023	Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (Kernenergiewet en onderliggende besluiten en regelingen) om na te gaan of het stelsel voldoende robuust is met oog op het bewerkstelligen van de ambities van het coalitieakkoord inzake kernenergie en afval.	22
	Ex-post: Evaluatie LAVS	2024	Met de verplichtstelling van het Landelijke Asbestvolgsysteem (LAVS) wordt gericht ingezet op betere naleving van en toezicht op asbestregelgeving geldend voor gecertificeerde/accrediteerde bedrijven werkzaam in de asbestsaneringsketen (inventarisatie, verwijdering, eindbeoordeling en afvalafvoer). Daarmee wordt beoogd te voorkomen dat in de keten van werkzaamheden nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens, in het bijzonder werknemers, en het milieu. De evaluatie van het LAVS gaat in op de vraag of de gestelde doelen van het LAVS zijn bereikt (effectiviteit) en of deze zo goedkoop mogelijk zijn bereikt (efficiëntie).	22
	Ex-post: Evaluatie REACH	2023	Periodiek evalueert de Europese Commissie het belangrijkste Europese kader voor chemische stoffen, REACH. REACH regelt de veilige toelating van chemische stoffen tot de Europese markt, en heeft tot doel mens en milieu te beschermen en de concurrentiekracht van de Europese chemische industrie te vergroten. In 2018 vond de vorige evaluatie plaats (TK 22112 nr. 2561). De conclusie was dat REACH de gewenste resultaten behaalde, maar niet in het gewenste tempo. De nu lopende evaluatie zal voor het eerst sinds vaststelling van de verordening (2006) leiden tot inhoudelijke aanpassingen om de beoogde doelen beter en sneller te bereiken.	22

### Beleidsthema: Lucht en geluid

#### 1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?

In het beleidsprogramma lenW komt naar voren dat er slimme keuzes gemaakt moeten worden, nu het belang van een gezonde leefomgeving actueler is dan ooit. De voortgang van maatregelen uit het Schone Lucht-akkoord wordt dan ook systematisch gemonitord en geëvalueerd. De deelnemers rapporteren over de voortgang van de uitvoeringsplannen. Tenminste eens per drie jaar vindt een voortgangsmeting plaats van het SLA. De eerstvolgende voortgangsmeting is in 2023. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Inzet is om 50% gezondheidswinst in 2030 te realiseren voor luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen, hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. In 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden uitgebracht. In 2023 wordt onderzocht met welke tussenstappen naar deze nieuwe advieswaarden kan worden toegewerkt en welke aanvullende maatregelen effectief kunnen zijn om verdere gezondheidswinst te realiseren. Deze onderzoeken worden uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de effecten van het gestelde en mogelijk toekomstig beleid.

In 2022 vindt daarnaast de beleidsdoorlichting op geluidhinder plaats. In vervolg hierop zullen de komende jaren diverse onderzoeken en evaluaties uitgevoerd worden. Het doel van het geluidbeleid is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Een beleidsdoorlichting wordt eens in de 7 jaar opgesteld en is van belang voor de verbetering van de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Geluidbeleid is maatschappelijk van groot belang; geluid van wegverkeer is bijvoorbeeld de belangrijkste bron van hinder in de woonomgeving.

## *2. Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?*

De voortgangsmeting van het SLA laat zien of de deelnemende partijen op koers liggen om de doelen te behalen en of een herijking van de aanpak nodig of wenselijk is. Het geeft inzicht in de stand van zaken voor wat betreft het realiseren van de doelstellingen. Daarnaast wordt onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en effecten van aanvullende maatregelen en om te bepalen op welke termijn en met welke tussenstappen naar de nieuwe WHO advieswaarden toegewerkt kan worden.

Het voorkomen en beperken van geluidhinder en trillingen is daarnaast van direct belang voor de gezondheid van mens en milieu. De nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet treden in 2023 in werking. Met de koepels zijn afspraken gemaakt over monitoring van de effecten van bepaalde onderdelen van de nieuwe regels. Die afspraken worden ingevuld op basis van de eerste praktijksignalen uit de voorbereiding op het werken met de Omgevingswet. In 2023 en daarna wordt het advies van de WHO over geluid waar mogelijk vertaald in concrete maatregelen en waar nodig in specifieke wijzigingen van de regelgeving. Eventuele verbeteringen in het stelsel op basis van praktijksignalen worden in samenhang met dit WHO-traject gezien. Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet. De beleidsevaluatie geluid in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder).

## **Beleidsthema: Circulaire economie**

### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Bij alle beleidsartikelen die primair onder het DG Milieu en Internationaal vallen is de interdepartementale (en vaak ook internationale) component nadrukkelijk aanwezig. Dit is ook reden geweest om twee jaar geleden een Publieke Waarde Scan voor circulaire economie uit te voeren. Deze naar Brits voorbeeld ontwikkelde ex-durante evaluatie heeft met meerdere stakeholders door verschillende 'lenzen' gekeken naar de veelheid van uitdagingen. Om het circulaire economie beleid verder te kunnen ontwikkelen is het van belang steeds vooruit te kijken. Deze Publieke Waarde Scan biedt hiervoor goede handvatten.

Het is daarnaast belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de effecten van beleidsinterventies zijn en waar we ons in de transitie naar een circulaire economie bevinden. PBL is daarom in 2019 door lenW gevraagd om een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) te ontwikkelen. Dit is een tweejaarlijks product van het monitoringsprogramma, waarover PBL de regie voert. Monitoring is een belangrijk instrument om de voortgang van de 2050 doelstelling, een volledig circulaire economie in Nederland, in beeld

te brengen. Daarnaast geeft dit inzicht in hoe ver Nederland op weg is en hoe ingezette acties bijdragen aan het realiseren van dit doel. Met die monitoringskennis kan tussentijds worden bijgestuurd. De volgende ICER wordt in januari 2023 gepubliceerd.

In het najaar van 2022 verschijnt het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE), zoals aangekondigd in het beleidsprogramma IenW, waarin de invulling van het ambitieus klimaatdoel alsook de invulling van concrete doelen voor specifieke productgroepen (zoals textiel, wegen, verpakkingen en windparken) is voorzien. Het programma geeft inzicht in benodigde maatregelen en activiteiten om de doelen te realiseren. Naast maatregelen voor specifieke productgroepen zullen ook meer generieke maatregelen in het NPCE worden opgenomen. Met het NPCE wordt voortgebouwd op het fundament dat sinds 2016 belegd is met het Rijksbrede programma Circulaire Economie en door de Transitieagenda's, de Grondstoffenakkoordpartners en de ministeries van BZK, EZK, LNV en IenW. De komende jaren zal PBL het beleid blijven monitoren om te bepalen of bijsturing noodzakelijk is om de doelen te halen.

#### *2. Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?*

De ICER geeft een integraal beeld van de stand van zaken voor wat betreft de transitie naar een circulaire economie. De scope van het rapport betreft het totale Nederlandse gebruik van grondstoffen en de effecten daarvan (in binnen- en buitenland), zoals de impact op klimaat, biodiversiteit, vervuiling en leveringszekerheid. Daarnaast gaat de ICER in op de veranderingen in de samenleving om de beoogde effecten te realiseren en welke activiteiten partijen in de samenleving ondernemen om de transitie naar een circulaire economie te bevorderen. Door verdere ontwikkeling van de monitorings-systematiek de komende jaren zal de ICER verder groeien tot een dekkende monitoringsrapportage.

#### **Beleidsthema: Duurzame agro**

##### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Emissies van seo, fijnstof en geur uit stallen hebben negatieve gevolgen voor milieu, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ammoniak heeft daarnaast negatieve gevolgen voor de natuur. Het is daarom van belang emissies uit stallen te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving rondom stallen te verbeteren. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2023 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en het mogelijk maken van de ontwikkeling van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars. Naar aanleiding van een onderzoek van CBS dat suggereerde dat emissiearme stalsystemen minder goed functioneren dan verondersteld, wordt het proces van stalbeoordeling en regulering onderzocht. Hierin wordt gekeken naar het meten van de emissiereductie, de toelatingsprocedure, het gebruik van de systemen in de praktijk en het toezicht daarop.

##### *2. Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?*

In 2021 heeft een onderzoek naar de effectiviteit van het beleid en doelmatigheid van de ingezette middelen in de beleidsdoorlichting artikel 21, onderdeel stalsystemen, plaatsgevonden. In nauwe samenwerking met LNV worden de effectiviteit van emissiearme stalsystemen en het innovatieproces onderzocht. Op basis hiervan worden in 2022 en 2023 voorstellen gedaan om de regulering van stikstof-, fijnstof- en geuremissies uit stallen te verbeteren.

#### **Beleidsthema: Omgevingsveiligheid en Milieurisico's**

### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

Er zijn binnen artikel 22, drie hoofdonderdelen terug te vinden: Biotechnologie, Vervoer en Bedrijven, Chemische Stoffen. Om de gezonde, schone en veilige leefomgeving te behouden en te verbeteren is inzicht in effectief en efficiënt beleid binnen, ten minste, deze drie hoofdonderdelen cruciaal. Op het gebied van de Chemische Stoffen is het Zeer Zorgwekkende Stoffen beleid herzien en zal in 2022 opnieuw geëvalueerd worden. In 2023 zal opnieuw naar de nationale implementatie van REACH gekeken worden om te bezien of er een tempoversnelling gerealiseerd is in het behalen van nationale resultaten.

Het beleid ten aanzien van sanering van asbestdaken is in 2018 in de begrotingstekst bestempeld als minder doelmatig. In 2020 is de subsidieregeling (2016-2018) geëvalueerd en aan de Tweede Kamer aangeboden. In 2023 zal het asbestdaken beleid over de periode 2018 – 2022 worden geëvalueerd. Het asbestdaken beleid heeft als doel om op een veilige manier het saneren van de resterende asbestdaken in Nederland te versnellen, met de evaluatie wordt onderzocht of dit doel is bereikt. In de periode 2023 – 2025 zal de inzet van de Rijksmiddelen gericht zijn op het stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie en bewustwordingscampagnes. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dit na 2025 te evalueren.

Speciale aandacht zal er in 2023 zijn voor het nucleaire beleid. Het coalitieakkoord heeft gesteld dat er aandacht moet zijn voor het veilig behoud van de reeds bestaande kerncentrale Borssele en dat er onderzocht moet worden of er twee nieuwe centrales bijgebouwd kunnen worden. Ook de veilige, permanente opslag van kernafval krijgt bijzondere aandacht. Om het geheel aan milieu-veiligheidsbeleid kracht bij te zetten wordt het Nationaal Milieu Programma geschreven.

### *2. Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?*

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 wordt hieraan gewerkt en het evaluatieprogramma is hier zo goed mogelijk op toegerust.

## **Beleidsthema: Klimaat**

### *1. Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?*

lenW is actief betrokken bij de voorbereiding van de opgavegerichte doorlichting Klimaatbeleid in 2024, het synthese-onderzoek van meerdere instrumentenevaluaties van betrokken departementen wordt gecoördineerd door het ministerie van EZK.

In de aanloop naar totstandkoming van het Nationaal MilieuProgramma (NMP), waarvan het uitbrengen is voorzien voor medio 2023, heeft met name monitoring bijzondere aandacht. Het behalen van de doelen, effecten van de maatregelen en naleving zijn integraal onderdeel van het programma. Het gericht evalueren ervan in verschillende fases zal derhalve een plek krijgen in een volgende update van de SEA in de begroting van 2024, waarbij wordt bezien welk instrument uit de evaluatietoolbox op welk moment het meest passend is.

*2. Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?*

De doorlichting Klimaatbeleid beoogt samenhang tussen de instrumente-nevaluaties in beeld te brengen en zal antwoord geven op evaluatievragen op systeemniveau in relatie ook tot internationale afspraken waaraan Nederland zich heeft gecommitteerd zoals het akkoord van Parijs.

## Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland

Tabel 178 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland									
Artikel/ instrument	Taak	Bijdrage	Realisatie		Ontwerpbegroting 2023				
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totaal uitgaven</b>			<b>36.489</b>	<b>23.943</b>	<b>17.830</b>	<b>10.984</b>	<b>10.145</b>	<b>10.159</b>	<b>10.264</b>
<b>Artikel 13 Bodem en ondergrond</b>			<b>10.348</b>	<b>10.475</b>	<b>9.997</b>	<b>8.230</b>	<b>7.880</b>	<b>7.887</b>	<b>7.992</b>
Subsidies (regelingen)	E	S	10.144	10.380	9.902	8.135	7.785	7.792	7.992
Opdrachten	R	I	60	95	95	95	95	95	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	144	0	0	0	0	0	0
<b>Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid</b>			<b>11.038</b>	<b>4.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	11.038	0	0	0	0	0	0
<b>Artikel 17 Luchtvaart</b>			<b>10.945</b>	<b>6.088</b>	<b>2.176</b>	<b>467</b>	<b>465</b>	<b>465</b>	<b>465</b>
Subsidies (regelingen)	R	I	425	431	0	0	0	0	0
Opdrachten	R	S	940	599	465	467	465	465	465
Leningen	R	I	3.774	0	1.711	0	0	0	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	R	I	5.806	5.058	0	0	0	0	0
<b>Artikel 18 Scheepvaart en havens</b>			<b>96</b>	<b>100</b>	<b>3.100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Opdrachten havens CN	E	I	61	100	100	100	100	100	100
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	35	0	3.000	0	0	0	0
<b>Artikel 21 Duurzaamheid</b>			<b>1.374</b>	<b>436</b>	<b>1.375</b>	<b>1.005</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bijdrage aan medeoverheden	R en E	I	1.374	436	1.375	1.005	0	0	0
<b>Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's</b>			<b>623</b>	<b>1.925</b>	<b>523</b>	<b>523</b>	<b>1.041</b>	<b>1.048</b>	<b>1.048</b>
Subsidies (regelingen)	E	I	0	0	0	0	0	0	0
Opdrachten	E	S	122	394	96	96	614	621	621
Bijdrage aan medeoverheden	E	S	501	1.300	300	300	300	300	300
Bijdrage aan agentschappen	R	S	0	231	127	127	127	127	127
<b>Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie</b>			<b>1.064</b>	<b>919</b>	<b>659</b>	<b>659</b>	<b>659</b>	<b>659</b>	<b>659</b>
Bijdrage aan medeoverheden	R	S	1.064	919	659	659	659	659	659
<b>Artikel 24 Handhaving en toezicht</b>			<b>1.001</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bijdrage aan agentschappen	R	S	1.001	0	0	0	0	0	0

In de begroting Koninkrijksrelaties (IV) is het totale overzicht van de Rijksuitgaven Caribisch Nederland te vinden. Hieronder is de uitsplitsing van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland voor de departementale begroting Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) weergegeven. In het overzicht en de bijbehorende toelichtingen wordt aangegeven of het uitgaven zijn ten behoeve van eilandelijke taken (E) of rijkstaken (R), of er sprake is van incidentele (I) of structurele (S) bekostiging en wordt een toelichting gegeven op de wijze van financiering welke gekoppeld is aan de beoogde beleidsdoelen.

### **Artikel 13 Bodem en ondergrond**

#### *Subsidies*

Betreft structurele subsidies voor het verlagen van de tarieven van drinkwater op Saba, Sint Eustatius en Bonaire, alsmede voor afvalwater (rioolwaterzuivering) op Bonaire. Daarnaast gaat het om incidentele subsidies voor investeringen in de drinkwatervoorzieningen, hetgeen bijdraagt aan de toegankelijkheid van drinkwater.

### **Artikel 17 Luchtvaart**

#### *Opdrachten*

Bijdrage aan Aeronautical Information Publication (AIP) voor de BES-eilanden.

### *Leningen*

Het betreft middelen die worden ingezet voor het verstrekken van een hypothecaire lening aan WinAir op het luchthavengebouw van Winair. Daarmee kan het bedrijf, dat essentieel is voor de interinsulaire verbinding van Saba en Sint Eustatius op korte termijn blijven opereren.

### **Artikel 18 Scheepvaart en havens**

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

Voor de aanleg van de nieuwe zeehaven ontvangt Saba in 2023 een aanvullende bijdrage van € 3 miljoen. Op Saba wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een nieuwe zeehaven die Saba beter bereikbaar moet maken en aantrekkelijker voor toeristen. De plannen voor de bouw van deze haven zijn tot stand gekomen na de verwoesting van de huidige zeehaven, Fort Bay Harbor, door orkanen Irma en Maria.

### **Artikel 21 Duurzaamheid**

#### *Bijdrage aan medeoverheden*

Dit betreft de bijdrage aan het Openbaar Lichaam Bonaire voor het realiseren van een duurzaam afval beheer via onder andere het programma Afval Beheer op Maat.

### **Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's**

#### *Opdrachten*

Dit betreft middelen ten behoeve van incidentele opdrachten die zowel toezien op rijkstaken als eilandelijke taken. Het gaat hierbij o.a. om de lokale ondersteuning en coördinatie van projecten op de eilanden.

#### *Bijdragen aan medeoverheden*

De structurele reeks van € 0,3 miljoen is gereserveerd voor overige milieu en omgevingsveiligheid gerelateerde bijdragen aan de eilanden.

#### *Bijdrage aan agentschappen*

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de inzet van capaciteit inzake de uitvoering van CN projecten.

### **Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie**

#### *Bijdrage aan agentschappen*

Naast reguliere taken als het weerbericht en een waarschuwing voor gevaarlijk weer worden er ook specifieke taken door het KNMI op Caribisch Nederland uitgevoerd. Het gaat hierbij onder meer om dienstverlening op de luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport).



## Bijlage 8: NGF

De NGF-bijlage bevat een overzicht van alle toekenningen vanuit het Nationaal Groeifonds aan het departement.

Tabel 179 Uitgavenraming NGF-projecten (bedragen x € 1.000)							
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totaal uitgaven NGF-Projecten</b>		<b>13.174</b>	<b>54.468</b>	<b>73.038</b>	<b>51.812</b>	<b>56.812</b>	<b>35.000</b>
<i>Subtotaal uitgaven Digitale Infrastructuur Logistiek</i>	0	674	13.868	12.938	11.812	11.812	0
Scheepvaart en Havens							
<b>Opdrachten</b>	<b>0</b>	<b>674</b>	<b>13.868</b>	<b>12.938</b>	<b>11.812</b>	<b>11.812</b>	<b>0</b>
<i>Subtotaal ontvangsten Digitale Infrastructuur Logistiek</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Subtotaal uitgaven Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch</i>	0	9.500	15.600	25.100	0	0	0
Scheepvaart en Havens							
<b>Subsidies</b>	<b>0</b>	<b>9.500</b>	<b>15.600</b>	<b>25.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Subtotaal ontvangsten Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Subtotaal uitgaven Luchtvaart in transitie</i>	0	3.000	25.000	35.000	40.000	45.000	35.000
Luchtvaart							
<b>Opdrachten</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>	<b>25.000</b>	<b>35.000</b>	<b>40.000</b>	<b>45.000</b>	<b>35.000</b>
<i>Subtotaal ontvangsten Luchtvaart in transitie</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

#### Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)

DIL heeft als doel de digitalisering van de logistieke sector te versnellen en faciliteren. De toegekende middelen (€ 51,1 mln.) worden ingezet voor verdere ontwikkeling van de Basis Data Infrastructuur en verhoging van de 'digital readiness' van het bedrijfsleven. Hiermee kunnen verstoringen en inefficiënties in de logistiek versneld en via betere (digitale) samenwerking aangepakt worden. Het programma DIL start in oktober 2022 en heeft een looptijd van vijf jaar.

#### Luchtvaart in Transitie

Luchtvaart in Transitie (€ 263,9 miljoen in totaal t/m 2030) is gericht op het verduurzamen van de luchtvaartsector door knelpunten in de transitie naar een duurzamere luchtvaart weg te nemen. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling en daarbij behorend onderzoek en flankerende activiteiten. Het project is in de tweede helft van 2022 gestart.

#### Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)

Met middelen (€ 50,2 miljoen) voor ZES kan een deel van de binnenvaart worden verduurzaamd via een nieuw energiesysteem. Door te investeren in dockingstations, batterijcontainers en het ombouwen van schepen kan er

een rendabel en schaalbaar netwerk van open-toegankelijke laadinfrastructuur en energiecontainers ontstaan voor emissieloos varen. Het project is in de tweede helft van 2022 gestart.

## Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn operationele doelen uit beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen.

De overzichtsconstructie heeft een informerende functie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleids-terrein zichtbaar gemaakt in één begroting, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en onderdelen bij lenW en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen zijn niet in de overzichtsconstructie opgenomen; in de begrotingen van de ministeries kan de precieze invulling van het operationele doel worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van lenW:

- Klimaatverandering en luchtkwaliteit
- Duurzaam produceren
- Verminderen van risico's van stoffen, stralingen GGO's
- Versterken van het internationale milieubeleid
- Leefomgevingskwaliteit

Aangezien een artikelonderdeel kan bijdragen aan meerdere taken, komen sommige onderdelen in de overzichtsconstructie op meerdere plaatsen voor. De overzichtsconstructie bevat geen andere informatie dan in de individuele begrotingen is terug te vinden.

Niet alle ministeries hebben specifieke beleidsdoelstellingen op milieugebied of de milieubijdrage is niet expliciet ondergebracht in een artikelonderdeel:

### *III Algemene Zaken (AZ)*

Algemene Zaken heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen milieu-uitgaven.

### *VII Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)*

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ICT, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.

Gemeenten en provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke uitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene

uitkering, integratie- of decentralisatie-uitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder van beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder.

- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW)  
OCW heeft geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid.  
OCW oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.
- IX Financiën(Fin)

Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieu gebied en ook geen significante milieu-uitgaven.

Voor de volledigheid is voor de fiscale ontvangsten uit de diverse vergroeningsmaatregelen wel een verwijzing in de overzichtsconstructie opgenomen naar het desbetreffende belastingontvangstenoverzicht in bijlage 2 van de Miljoenennota. Er mag overigens geen relatie gelegd worden tussen fiscale ontvangsten en milieu-uitgaven; milieu gerelateerde fiscale ontvangsten zijn uit hun aard niet geoormerkt voor milieu-uitgaven.

Fiscale regelingen ter bevordering van milieudoelstellingen zijn opgenomen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota en worden ook extra-comptabel vermeld in de departementale begrotingen bij het betreffende beleidsartikel.

#### *X Defensie (Def)*

De uitgaven bij Defensie voor milieu en de energietransitie maken deel uit van de investerings- en exploitatiebudgetten voor materieel en infrastructuur en zijn daarmee niet separaat zichtbaar in de begroting. Deze niet-zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer-)kosten voor inkoop van groene stroom, aardgas en biobrandstoffen, meerkosten voor bijna-energie-neutraal en circulair bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en energie besparende maatregelen op kazernes en militaire kampementen. Verder zijn er niet-zichtbare overige uitgaven onder Algemeen (artikel 9) die betrekking hebben op de uitvoering van energie- en milieuwetgeving.

#### *XII Economische Zaken en Klimaat (EZK)*

De uitgaven bij Economische Zaken en Klimaat op het gebied van duurzame energieproductie, CO<sub>2</sub>-reductie, energiebesparing en bijvoorbeeld het Programma Infrastructuur Duurzame Energie (PIDI) dragen direct en indirect bij aan de doelen van het milieubeleid. De uitgaven in het kader van de Rijkscoördinatieregeling (RCR) dragen daarnaast bij aan de leefomgevingskwaliteit.

**Tabel 180 Taak 1: Klimaatverandering en luchtkwaliteit**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	4	4.1	Energietransitie en duurzaamheid
XII	IenW	14	14.01	Netwerk
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	IenW	23	23.01	Meteorologie en seismologie
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XIII	EZK	2		Bedrijvenbeleid: innovatief & duurzaam ondernemen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin		Bijlage Milj.nota	Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin		Bijlage Milj.nota	Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

**Tabel 181 Taak 2: Duurzaam produceren**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XII	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	21	21.04	Duurzaamheidsinstrumentarium
XII	IenW	21	21.05	Duurzame Productketens
XII	IenW	21	21.06	Natuurlijk kapitaal
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVII	BHOS	1	1.3	Versterkte private sector en arbeidsmarkt in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	2.1	Voedselzekerheid
XVII	BHOS	2	2.2	Water
	Fin		Bijlage Milj.nota	Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

**Tabel 182 Taak 3: Verminderen van risico's van stoffen, straling en GGO's**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	22	22.01	Veiligheid chemische stoffen
XII	IenW	22	22.02	Veiligheid biotechnologie
XII	IenW	22	22.03	Veiligheid bedrijven en transport
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XV	SZW	1	1.12, 1.13, 1.16 en 1.18	Subsidies, opdrachten, bijdrage andere hoofdstukken en bijdrage agentschappen
XV	SZW	6	6.11	Inkomensoverdrachten
	Fin		Bijlage Milj.nota	Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin		Bijlage Milj.nota	Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

**Tabel 183 Taak 4: Versterken van het internationale milieubeleid**

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
V	BZ	1	1.1	Goed functionerende internationale instellingen met een breed draagvlak

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
V	BZ	2	2.4	Bevordering van veiligheid, stabiliteit en rechtsorde in internationaal verband
V	BZ	3	3.1	Afdrachten aan de Europese Unie
V	BZ	3	3.2	Europees Ontwikkelingsfonds
V	BZ	3	3.3	Een hechtere Europese waardengemeenschap
VII	BZK	4	4.1	Energietransitie en duurzaamheid
XII	lenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	lenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	lenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	lenW	19	19.02	Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking
XII	lenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	lenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	2		Bedrijvenbeleid: innovatief & duurzaam ondernemen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVI	VWS	1	1.1	Gezondheidsbescherming
XVI	VWS	6	6.4	Sport verenigt Nederland
XVII	BHOS	1	1.3	Versterkte private sector en arbeidsmarkt in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	2.1	Voedselzekerheid
XVII	BHOS	2	2.2	Water
XVII	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

Tabel 184 Taak 5: Leefomgevingskwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	1	1.1	Bestuur en Regio
VII	BZK	3	3.1	Woningmarkt
VII	BZK	3	3.3	Woningbouw
VII	BZK	4	4.2	Bouwregelgeving
VII	BZK	5	5.1	Ruimtelijke ordening
XII	lenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	lenW	13	13.04	Ruimtegebruik bodem
XII	lenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	lenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	lenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	lenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	lenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	lenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVII	BHOS	2	2.2	Water
XVII	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

## Bijlage 10: Afkortingenlijst

Tabel 185 Afkortingenlijst

<b>A.</b>	
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AVVN	Algemene Vergadering van de VN
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
<b>B.</b>	
BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BIT(-toets)	Bureau ICT-Toetsing
BNP	Bruto Nationaal Product
BO	Bestuurlijk Overleg
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
<b>C.</b>	
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CE	Circulaire Economie
CE(-label)	Conformité Européenne
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	Classification, Labeling and Packaging
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CN	Caribisch Nederland
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
COP	Conference of the Parties
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden
<b>D.</b>	
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance

---

DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit
DMS	Documentmanagementsysteem
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
<b>E.</b>	
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EK	Eerste Kamer der Staten-Generaal
EMSA	European Maritime Safety Agency / Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	(Meerjarige onderzoeksprogramma) elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	EU Emissions Trading System / Europees CO <sub>2</sub> emissiehandelssysteem
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
<b>F.</b>	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FQD	Fuel Quality Directive
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
<b>G.</b>	
GA	General Aviation
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Gross tonnage / bruto tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
<b>H.</b>	
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersystemen
<b>I.</b>	
IBP	Interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre



---

ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMF	Internationaal Monetair Fonds
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRM	Integraal Riviermanagement
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak
<b>K.</b>	
KDC	Knowledge & Development Center
KEV	Klimaat- en Energieverkenning
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
KWIV	kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening
<b>L.</b>	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
<b>M.</b>	
MER	Milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOU	Memorandum of Understanding
MSP	Maritieme Ruimtelijke Planning
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen
<b>N.</b>	
NABO	Niet Actief Beveiligde Overweg
NAL	Nationale Agenda Laadinfra
NAS	Nationale Adoptie Strategie
NCAP	New Car Assessment Programme

---

NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NGF	Nationaal Groeifonds
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH <sub>3</sub>	Ammoniak
NIWA	Nederlandse Internationale Waterambitie
NIWO	Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NLVP	Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMK	Nationaal Milieubeleidskader
NMP	Nationaal Milieuprogramma
NMVOS	Niet-methaan vluchtige organische stoffen
NO <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
<b>O.</b>	
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs (verdrag)
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar Vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
<b>P</b>	
PACE	Platform for Accelerating the Circular Economy
PAGW	Programmatische Aanpak Grote Wateren
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PM <sub>2,5</sub>	Particular Matter met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 µm
PRTR	(Kiev Protocol on) Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling
<b>R.</b>	
RAC	Risk Assessment Committee
RBV	Rijksbegrotingsvoorschriften
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer

---

REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RED	Renewable Energy Directive
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
ROR	Richtlijn overstromingsrisico's
RPE	Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
<b>S.</b>	
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SCR	Selective Catalytic Reduction
SDG	Sustainable Development Goal
SEA	Strategische Evaluatieagenda
SES	Single European Sky
SGBP's	Stroomgebiedbeheerplannen
SO <sub>2</sub>	Zwavel dioxide
SPI	Safety Performance Indicators
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme
StAB	State Safety Programme
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
<b>T.</b>	
TK	Tweede Kamer der Staten-Generaal
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
<b>U.</b>	
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UPV	Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
UvW	Unie van Waterschappen
<b>V.</b>	
VAMEX	Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
Vamil	Willekeurige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VN	Verenigde Naties
VNAC	Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity
VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten

---

VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

**W.**

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WaU	Werk aan Uitvoering
Wbb	Wet bodembescherming
WCEF	World Circular Economy Forum
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Woo	Wet open overheid

**Z.**

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen

---