Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2024

Nr. 1

VOORSTEL VAN WET
Ontvangen 19 september 2023

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:
Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat ingevolge artikel 105 van de Grondwet de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijk bij de wet moet worden vastgesteld en dat artikel 2.1 van de Comptabiliteitswet 2016 bepaalt welke begrotingen tot de rijksbegroting behoren;
Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

De bij deze wet behorende departementale begrotingsstaat voor het jaar 2024 wordt vastgesteld.

Artikel 2

De bij deze wet behorende begrotingsstaat inzake de agentschappen voor het jaar 2024 wordt vastgesteld.

Artikel 3

De vaststelling van de begrotingsstaten geschiedt in duizenden euro's.

Artikel 4

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari van het onderhavige begrotingsjaar. Indien het Staatsblad waarin deze wet wordt geplaatst, wordt uitgegeven op of na deze datum van 1 januari, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van dat Staatsblad en werkt zij terug tot en met 1 januari.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Tabel 1 Vastgestelde departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (HXII) voor het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	Totaal	**14.618.179**	**14.652.437**	**86.555**
	Beleidsartikelen			
11	Integraal Waterbeleid	75.504	85.520	0
13	Bodem en Ondergrond	118.942	154.175	0
14	Wegen en Verkeersveiligheid	388.768	503.006	5.782
16	Openbaar Vervoer en Spoor	21.437	34.202	46.584
17	Luchtvaart	114.121	62.788	12.263
18	Scheepvaart en Havens	303.462	195.353	0
19	Internationaal beleid	10.370	10.479	0
20	Lucht en Geluid	56.708	59.400	0
21	Circulaire Economie	81.984	82.391	0
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	76.752	86.362	250
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	64.512	66.002	0
24	Inspectie Leefomgeving en Transport	203.031	203.031	14.948
25	Brede Doeluitkering	1.052.388	1.052.276	0
26	Bijdrage Investeringsfondsen	11.533.634	11.533.484	0
	Niet-beleidsartikelen			
97	Algemeen Departement	49.995	48.709	1.101
98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	458.464	467.459	5.627
99	Nog Onverdeeld	8.107	7.800	0

Tabel 2 Vastgestelde begrotingsstaat inzake de baten-lastenagentschappen voor het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

	Baten	Lasten	Saldo
Rijkswaterstaat	3.607.127	3.605.606	1.520
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	105.908	105.908	0
Totaal	**3.713.035**	**3.711.514**	**1.520**

Tabel 3 Vastgestelde begrotingsstaat inzake de baten-lastenagentschappen voor het jaar 2024 (bedragen x € 1.000

	Totaal kapitaaluitgaven	Totaal kapitaalontvangsten
Rijkswaterstaat	77.853	56.918
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	4.109	2.590
Totaal	**81.962**	**59.508**

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 XII **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2024**

Nr. 2 **MEMORIE VAN TOELICHTING**

INHOUDSOPGAVE

Geraamde uitgaven en ontvangsten **3**

A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel **5**

B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen **6**

1. Leeswijzer **6**

2. Beleidsagenda **10**
2.1 Beleidsprioriteiten 10
2.2 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen 23
2.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties 24
2.4 Openbaarheidsparagraaf 27
2.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda 29
2.6 Overzicht risicoregelingen 34
2.7 Overzicht Coronasteunmaatregelen 35

3. Beleidsartikelen **37**
3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid 38
3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond 55
3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 61
3.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor 86
3.5 Artikel 17 Luchtvaart 97
3.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens 113
3.7 Artikel 19 Internationaal Beleid 127
3.8 Artikel 20 Lucht en Geluid 132
3.9 Artikel 21 Circulaire Economie 139
3.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's 152
3.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie 169
3.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport 177
3.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering 182
3.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen 184

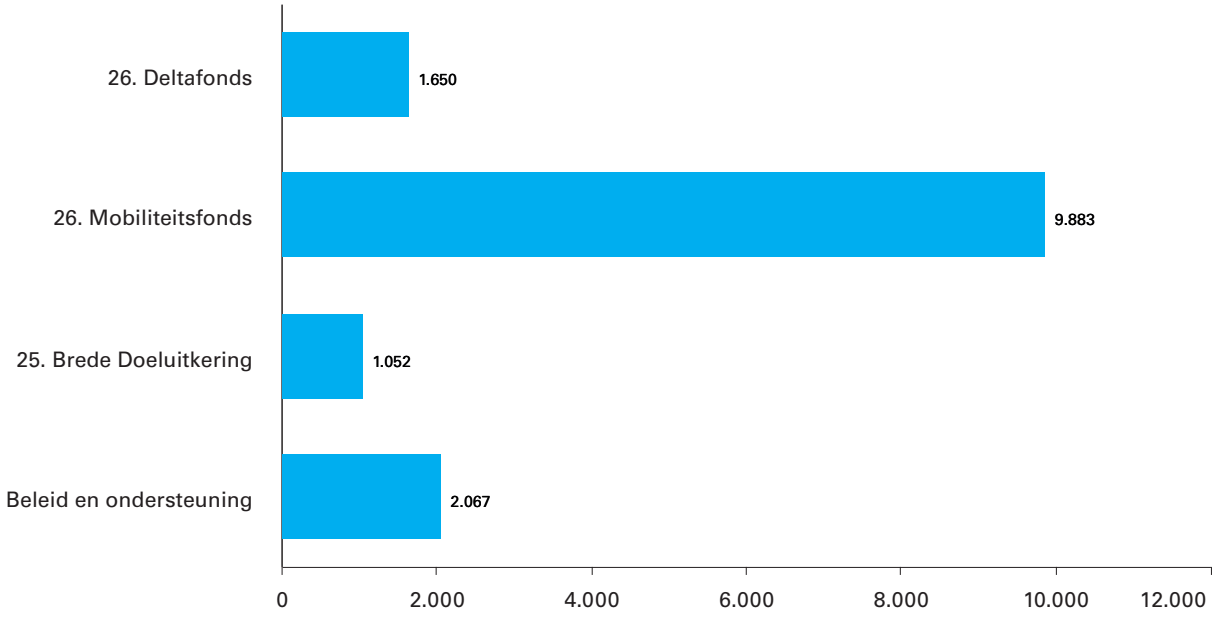
4. Niet-beleidsartikelen **189**
4.1 Artikel 97 Algemeen Departement 189
4.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement 192
4.3 Artikel 99 Nog onverdeeld 195

5. Begroting agentschappen **196**
5.1 Agentschap Rijkswaterstaat 196
5.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut 204

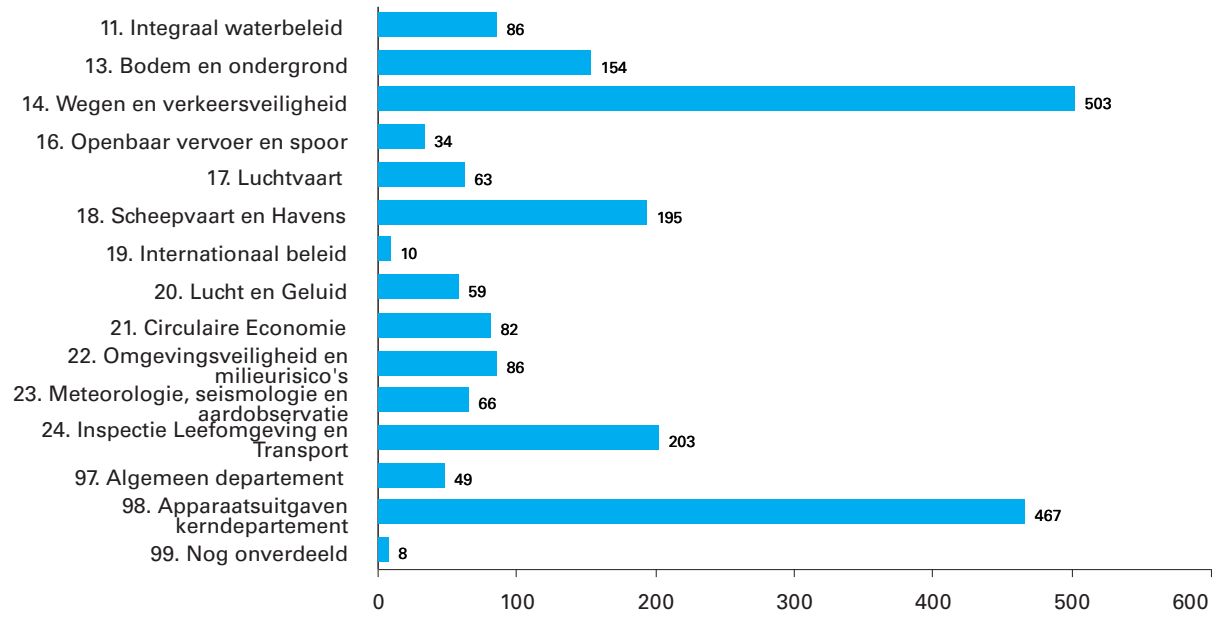
6. Bijlagen **212**
6.1 Bijlage 1: ZBO's en RWT's 212
6.2 Bijlage 2: Specifieke uitkeringen 214
6.3 Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk 231
6.4 Bijlage 4: Moties en toezeggingen 263
6.5 Bijlage 5: Subsidieoverzicht 287
6.6 Bijlage 6: Strategische Evaluatie Agenda 300
6.7 Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland 333
6.8 Bijlage 8: NGF 336
6.9 Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu 338
6.10 Bijlage 10: Afkortingenlijst 342

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

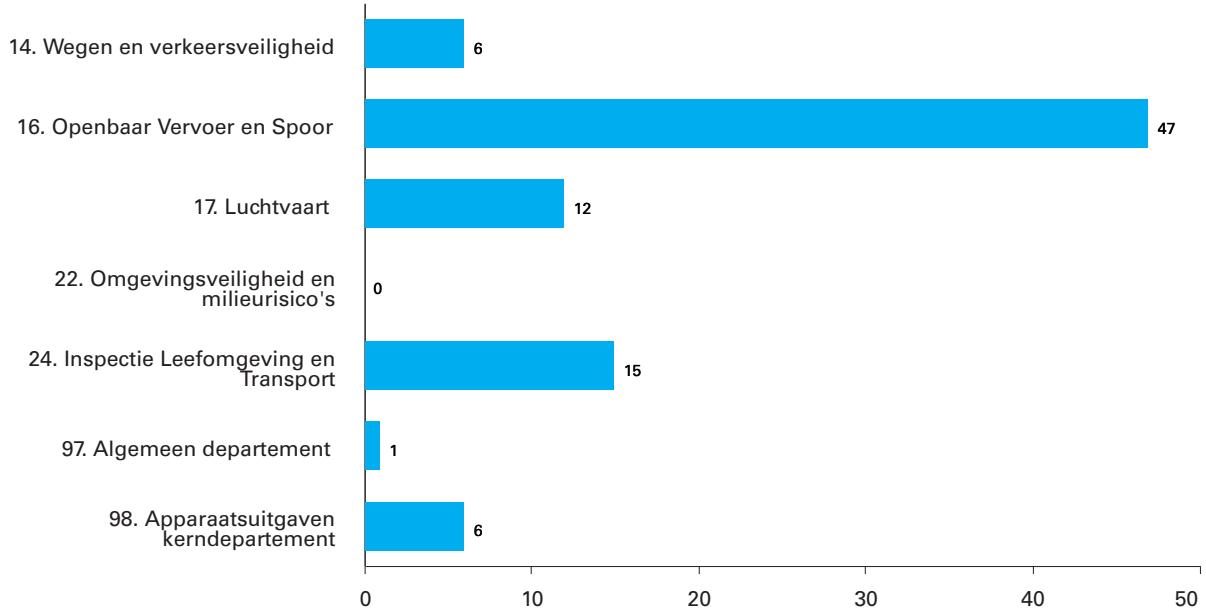
Figuur 1 Verdeling geraamde uitgaven IenW-begrotingen 2024 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 14.652.437.000



Figuur 2 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen excl. BDU en investeringsfondsen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 2.066.677.000



Figuur 3 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 86.555.000



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 BEGROTINGSARTIKELEN

1. Leeswijzer

Algemeen
Voor u ligt de begroting 2024 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Opbouw
De opzet en structuur van de begroting voor Hoofdstuk XII is gebaseerd op de regeling rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begroting bestaat uit de volgende onderdelen.

1. Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII en voor de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) voor het jaar 2024 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. Na de leeswijzer volgt de Beleidsagenda waarin een overzicht is gegeven van de prioriteiten voor 2024 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 suppletoire begroting 2023. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
3. 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. Tevens zijn de begrotingen van de agentschappen RWS en het KNMI opgenomen.
4. De bijlagen bestaan uit:
    - Bijlage 1: ZBO's en RWT's
    - Bijlage 2: Specifieke uitkeringen
    - Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk
    - Bijlage 4: Moties en toezeggingen
    - Bijlage 5: Subsidieoverzicht
    - Bijlage 6: Strategische Evaluatieagenda
    - Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland
    - Bijlage 8: Nationaal Groeifonds (NGF)
    - Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu
    - Bijlage 10: Afkortingenlijst

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 2037.
– 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» extracomptabel 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 IenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn verantwoord in de Hoofdstuk XII-begroting.

Naast deze begroting, Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, kent IenW ook de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, respectievelijk Hoofdstuk A en J van de Rijksbegroting. In deze fondsen worden de concrete investeringsprojecten en programma's geraamd.

Normering begroting
In de verdiepingsbijlage (bijlage 3) 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 nieuwe mutaties in de bijlage worden toegelicht 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

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 2037.
– 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» extracomptabel 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 IenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn verantwoord in de Hoofdstuk XII-begroting.

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) 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. Voor IenW heeft de Raad in 2023 geadviseerd om door te gaan met de gestage uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan (HVP). In lijn met de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt in de beleidsagenda teruggekomen op deze aanbeveling.

Motie Hachchi c.s.
In oktober 2012 is de motie-Hachchi (Kamerstukken II 2011–2012, https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33000-IV-28.html33 000 IV, nr. 28) aangenomen. Hiermee wordt een overzicht van alle rijksuitgaven Caribisch Nederland, inclusief die vanuit de IenW-begrotingen opgenomen bij de begroting van het BES-fonds.

Motie Leegte c.s.
In januari 2015 is de motie-Leegte (Kamerstukken II 2014–2015, https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30196-278.html30 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_2-reducerende maatregelen. Hierin zijn ook de maatregelen die onder de verantwoording van IenW vallen opgenomen. Bij de desbetreffende beleidsartikelen 14 Wegen en Verkeersveiligheid, 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal en 21 Duurzaamheid worden de maatregelen genoemd.

Rol en verantwoordelijkheid minister
De rol en verantwoordelijkheid van de minister geeft inhoud aan de vraag hoe de minister met behulp van zijn bevoegdheden en instrumentkeuze bijdraagt aan het behalen van de algemene doelstelling. Voor de keuze van de rol van de minister zijn de volgende vier typologieën van toepassing:
1. *Stimuleren*. De beleidsinzet beoogt bijsturing in een bepaalde gewenste richting (meer/minder/beter). Voor de gewenste uitkomst is duidelijk meer nodig dan alleen bijdrage van de minister. Bij stimuleren is sprake van het geven van een financiële impuls.
2. *Financieren*. De beleidsinzet betreft de instandhouding of het faciliteren van een stelsel of een systeem d.m.v. geld. De minister voert niet zelf uit. De bijdrage van de minister is essentieel voor voortbestaan stelsel of systeem. Financiële Instrumenten zijn het meest belangrijk.
3. Regisseren. De beleidsinzet betreft de Instandhouding of het faciliteren van een stelsel of een systeem. De minister is coördinerend. De financiële bijdrage van het ministerie kan aanzienlijk zijn maar dit is niet het belangrijkste instrument. De nadruk ligt op instrumenten anders dan begrotingsgeld zoals wet- en regelgeving, premies en tarieven.
4. *(doen) Uitvoeren*. De beleidsinzet betreft de uitvoering van een overheidstaak. De minister is zelf uitvoerder of opdrachtgever. De inzet van het ministerie is nauwelijks weg te denken binnen het beleidsterrein. Begrotingsgeld wordt besteed aan de uitvoering door het kernministerie zelf (apparaatsuitgaven) of aan de uitvoering door derden (programma-uitgaven). Daarnaast kunnen ook niet-Financiële instrumenten (NFI) worden ingezet.

Groeiparagraaf
Informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting
In de begroting van 2023 is naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) jaarverslag 2021 van 23 juni 2022 voor het artikel 14 'Wegen en Verkeersveiligheid' een pilot opgesteld ter bevordering van de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. In voorliggende begroting is hierop een volgende stap gezet. Tevens is de pilot uitgebreid naar artikel 21 «Circulaire Economie». Daarnaast zijn de volgende wijzigingen in de begroting doorgevoerd:
– De rol en verantwoordelijkheid van de minister is in tabelvorm gepresenteerd.

– Onder de beleidsinformatie is de samenhang tussen de doelstelling en meetbare gegevens beschreven.
– Bij de toelichting op de financiële instrumenten is een directe relatie gelegd met de tabel budgettaire gevolgen van beleid.

Meetbare gegevens artikel 14 - Duurzame mobiliteitssector
In de begroting 2024 is nieuw ten opzichte van de begroting 2023 de indicator 'Uitstoot CO_2 in mobiliteitssector' opgenomen. De kengetallen 'Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer', 'Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer' en 'Ontwikkeling CO_2-emissie nieuwe personenauto's' komen niet meer terug in de begroting 2024. Het beleid samenhangend met de duurzame mobiliteitssector is onderdeel van het nationale klimaatbeleid. De voortgang van dit beleid en de actuele informatie over de ontwikkelingen over de duurzame mobiliteitssector wordt bijgehouden op het Dashboard Klimaatbeleid.

Naamwijziging artikel 21
Om beter aan te sluiten bij de algemene beleidsdoelstelling en de beschikbare middelen op artikel 21, heet het beleidsartikel voortaan 'Circulaire Economie' in plaats van 'Duurzaamheid'.

2. Beleidsagenda

2.1 Beleidsprioriteiten

Inleiding
Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig houden: dat staat ook in 2024 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. Ook werkt IenW aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. Daarnaast werkt IenW aan een klimaatneutraal, fossielvrij en circulair Nederland.

We doen dat in een periode van grote vraagstukken. De klimaattransitie- en stikstofopgaven zijn onverminderd fors. Tegelijkertijd hebben we te maken met oplopende prijzen, tekorten aan personeel en materialen. In het licht van deze recente ontwikkelingen is het noodzakelijk en onvermijdelijk gebleken om onze bestaande financiële middelen te evalueren en te (her)prioriteren. Vandaar dat IenW binnen het Mobiliteitsfonds heeft besloten tot een financiële schuif van aanleg naar instandhouding. Dit houdt in dat we bij zeventien aanlegprojecten voor hoofdwegen en hoofdvaarwegen op de pauzeknop drukken. De woningbouwopgave heeft onveranderd prioriteit en daarom werken we hard aan het zo goed en duurzaam mogelijk ontsluiten van nieuwe woonwijken. Verder wordt verwacht dat eind 2023 de concessie voor het hoofdrailnet wordt gegund. In 2024 zal IenW als concessieverlener ervoor zorgen dat de overgang van de huidige naar de nieuwe concessie zo goed mogelijk verloopt.

Deze beleidsagenda van het ministerie van IenW geeft een overzicht van de mijlpalen die het ministerie in 2024 wil bereiken. Gezien de demissionaire status van het kabinet is deze beleidsagenda grotendeels beleidsarm opgesteld. Hierbij zijn alleen beleidsinitiatieven tot en met de Voorjaarsnota van 2023 meegenomen.

Onze prioriteiten zijn samen te vatten in de volgende drieslag:
1. De basis op orde. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervoerssysteem en het watersysteem.
2. Toekomstbestendigheid. We werken niet alleen voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn aan haalbare en duurzame oplossingen.
3. Ambities waarmaken. Er is geld uitgetrokken om verschillende ambities waar te maken, zoals verkeersveiligheid en het ontsluiten van woningbouwlocaties. We willen de middelen snel en doelmatig inzetten.

De eerste twee hoofdstukken van deze Beleidsagenda gaan over Basis op orde en Toekomstbestendigheid. Daarna volgt het hoofdstuk Ambities waarmaken. Het laatste hoofdstuk gaat over de Randvoorwaarden van effectief beleid.

Basis op orde
Instandhouding Rijksinfrastructuur / Basiskwaliteitsniveau netwerken
IenW werkt aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit.

De komende jaren zetten we maximaal in op behoud van onze wegen, vaarwegen en waterwerken voor meer zekerheid voor gebruikers, marktpartijen en uitvoerders. Er is een Basiskwaliteitsniveau van de netwerken

van Rijkswaterstaat gedefinieerd. Dit geeft aan waar een weg, vaarweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen.[1] Voor de financiering hiervan worden aan het instandhoudingsbudget aanvullende middelen uit het Coalitieakkoord en middelen uit de aanlegportefeuille toegevoegd. Daarbij zijn ook inhoudelijke keuzes gemaakt om ambities met het budget in overeenstemming te brengen. In de komende jaren zal de groei van het productievolume afhankelijk zijn van de ingroei van de beschikbare capaciteit en middelen naar het structurele niveau en zullen we daartoe inhoudelijke keuzes maken.

Met de aanvullende middelen uit het Coalitieakkoord kan het vervanging- en renovatieprogramma fors groeien. De realisatie in de afgelopen jaren bedroeg ongeveer € 0,2 miljard en het budget neemt toe naar € 0,8 miljard per jaar. Dit is een forse opgave voor RWS. Het prognoserapport vervanging en renovatie laat voor de verdere toekomst een nog verdere toename van de opgave zien.[2] Hierbij wordt gezocht naar de balans tussen wat nodig is en wat maakbaar is. Bij het spoor zijn de budgetten en instandhoudingsbehoefte tot en met 2025 min of meer met elkaar in evenwicht en is er een Basiskwaliteitsniveau. Voor de periode vanaf 2026 wordt de komende tijd opnieuw een Basiskwaliteitsniveau voor Spoor opgesteld. Dit proces wordt voorjaar 2024 afgerond.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)
In het Interbestuurlijk Programma Versterking VTH-stelsel (IBP VTH) werken Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten in 2024 verder samen aan een veilige en schone leefomgeving. Binnen dit programma wordt sinds medio 2022 in zes pijlers uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen en de Algemene Rekenkamer. De zes pijlers zijn:
1. robuuste omgevingsdiensten;
2. bestuurs- en strafrechtelijke handhaving en vervolging;
3. informatieuitwisseling en datakwaliteit;
4. kennisinfrastructuur en arbeidsmarkt;
5. onafhankelijke uitvoering van toezicht en handhaving;
6. monitoring kwaliteit milieutoezicht.

In 2024 worden de actiepunten die uit de pijlers volgen verder uitgevoerd, waarmee het IBP VTH tot een afronding komt. Voor de versterking van de omgevingsdiensten is met ingang van 2022 structureel € 18 miljoen beschikbaar gesteld. Daarnaast is er ook een bedrag van € 6 miljoen uitgetrokken voor de versterking van de aanpak milieucriminaliteit bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze middelen worden op basis van de opgedane kennis en ervaringen uit het IBP VTH structureel ingezet voor een sterker VTH-stelsel.

Digitalisering en cybersecurity
Het onderwerp cybersecurity is belangrijk voor IenW, omdat een digitaal incident in een van de vitale sectoren grote impact kan hebben op de fysieke leefomgeving. De belangrijkste ontwikkeling voor 2024 is de implementatie van de zogeheten NIS2-richtlijn bij sectoren waar IenW systeemverantwoordelijkheid voor draagt. Deze richtlijn vraagt extra cybersecuritymaatregelen rondom risico- en incidentmanagement en een uitbreiding van de onder toezicht vallende organisaties.

[1] Kamerstuk 29385, nr. 119, 17 maart 2023
[2] Kamerstuk 36200 A, nr. 56, 30 november 2022

Data en digitalisering stellen IenW in staat maatschappelijke opgaven met elkaar te verbinden. Zo kan bijvoorbeeld behoefte aan meer mobiliteit invloed hebben op een schone leefomgeving. Het koppelen van verschillende data- en digitaliseringsinitiatieven maakt het mogelijk deze en andere maatschappelijke opgaven van IenW in samenhang te beantwoorden.

Toekomstbestendigheid

Duurzame mobiliteit

In het klimaatpakket zijn middelen toegewezen aan de verduurzaming van mobiliteit, onder meer voor de opschaling van laadinfrastructuur voor logistiek en personen, verduurzaming van de bouw, het verduurzamen van vrachtwagens, walstroom en waterstof in wegvervoer. In lijn met de Fietsambitie 2022-2025 en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 worden in 2024 afspraken met decentrale overheden gemaakt over hoe IenW bijdraagt aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Daarnaast worden projecten ondersteund om het fietsen voor bijvoorbeeld kinderen en ouderen te stimuleren.

Duurzame scheepvaart

Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren en onze koploperinzet waar te maken, wordt in 2024 gewerkt aan de volgende prioriteiten. Het gaat hierbij om:

- implementatie van de Europese 'Fit for 55'-voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met NEa en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving;
- uitwerking en implementatie van mondiale afspraken over broeikasgasreductie in de zeevaart die dit jaar gemaakt worden in de International Maritime Organisation (IMO);
- opvolging geven aan de maritieme brandstoftransitie en wat dit vraagt van het Nederlands energiesysteem. Dit gebeurt op basis van onder andere de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart;
- een routekaart naar klimaatneutraliteit en een (nagenoeg) zero-emissie binnenvaart per 2050;
- vervolg geven aan het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden en opties om de verduurzaming van de binnenvaartvloot te versnellen met behulp van normering;
- een uitvoeringsplan voor de versnelde transitie naar de toepassing van waterstof en methanol in de binnenvaart;
- de verdere invoering van walstroom in de Nederlandse havens.

Maritieme veiligheid

Maritieme veiligheid en daarmee maritieme security en cybersecurity zijn de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan. Het verbeteren van de maritieme veiligheid behelst het in kaart brengen van de grootste risico's, deze analyseren en beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak). Met het toenemend aantal windparken en datakabels op en onder zee in de context van de huidige geopolitieke situatie, blijft maritieme veiligheid voorlopig een belangrijk onderwerp. In 2024 treedt daarnaast de herziene Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn (NIB) in werking. Hiermee gelden voor meer havengerelateerde ondernemingen een zorgplicht, meldplicht en toezichtafspraken gelden.

Toekomstvisie binnenvaart

De binnenvaart in Nederland is van groot maatschappelijk belang, maar onvoldoende toekomstbestendig. Daarom zijn met een groot aantal stakeholders, op initiatief van IenW, gesprekken gevoerd om de belangrijkste

uitdagingen in de binnenvaart te identificeren. De binnenvaart moet beter inspelen op de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en klimaatverandering. De noodzakelijk transities zijn in de brief Toekomst Binnenvaart van 30 november 2022 thematisch uitgewerkt. Daarna is begin 2023 gestart met het uitwerken van de toekomstvisie in een actieagenda. Dit zal doorlopen in 2024.

Multimodaal goederenvervoer
Het beleid voor multimodaal goederenvervoer staat voor grote uitdagingen. Zo vraagt de energietransitie extra aandacht voor het transportsysteem. Ook is er veerkracht nodig om verstoringen in de logistieke keten op te vangen. In lijn met de Goederenvervoeragenda uit 2019 wordt het antwoord hierop gezocht in een integrale multimodale aanpak van het goederenvervoer. Ten eerste om de modal shift tussen modaliteiten weg, vaarweg en spoor verder te ontwikkelen. Ten tweede via realisatie van papierloos transport en de ontwikkeling en toepassing van instrumenten om data te delen in het transportsysteem via publiek-private samenwerking. En ten slotte met het beter mogelijk maken van buisleidingen binnen het multimodale transportsysteem.

Vrachtwagenheffing
De wettelijke basis voor de invoering van de vrachtwagenheffing is gereed. Op basis van de huidige inzichten zal de start van de vrachtwagenheffing in 2026 plaatsvinden, hiertoe zal in 2024 de bijbehorende lagere regelgeving naar de Kamer gestuurd worden. Bij de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de wet Vrachtwagenheffing, die voor de start van de exploitatie in werking moet treden, zal het tarief van de vrachtwagenheffing worden gebaseerd op CO_2-emissies van voertuigen. Onder leiding van de RDW wordt gewerkt aan de realisatie van het heffingssysteem. De gunning voor de Hoofd Dienst Aanbieder (HDA) vindt plaats en de accreditatie van de European Electronic Toll Service (EETS)-aanbieders zal starten. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten voor verduurzaming en innovatie van de sector wordt op basis van adviezen en consultatie het meerjarenplan uitgewerkt.

Duurzame luchtvaart
De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijsakkoord. In 2024 draagt Nederland in internationaal verband bij aan de implementatie van het mondiale langetermijndoel van netto nul CO_2-emissies in 2050. Het doel is om eind 2023 een mondiaal kwantificeerbaar doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen vast te stellen. 2024 zal in het teken staan van het nemen van maatregelen om hier invulling aan te geven.

Nederland zal in 2024 de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen verder implementeren. In de eerste helft van 2024 zullen wijzigingen voor de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer, die in verband met de Europese richtlijn RED III (Renewable Energy Directive) nodig zijn, worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Daarnaast blijft Nederland inzetten op het realiseren van een accijns voor luchtvaartbrandstoffen voor commercieel vliegverkeer binnen de EU, dit gebeurt met de herziening van de richtlijn energiebelastingen.

In 2024 zal het ministerie werken aan de uitvoering van de innovatiestrategie luchtvaart. Dit doen we samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Ook wordt er een kennisagenda opgesteld ter ondersteuning van de benodigde innovatie. Het programma

Luchtvaart in Transitie, het toegekende Groeifondsvoorstel, wordt in 2024 verder uitgevoerd. Het wetsvoorstel voor het CO_2-plafond zal eind 2024 worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Tot slot zet Nederland in op het stimuleren van meer en gerichter onderzoek naar niet-CO_2-klimaateffecten van de burgerluchtvaart, ter ondersteuning van de in 2023 gepresenteerde beleidsaanpak.

Schiphol
In besluitvorming over de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het ministerie besloten om voorrang te geven aan het aanpakken van de geluidsoverlast en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. Het kabinet heeft besloten om met ingang van november 2024 een bovengrens van 452.500 vliegtuigbewegingen per jaar vast te leggen. Om dit te behalen wordt er in 2024 gewerkt aan het afronden van de balanced-approachprocedure en wordt er een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit voorbereid. Ook zal worden gewerkt aan de verdere invulling van de Programmatische Aanpak Geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda.

Regionale luchthavens
In 2023 is voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en Eindhoven Airport de procedure gestart om tot een luchthavenbesluit te komen. Er wordt een zorgvuldige procedure doorlopen, waarbij alle stakeholders inclusief de omgeving goed zijn betrokken. Voor de geluidsberekeningen wordt in de luchthavenbesluiten gebruik gemaakt van actuele invoergegevens en de nieuwe berekeningsmethoden Doc29en NORAH (Noise of Rotorcraft Assessed by a Hemisphere), die onlangs gereed zijn gekomen. Op basis van diverse onderzoeken naar luchtverontreinigende emissies van de luchtvaart worden mogelijke maatregelen uitgewerkt, zoals het opnemen van emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit en luchthavenbesluiten. In 2024 wordt in Caribisch Nederland een aantal projecten uitgevoerd ter verbetering van de luchtvaartveiligheid. Ook zullen de drie Caribisch Nederlandse gemeenten Bonaire, Sint Eustatius en Saba een beheer- en onderhoudsplan gereed hebben om de luchthavens ook in de toekomst veilig en bereikbaar te houden.

Luchtruim
Zoals besloten worden in 2024 het civiele en militaire luchtruim samengevoegd. Dit gebeurt met de integratie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het militaire Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). Dit betreft het huidige gebruik van het luchtruim en staat los van de lopende luchtruimherziening. In 2024 starten binnen de pan-Europese luchtverkeersleidingsorganisatie Eurocontrol de gesprekken over een nieuw Performance Plan, dat alle staten voor hun eigen luchtruim moeten opstellen. Hierin moet worden aangetoond dat staten de doelstellingen op het gebied van kosteneffectiviteit, milieu en duurzaamheid, veiligheid en capaciteit realiseren. De huidige periode loopt tot en met 2024.

De maatschappelijke mogelijkheden en het economisch potentieel rond onbemande luchtvaartuigen (bijvoorbeeld inspecties, toezicht en transport) worden steeds meer benut. In 2024 zullen de eerste structurele maatschappelijke toepassingen met onbemande luchtvaartuigen worden geïmplementeerd. Het ministerie van IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling door te experimenteren met nieuwe vervoersvormen door de digitale infrastructuur (zoals U-space) op een robuuste wijze te implementeren.

Programma Luchtruimherziening
Het programma Luchtruimherziening biedt perspectief op lange termijn voor de civiele en militaire luchtvaart. Dit gebeurt door het herstructureren van het luchtruim en het introduceren van een betere manier van het afhandelen van het luchtverkeer. Dat betekent voor de civiele luchtvaart dat de impact van het verkeer op de leefomgeving en het klimaat kleiner wordt. Ook ontstaat ruimte voor de Luchtmacht om met het nieuwe gevechtsvliegtuig de F-35 te kunnen oefenen. In lijn met Europese verplichtingen is het streven om in de eerste helft van 2024 een eerste conceptontwerp voor de nieuwe luchtruimindeling gerealiseerd te hebben. In de vervolgfase van het programma worden diverse stakeholders en belanghebbenden intensief betrokken.

Luchtvaartautoriteit
De middelen die het kabinet ter beschikking heeft gesteld voor de versterking van de luchtvaartautoriteit (€ 12,5 miljoen) zijn ingezet om de capaciteit in het systeem van regelgeving, vergunningverlening, toezicht op de luchtvaartsector en reflectie uit te breiden. Dit doen we om beter invulling te kunnen geven aan de (internationale) verplichtingen en maatschappelijke opgaven. In 2024 wordt in programmavorm gewerkt aan voorstellen voor verbetering van samenwerking in de keten en tussen de betrokken organisaties.

Circulaire economie (CE)
De ambitie van het kabinet is dat de Nederlandse economie in 2050 volledig circulair is. Om die ambitie waar te maken moeten we minder grondstoffen gebruiken, andere grondstoffen gebruiken, producten langer gebruiken en hoogwaardig hergebruiken. In 2024 werkt IenW dan ook verder aan de uitvoering van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE), dat op 3 februari 2023 aan de Kamer is aangeboden.[3] Er wordt verkend hoe gestuurd kan worden op internationale grondstoffenketen en hoe dit verede invulling kan krijgen binnen het klimaatbeleid.

Europees spitst de inzet voor CE zich toe op de wetsvoorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE. Het gaat onder meer om de onderhandelingen over het voorstel voor een nieuwe Verpakkingenverordening en het voorstel voor een Kaderverordening Ecodesign voor duurzame producten. Nederland zet zich in voor een ambitieuze uitkomst. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recyclaat, het bevorderen van hergebruik, recyclebaarheid en hoogwaardige recycling, het verbeteren van de repareerbaarheid en het verlengen van de levensduur van producten.

2024 is een belangrijk jaar voor het realiseren van de recyclingdoelstelling uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen. Deze richtlijn stelt dat per 2025 55% van het stedelijk afval gerecycled moet zijn. Om deze doelstelling te halen zetten we in 2024 in op:
– het verder uitvoeren van het VANG-programma (Van Afval Naar Grondstof) gericht op de kwaliteit en kwantiteit van afvalstromen uit zowel huishoudelijk als bedrijfsafval;
– een verkenning van de (on)mogelijkheden voor een landelijke standaardisering van afvalinzameling;
– het werken aan een gericht pakket aan maatregelen om verbranding van recyclebare materialen tegen te gaan.

[3] Kamerstuk 32852, nr. 225, 7 februari 2023

Binnen de productgroepen uit het NPCE worden tal van maatregelen uitgevoerd. Samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties werkt IenW bijvoorbeeld aan het stimuleren van hergebruik en een verplicht percentage recyclaat in bouwmaterialen bij Rijksinkoop. Ook continueert het kabinet de uitvoering van de acties uit het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen. Eind 2024 wordt ook de afronding verwacht van de onderhandelingen van een nieuw wereldwijd verdrag over het tegengaan van plastic vervuiling. IenW coördineert de Nederlandse inzet.

De transitie naar klimaatneutraliteit en een circulaire economie zijn nauw verbonden. Circulaire economie draagt bij aan het tegengaan van klimaatverandering, maar ook aan het verbeteren van de biodiversiteit, aan een schonere leefomgeving en aan de leveringszekerheid van grondstoffen. De schaal waarop en het tempo waarmee wereldwijd grondstoffen worden gewonnen is immers onhoudbaar en leidt tot een overschrijding van planetaire grenzen. In het kader van het ingezette beleid gericht op het adresseren van de klimaatopgave zal IenW in 2024 verdere uitvoering geven aan de aanpak circulaire plastics, waaronder ook het beleid gericht op verduurzaming van de afvalverbrandingsinstallaties. Daarnaast komt er per 2024 extra geld beschikbaar voor het continueren van circulaire innovaties en de inzet gericht op circulair gedrag, en circulariteit in onderwijs en arbeidsmarkt, om zo de circulaire transitie verder te ondersteunen.

In 2024 wordt het burgerparticipatietraject voor de vorming van het nieuwe Beleidsprogramma Textiel voor de periode 2025-2030 afgerond. Verder wordt in 2024 voor de eerste keer verslag gelegd over de Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid (UPV)-textiel die op 1 juli 2023 van kracht ging. Ook in 2024 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 businesscases te bevorderen.

Gezonde, schone en veilige leefomgeving
Chemische stoffen, waaronder de Zeer Zorgwekkende Stoffen
De Europese Green Deal en hieruit voortvloeiende strategieën als de Europese Strategie voor Duurzame Chemische Stoffen en de Europese *zero pollution ambition* zijn voor Nederland uitgangspunt in de aanpak van die chemische stoffen. Nederland zet zich onder meer in op een effectieve implementatie van de bestaande regelgeving. Daarom werken we aan het voorbereiden van beheersmaatregelen voor diverse stoffen. Hiertoe behoort ook het innemen van een standpunt op het definitieve voorstel voor een Europees verbod voor poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS). Deze wordt in de loop van 2024 verwacht. Daarnaast zet Nederland zich actief in op een goede en ambitieuze herziening van de Europese REACH-verordening (Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen). We verwachten eind 2023 een Europees voorstel.

Het beleid gericht op het terugdringen van emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zal onder de Omgevingswet worden voortgezet. Om bedrijven en bevoegde gezagen daarbij te ondersteunen zal in 2024 een landelijke ZZS-emissiedatabase in gebruik worden genomen. Vanuit die database zullen emissiegegevens voor het brede publiek ontsloten worden. Verder wordt in 2024 het Impulsprogramma Chemische Stoffen voortgezet. Hiermee worden urgente knelpunten binnen het beleid voor chemische stoffen projectmatig aangepakt. Via een aantal projecten wordt meer verbinding gelegd tussen de verschillende milieuterreinen (lucht-, water- en

bodemkwaliteit, stoffen, productketens en productieprocessen) en tussen de betreffende wettelijke kaders gericht op het voorkomen en beheersen van risico's van chemische stoffen.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
Bij de ontwikkelingen in de energiemarkt, waarbij kernenergie naar verwachting een nadrukkelijkere rol krijgt, staat de veiligheid voorop. Het huidige stelsel van wet- en regelgeving voor nucleaire veiligheid en stralingsbescherming wordt dan ook in 2023 geëvalueerd en er wordt gestart met de implementatie van de uitkomsten ervan. De (milieu)procedures om de Kernenergiewet aan te passen om de kerncentrale Borssele langer in bedrijf te kunnen houden worden voortgezet. Internationale richtlijnen en peer reviews worden gebruikt om de Nederlandse wetgeving over nucleaire veiligheid en stralingsbescherming en toezicht op de naleving ervan op orde te brengen en te houden. In 2023 heeft Nederland hiervoor drie missies vanuit het Internationaal Atoom Energieagentschap ontvangen. In 2024 beginnen we met de uitvoering van de aanbevelingen.

Het Nationaal Programma Radioactief Afval (NPRA) beschrijft het beleid voor alle soorten radioactief afval in Nederland en geeft aan welke ontwikkelingen in de komende jaren voorzien worden. Een update van het NPRA, voortvloeiend uit Europese verplichtingen, is voorzien in 2025. Het PlanMER (milieueffectrapport), dat onderdeel is van de actualisatie van het NPRA, wordt in 2024 afgerond. Een ander integraal onderdeel van het nieuwe NPRA is een routekaart naar de eindberging voor (Nederlands) radioactief afval. Dit bevat ook een tijdpad voor wanneer welke beslissing genomen moet worden. Medio 2024 brengt het Rathenau Instituut op basis van een vijfjarig onderzoeksprogramma advies uit over het besluitvormingsproces voor het langdurig beheer van radioactief afval. Op dit advies volgt een reactie.

Geur
In 2024 gaan we verder met de voorstellen van de Wageningen University & Research (WUR) om de werking van emissiearme stalsystemen en technieken te verbeteren.

Luchtkwaliteit
Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving en stelt daarvoor in 2030 tussendoelen in, om toe te werken naar *zero pollution* in 2050. Het Schone Lucht Akkoord heeft als doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren ten opzichte van 2016. Daarom werkt het kabinet samen met decentrale overheden aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregelen dragen ook bij aan reductie van stikstof. Verder worden naar verwachting in 2024 de onderhandelingen over de herziening Europese richtlijn Industriële Emissies en de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen afgerond. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze herziening leiden tot lagere emissie-eisen en scherpere EU-grenswaarden. Ook onder de Omgevingswet blijven we de luchtkwaliteit monitoren. De monitoring zal gebruikt worden om te bepalen of Nederland aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit voldoet.

Geluid
Ook de bescherming tegen geluidshinder draagt bij aan een gezonde leefomgeving. De nieuwe geluidsregels van de Omgevingswet treden in 2024 in werking. Met de koepels IPO (provincies) en VNG (gemeenten) zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de effecten van de nieuwe geluidsregels. De voorbereiding op het werken met de Omgevingswet

levert waardevolle praktijksignalen op. Deze nemen we mee bij het invullen van de monitoringsafspraken. In 2024 wordt gewerkt aan de ondersteuning van overheden en worden de beleidskeuzes die voortvloeien uit het advies van de WHO over omgevingsgeluid uitgewerkt. Dit betekent in ieder geval de voorbereiding van beperkte wijzigingen van de geluidsregelgeving onder de Omgevingswet voor treinverkeer.

Klimaatadaptatie
Klimaatverandering voltrekt zich in een hoger tempo dan voorzien en met duidelijk merkbare gevolgen. Daarom bereiden we een update van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS).

Om ons land beter aan te passen aan klimaatverandering is uitwerking van het beleidsdoel 'water en bodem sturend' van groot belang. Dit gebeurt onder meer in de vorm van een ruimtelijk afwegingskader voor klimaatadaptieve gebouwde omgeving, dat samen met BZK wordt ontwikkeld. Hiermee geven we aan regionale en lokale overheden meer houvast voor het sturend laten zijn van het water- en bodemsysteem in de locatiekeuze van nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw. Daarnaast wordt gewerkt aan de juridische borging van de landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Dit is onderdeel van de Nationale Aanpak Klimaatadaptatie Gebouwde Omgeving van de ministeries van BZK, IenW en LNV. De landelijke maatlat zet naast gevolgbeperking door overstromingen, wateroverlast, hitte en droogte ook in op bodemdaling en biodiversiteit.

Als een van de acties van de beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater is IenW opdrachtgever voor bovenregionale stresstesten in het hele land. IenW ondersteunt daarnaast de decentrale overheden en de openbare lichamen van Caribisch Nederland. Dit gebeurt onder andere in de vorm van klimaatscenario's van het KNMI, met kennis die beschikbaar is via de portal klimaatadaptatienederland.nl en door een klimaateffectatlas.

Het KNMI werkt als Early Warning Centre voor Nederland in 2024 onder meer aan het in kaart brengen van gevolgen van meteorologische omstandigheden met behulp van impact-based forecasting. Hierbij wordt in samenwerking met gebruikers ingeschat wanneer extreem weer en klimaatverandering tot problemen leiden. In 2024 wordt de samenwerking met veiligheidsrisico's en waterschappen verder geoperationaliseerd voor de monitoring van extreem weer om tijdig en gericht te kunnen waarschuwen.

Nederland zet zich in om de kwetsbaarste landen in de wereld te ondersteunen op het gebied van klimaatadaptatie en integraal waterbeheer. Belangrijke mijlpalen zijn de COP29 en het Wereld Water Forum (Egypte). Daarnaast is het Internationaal Panel voor Delta's en Kustgebieden (IPDC) verder geconsolideerd, waarin aan een concrete klimaatadaptatieaanpak wordt gewerkt. In 2024 is de eerste IPDC-conferentie voorzien waarin de (ei)landen de eerste aanbevelingen en bevindingen presenteren. Nederland stelt hiervoor diverse instrumenten beschikbaar zoals de programma's Partners voor Water, Blue Deal en Water as Leverage.

Nederland was in 2023 met Tadzjikistan co-host van de tweede VN-waterconferentie. Een belangrijke uitkomst is de Water Actie Agenda, waarin meer dan 800 commitments door landen, bedrijven en organisaties zijn ingebracht. Een van de nationale commitments van Nederland is de ontwikkeling in Nederland van Water en Bodem Sturend. Nederland zal in 2024 de ervaringen hiermee inbrengen in internationale beleidsdiscussies en

laten doorwerken in de uitvoering van internationale programma's van Nederland op het gebied van water en daarbuiten, zoals het International Panel on Deltas en Coasts, Partners voor Water en Water as Leverage.

Water en Bodem Sturend
Inzichten over het klimaat van morgen passen we toe op de ruimtelijke ordening van vandaag. Nederland moet dan ook met urgentie water en bodem sturend laten zijn bij alle planprocessen. Het ministerie werkt in 2024 aan nadere uitwerking van gemaakte structurerende keuzes en helpt andere overheden bij het regionaal en lokaal toepassen ervan. In een uitvoeringsagenda werken rijkspartijen, gemeenten, provincies, waterschappen en vele andere betrokken partijen samen aan pilotprojecten, kennissessies, het beter delen en gebruiken van digitale data en oefenen met de nieuwe manier van doen. Ook werkt het ministerie aan bewustwording bij andere sectoren als de woningbouw en de energietransitie en verkennen we samen hoe zij water en bodem sturend kunnen maken. In het belang van toekomstige generaties werken we aan steviger borging van water en bodem in besluitvorming. Stap voor stap helpt IenW ondertussen projecten overal in het land steeds meer toekomstvast te plannen en realiseren door water en bodem als uitgangspunt te nemen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Ambities waarmaken
Verkeersveiligheid
Het kabinet geeft prioriteit aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom werkt IenW ook in 2024 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 IenW en Justitie en Veiligheid de komende periode nemen voor de uitvoering van het SPV. Belangrijk aandachtspunt is daarnaast de integrale aanpak voor het tegengaan van rijden onder invloed van drank, drugs en rijgevaarlijke medicijnen in 2024. Aanleiding hiervoor is de forse toename van alcohol en drugs achter het stuur de afgelopen jaren.

Ontsluiting woningbouw
In 2024 wordt verder gewerkt aan de uitvoering van de bestuurlijke afspraken die gemaakt zijn in het kader van de € 7,5 miljard voor de ontsluiting en de bereikbaarheid van de woningbouwopgave.[4] Het interdepartementale Programma Woningbouw en Mobiliteit draait volop. De Kamer wordt eind 2024 met een voortgangsrapportage geïnformeerd. Voor de afspraken woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur wordt in 2024 de tweede termijn van de middelen uitgekeerd naar de gemeenten. Ook is in 2024 de specifieke uitkering voor de mobiliteitspakketten en het gebiedsbudget gereed en kunnen hiervoor aanvragen worden ingediend door de gemeenten.

Openbaar vervoer en spoor
Hoofdrailnetconcessie NS
Het voornemen is om eind 2023 de HRN-concessie opnieuw onderhands aan NS te gunnen. Ingangsdatum van de nieuwe concessie is 1 januari 2025. Ingangsdatum van de nieuwe concessie is 1 januari 2025. In 2024 zal NS starten met voorbereidingen voor de nieuwe concessie, zodat ze bij de start

[4] Kamerstukken 35925-A, nr. 76; 36200-A, nr. 9; 36200-A, nr. 78

kan voldoen aan de eisen van het concessiebesluit. Als concessieverlener zal het ministerie in 2024 de voortgang van de voorbereidingen en de overgang van de lopende naar de nieuwe concessie intensief bewaken.

Herijking Toekomstbeeld Openbaar Vervoer
Samen met decentrale overheden, reizigersorganisaties, personen- en spoorgoederenvervoerders en spoorwegbeheerders werken we aan de herijking van Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040. De herijking vindt plaats naar aanleiding van de grote maatschappelijke ontwikkelingen (onder andere inflatie, arbeidsmarktkrapte en de effecten van COVID-19) die van invloed zijn op het openbaar vervoer en de spoorwegen, zoals ook benoemd in de motie-Van Ginneken/Bouchallikh.[5] Het doel is om de resultaten van de herijking, in de vorm van handelingsperspectieven, in 2024 op te leveren.

Internationaal spoorvervoer blijft een van de belangrijkste prioriteiten vanwege de klimaatopgave en de groeiende vraag en noodzakelijke langjarige samenwerking met buitenlandse partijen. Het Werkprogramma Internationaal Spoor voor Personenvervoer wordt de komende jaren verder uitgevoerd.[6] De verdere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zal samen met alle relevante stakeholders en in samenhang met de herijking van Toekomstbeeld OV verder ontwikkeld worden. In 2024 zal het uitgewerkte Toekomstbeeld aan de Kamer worden aangeboden.

Lelylijn
Het MIRT-onderzoek Lelylijn is in 2023 van start gegaan en de eerste resultaten zijn neergezet. Een eerste participatieronde heeft tot ruim 11.000 reacties geleid en in het BO Leefomgeving Noord is gesproken over het schetsontwerp voor de NOVEX-gebiedsontwikkeling (Nationale Omgevingsvisie Extra). In 2024 wordt verder gewerkt aan de NOVEX-opgave, tracéalternatieven en kostenramingen voor de Lelylijn en wordt onderzocht wat de brede meerwaarde is voor de lijn voor Noord-Nederland. Eind 2024 wordt deze beslisinformatie opgeleverd. Tot eind 2023 vinden in Europees verband onderhandelingen plaats over het nieuwe TEN-T (Trans-European Transport Network). De inzet vanuit Nederland is om de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen op het uitgebreide kernnetwerk te krijgen. Daarvoor vinden intensief gesprekken plaats met onder andere Duitsland.

Verkenning Oude Lijn en OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
Voor de MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat er nodig is om extra sprinters te laten rijden tussen Den Haag en Dordrecht. Daarnaast wordt de opening van vier nieuwe stations onderzocht (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark) en wordt voor vier bestaande stations (Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht) onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de voorziene toestroom van extra reizigers op te kunnen vangen.

Voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer wordt door het ministerie, VRA, gemeente Amsterdam, Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, Schiphol, Schiphol Area Development Company (SADC) en NS gezamenlijk breed verkennen wat ervoor nodig is om de verbinding te

[5] Motie-van Ginneken/Bouchallikh, nr. 23645-774
[6] Kamerstukken II, 2021-2022, 29984, nr. 994, 16 september 2022

realiseren. Hierbij worden partijen betrokken die als adviseur hun expertise inbrengen, zoals ProRail en GVB. De samenwerkende partners hechten eraan om participatie en tegenspraak te organiseren.

Noordzee
In 2024 wordt gewerkt aan de implementatie van het Programma Noordzee 2022-2027 (PNZ). Onderdeel daarvan wordt de in het PNZ aangekondigde Partiële Herziening (PH). Hierin worden onder andere de windenergiegebieden aangewezen voor de periode na 2031. Eind 2024 zal de concept-PH worden vastgesteld en daarna wordt het ter inzage gelegd. Bovendien wordt in 2024 de actualisatie van Mariene Strategie deel 1 (MS1), ter uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM), vastgesteld en aan de Europese Commissie gerapporteerd. MS1 bevat een beoordeling van de huidige milieutoestand van de Noordzee, de beschrijving van de gewenste goede milieutoestand en daarbij behorende doelen en indicatoren.

Kaderrichtlijn Water
Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten werken in 2024 verder aan het impulsprogramma Kaderrichtlijn Water. Met een stevige aanvullende inzet is het de bedoeling om eind 2027 te voldoen aan de Europese eisen. Bij de uitvoering gaat het ten eerste om het tijdig realiseren van afgesproken maatregelen en het aanpakken van obstakels daarbij, bijvoorbeeld bij planning en regelgeving. Ten tweede gaat het om uitwerking van integrale ruimtelijke maatregelen via het Nationaal Programma Landelijk Gebied, zoals beekherstel. Ten derde betreft het intensivering van maatregelen in de stoffenketen, van bron tot zuivering en handhaving. Ten vierde gaat het om verdere verankering van afspraken in regelgeving. In 2024 komt de tussenevaluatie KRW gereed met de toestand van onze wateren, de resterende opgaven en het handelingsperspectief. Dit leidt tot aanvullende acties voor het impulsprogramma. Tot slot werken we verder aan verantwoording richting 2027.

Integraal Riviermanagement
In 2024 wordt het Programma onder de Omgevingswet Integraal Riviermanagement (POW IRM) vastgesteld. Hierin zal een visie over klimaatrobuuste riviersystemen in 2050 worden opgenomen. Daarnaast worden beleidsbeslissingen genomen over de eventuele verruiming van de afvoer- en bergingscapaciteit van de Maas en de Rijn. Hierbij worden ook keuzes gemaakt over de sedimenthuishouding en de bodemligging van beide rivieren.

Het POW IRM bevat de opgaven en ambities voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur en ecologische waterkwaliteit en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Onderdeel is een prioritering van gebieden met meerdere opgaven die als eerste opgepakt moeten worden. Ook bevat het programma de urgentste systeemmaatregelen, een kennisagenda en een werkwijze voor efficiënte samenwerking tussen Rijk en regio.

Programma Bodem en Ondergrond
Het Programma Bodem en Ondergrond heeft als doel het duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen. Het streven is om het programma in 2024 vast te stellen. Het ministerie van IenW is coördinator. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het programma bouwt

voort op de structurerende keuzes uit Water en Bodem Sturend,[7] het convenant en de bestuurlijke afspraken en samenwerkingsagenda Bodem en Ondergrond 2022-2030.[8]

Verduurzaming industrie en maatwerkafspraken
Doel is het sluiten van bindende maatwerkafspraken met grote industriële bedrijven om hun CO_2-uitstoot en negatieve effecten op de leefomgeving te verminderen. Het gaat hier om extra inzet van de bedrijven boven op datgene dat ze wettelijk verplicht zijn te doen. In 2023 worden de intentieverklaringen verder uitgewerkt. Verwacht wordt dat in 2024 de volgende stap met concrete acties genomen kan worden. Ook wordt de overgang naar een bindende maatwerkafspraak voorbereid via onder andere een staatssteuntoets. In dit proces zorgen we dat er voldoende aandacht is voor leefomgevingsaspecten en voor het milieu. Bij Tata Steel wordt in 2023 en 2024 verder gewerkt om naast de maatwerkaanpak zo spoedig mogelijk verbetering te bewerkstelligen van de leefomgeving langs de lijnen van het Plan van Aanpak Tata Steel (onder andere aanscherpen vergunningen, uitbreiden roadmap volgend op de motie-Hagen c.s., (inter)nationale regelgeving).

Randvoorwaarden effectief beleid
Randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid zijn onder meer de uitvoering, toezicht en handhaving.

Om de uitvoerbaarheid te borgen is het noodzakelijk om de uitvoeringspraktijk intensief bij de beleidsvorming te blijven betrekken. Door het vroegtijdig betrekken van zowel inwoners en bedrijven als de uitvoering kan de beschikbare kennis worden benut bij de ontwikkeling van het beleid en het prioriteren en programmeren van de werkzaamheden.

Bij het opstellen van beleid kunnen toezichthouders vooraf met hun inhoudelijke en praktijkkennis onafhankelijk inbreng leveren en beleid daarmee verbeteren. Tussentijds en bij beleidsevaluaties kunnen signalen van de toezichthouder reflecteren op de mate waarin de beoogde doelen van beleid worden behaald en misstanden aan de kaak stellen.

Bij dit alles benadrukken we dat het beleid van IenW afhankelijk is van ontwikkelingen op aanverwante beleidsterreinen binnen de fysieke leefomgeving, zoals op het gebied van klimaat, energie en stikstof.

CBS-factsheets brede welvaart
Gelijktijdig met het verschijnen van de Rijksbegroting publiceert het CBS dit jaar een afzonderlijk document met factsheets over brede welvaart. De factsheets per departement zijn op de website van het CBS gepubliceerd. Het betreft een nog in ontwikkeling zijnde set met indicatoren vanuit een zo veel mogelijk samenhangend economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk perspectief. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie-Hammelburg c.s.[9] om bredewelvaartsindicatoren zichtbaar te maken op politieke verantwoordingsmomenten als analyse-instrumentarium.

In de factsheets van het CBS is op het terrein van IenW, naast gunstige trends bij voertuigemissies door personenvoertuigen van CO_2 en fijnstof, gewezen op ervaren problemen op de terreinen van water, luchtvaart en geluid. Het ministerie werkt hard om de scores op die terreinen te

[7] Kamerstuk 27625, nr. 592, 25 november 2022
[8] Kamerstuk 30015, nr. 111, 2 januari 2023
[9] Kamerstukken II 2021–2022, 35 925, nr. 88

verbeteren. Wel is belangrijk te benadrukken dat het hier gaat over de effecten van beleid op de lange termijn, wat een complex proces is. IenW kijkt ook naar de effecten over generaties (later) en regio's (hier en elders).

De rapportage van het CBS is waardevol, IenW kijkt uit naar de uitwerkingen van de komende jaren. Dit vergt samenwerking met vele betrokkenen.

2.2 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landen-specifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor IenW heeft de Raad in 2023 geadviseerd om door te gaan met de gestage uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan.

Herstel en veerkrachtplan
Op 10 oktober 2022 is het definitieve Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan (HVP) gepubliceerd. Het definitieve Nederlandse HVP bestaat uit 49 maatregelen. IenW geeft uitvoering aan de volgende zes maatregelen:
- Programma European Rail Traffic Management System
- Programma veilige, slimme en duurzame mobiliteit
- Programma Intelligente Wegkantstations
- Programma Luchtvaart in Transitie
- Project Zero Emission Services
- Project Digitale Infrastructuur Logistiek

Het kabinet werkt momenteel hard aan de implementatie van het Herstel- en Veerkrachtplan (HVP). Over de voortgang van de implementatie van het HVP wordt de Kamer tweejaarlijks geïnformeerd. In het voorjaar van 2024 zal dit gebeuren door middel van het Nationaal Hervormingsprogramma en in het najaar door middel van een Kamerbrief.

Nederland is voornemens eind 2023 het eerste betalingsverzoek ter waarde van € 1,4 miljard in te dienen bij de Europese Commissie. De minister van Financiën bereidt, namens het kabinet en in nauwe samenwerking met de departementen die verantwoordelijk zijn voor de verschillende maatregelen, het formele betalingsverzoek voor. IenW is voor het eerste betaalverzoek verantwoordelijk voor de uitvoering en verantwoording van het project Planstudie voor het baanvak Kijfhoek Belgische grens[10] en het borgen van de financiële belangen van de Unie voor de relevante maatregelen van IenW. Over de beoordeling van het eerste betalingsverzoek door de Europese Commissie wordt de Kamer te zijner tijd geïnformeerd.

Nederland is tevens voornemens om medio 2024 het tweede betalingsverzoek bij de Europese Commissie in te dienen. Over de beoordeling van dit tweede betalingsverzoek door de Europese Commissie wordt de Kamer ook te zijner tijd geïnformeerd.

[10] Dit project is onderdeel van de HVP-maatregel 'Programma European Rail Traffic Management System'.

2.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

Hieronder worden de belangrijkste beleidsmatige mutaties ten opzichte van de vastgestelde begroting 2023 toegelicht. Een verdere toelichting op de mutaties is opgenomen in de verdiepingsbijlage van deze begroting.

Tabel 2 Belangrijkste beleidsmatige uitgavenmutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

	Art.	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand begroting 2023 (inclusief NvW)		**12.981.307**	**21.801.571**	**13.370.181**	**12.201.022**	**11.711.277**	**12.008.378**
Mutaties 1e suppletoire begroting 2023		399.710	596.383	836.835	1.810.157	1.472.915	1.524.008
Stand 1e suppletoire begroting 2023		13.381.017	22.397.954	14.207.016	14.011.179	13.184.192	13.532.386
Belangrijkste mutaties							
1) Hulpgoederen Oekraïne	97	4.700					
2) Schoon en Emissieloos Bouwen	14 en 26	–	42.500	47.500	54.000	72.500	55.000
3) Vergroening Reisgedrag (incl. kasschuif)	14		32.860	31.800	24.352	6.372	6.372
4) Bijstelling beschikbaarheidsvergoeding OV (COVID-maatregel)	16	4.900					
5) Kasschuif schaderegeling Stint	14	– 16.000	16.000				
6) Kasschuif arbeidsvoorwaardenmiddelen ILT	24	– 4.085	4.085				
7) Kasschuif NGF-project Luchtvaart in Transitie	17	64.237	– 3.195	– 14.735	20.893	– 33.600	– 33.600
8) Overboekingen ministeries	divers	– 12.174	96.374	200.328	163.707	143.986	109.265
- waarvan Nationaal Groeifonds	divers	– 457	28.542	58.201	8.555	– 1.087	– 454
- waarvan i.h.k.v. Klimaatfonds	divers	1.522	62.562	135.649	139.787	120.362	104.612
- waarvan overig met HXII	divers	8.122	5.195	4.304	6.016	6.178	6.387
- waarvan met MF en DF	26	– 21.361	75	2.174	9.349	18.533	– 1.280
9) Overboekingen HXII/fondsen	divers	– 378.854	– 401.086	– 405.821	– 431.267	– 415.190	– 435.380
- waarvan LPO Deltafonds	26	86.474	84.807	80.834	67.695	70.546	66.236
- waarvan LPO Mobiliteitsfonds	26	416.714	459.714	469.885	422.663	401.311	422.670
- waarvan overig	26	– 124.334	– 143.435	– 144.898	– 59.091	– 56.667	– 53.526
10) Kaderaanpassing fondsen	26	– 654.000	– 13.000	226.000	– 8.000	141.000	– 755.000
11) Omvorming Prorail	26		– 8.278.000	8.845.000			
12) Kasschuif Woningbouw	26	– 350.000	350.000				
Overige mutaties	divers	– 11.122	7.659	2.131	– 3.844	– 10.179	– 24.179
Stand ontwerpbegroting 2024		**12.407.473**	**14.653.237**	**23.545.040**	**14.262.287**	**13.504.271**	**12.890.244**

Toelichting

1. Hulpgoederen Oekraïne

Na de doorbraak van de Kachovka-dam in juni van dit jaar, heeft Oekraïne het Kabinet verzocht hulpgoederen te leveren om de gevolgen van de doorbraak te bestrijden. Het Kabinet heeft besloten om noodhulp aan te bieden, in de vorm van in-kind goederen: 22 vletten via de Nationale Reddingsbrigade en 40 boten, 75 waterpompen, 20 reddingsboeien, 370 reddingsvesten en 120 waadpakken. Het betreft goederen die via de Unie van Waterschappen beschikbaar zijn gesteld, en die het ministerie van IenW heeft overgenomen en vervolgens gedoneerd aan Oekraïne. Het pakket heeft een omvang van maximaal € 4,7 miljoen en is bekostigd uit de reservering van € 2,5 miljard die het kabinet heeft getroffen voor steun aan Oekraïne in 2023. Eventueel resterende middelen zullen bij het eerstvolgende begrotingsmoment worden overgeheveld naar de begroting van het Ministerie van BuZa. (Kamerstuk 2022-2023, 36045, nr. 165).

2. Schoon en Emissieloos Bouwen

Dit betreft een aanvulling vanuit de Aanvullende Post voor het bestaande programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiervan wordt cumulatief € 90,0 miljoen toegevoegd aan artikel 14 voor de betreffende

subsidieregeling. De rest van de middelen wordt overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds voor de Rijksdiensten, het Kennis Opschaling Praktijktoepassingsprogramma, en de SPUK SEB.

3. Vergroening Reisgedrag (incl. kasschuif)
Voor het programma Vergroening Reisgedrag is cumulatief € 114,7 miljoen overgeboekt vanuit de Aanvullende Post. Dit betreft uitgaven voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, bijv. rond opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijzen, en versterken fietsinfra. De opgenomen reeks is inclusief kasschuif waarmee de middelen in het juiste ritme worden gezet.

4. Bijstelling beschikbaarheidsvergoeding OV (COVID-maatregel)
Dit betreft de bijstelling van de raming van de benodigde generale middelen voor de beschikbaarheidsvergoeding OV regeling 2022 op basis van de actuele monitorinformatie en de jaarrekening 2022 (€ 4,9 miljoen).

5. Kasschuif schaderegeling Stint
Bij de internetconsultatie van de schadevergoeding Stint is vertraging opgelopen waardoor de openstelling later dan verwacht zal plaatsvinden. De verwachte uitgaven dit jaar zijn daardoor vertraagd naar 2024. Hierdoor zal een deel van het budget (€ 16,0 miljoen) pas na de jaarwisseling tot uitkering komen.

6. Kasschuif arbeidsvoorwaardenmiddelen ILT
De resterende arbeidsvoorwaardenmiddelen van € 4,1 miljoen in 2023 worden doorgeschoven naar 2024, zodat in 2024 de relevante middelen beschikbaar zijn om aan het verhoogde mandaat te kunnen voldoen.

7. Kasschuif NGF-project Luchtvaart in Transitie
Binnen Luchtvaart in Transitie is een subsidie beschikbaar voor de verschillende deelprojecten. Doordat een aantal subsidieaanvragen zijn goedgekeurd, kan een deel van de subsidies reeds in 2023 worden beschikt i.p.v. in latere jaren. Met deze kasschuif worden middelen vanuit latere jaren naar voren gehaald (waarvan € 64,2 miljoen naar 2023), waardoor het kasritme beter aansluit op de prognose van de uitbetaling die het project heeft.

8. Overboekingen ministeries
Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting. Per saldo wordt € 582,6 miljoen overgeboekt naar het Ministerie van IenW in de periode 2023 t/m 2028. Het gaat met name om:
– Een toevoeging vanuit het Nationaal Groeifonds voor het project Maritiem Masterplan waarmee wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector (cumulatief € 100,0 miljoen).
– Toevoegingen in het kader van het Klimaatfonds voor onder andere investeringen in (slimme) laadinfrastructuur (cumulatief € 403,8 miljoen), een uitbreiding van de SEB met een subsidiespoor laadinfra (cumulatief € 120,0 miljoen), ondersteunende maatregelen bij de plastic norm (cumulatief € 72,9 miljoen), subsidieregeling Walstroom (cumulatief € 40,0 miljoen), de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) Circulaire Economie (cumulatief € 55,2 miljoen), en het programma «bevorderen circulair doen en gedrag» (cumulatief € 33,7 miljoen).
– Er wordt per saldo € 7,5 miljoen overgeboekt vanuit andere departementen naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in de periode 2023 t/m 2028. Deze boekingen lopen via het voedingsartikel 26 op Hoofdstuk

XII. Voor het MF gaat het met name om een bijdrage aan het Minsterie van DEF voor de noodsleephulp op de Noordzee door de Kustwacht Nederland en een overboeking van het Minsterie van EZK aan het MF voor Wind op Zee. Voor het DF betreft de omvangrijkste een overboeking naar het Ministerie van LNV ten behoeve van de voortzetting van de bestuursovereenkomst Nitraat tot landing in het Nationaal Programma Landelijk Gebied.
– Van de resterende overboekingen tussen Hoofdstuk XII en andere begrotingshoofdstukken gaat er per saldo € 36,3 miljoen naar Hoofdstuk XII begroting in de periode 2023 t/m 2028. Het betreft onder andere een overboeking vanuit het Ministerie van EZK voor Energie en Klimaatonderzoek bij PBL (€ 1,3 miljoen in 2023 en 2,0 miljoen structureel) en een bijdrage vanuit het Ministerie van LNV voor PBL onderzoek naar stikstof- en natuurverbetering (€ 0,7 miljoen in 2023 en € 1,1 miljoen structureel). Daarnaast wordt structureel € 1,0 miljoen overgeboekt voor de uitbreiding van ILT toezicht op OenF gassen vanuit het Ministerie van EZK en structureel € 1,2 miljoen voor ILT toezicht op Energielabels vanuit het Ministerie van BZK.

9. Overboekingen HXII/fondsen
Per saldo is € 2,5 miljard overgeboekt vanuit Hoofdstuk XII naar het Mobiliteitsfonds en € 471,6 miljoen naar het Deltafonds in de periode 2023 t/m 2028. Voor beide fondsen gaat het met name om de toedeling van de loon- en prijsbijstelling (cumulatief € 456,6 miljoen naar het DF en € 2,6 miljard naar het MF). Daarnaast zijn de omvangrijkste overboeking met het MF een overboeking van cumulatief € 110,0 miljoen naar Hoofdstuk XII voor de terugsluis Vrachtwagenheffing wat onder andere wordt ingezet voor de subsidie AanZet en een bijdrage van cumulatief € 65,0 miljoen aan het Transitievangnet OV (TVOV) op Hoofdstuk XII. Voor het DF betreft de omvangrijkste mutatie de overboeking van de middelen uit het Coalitieakkoord voor de thema's cybersecurity, economische veiligheid (EV) en vitaal (cumulatief 17,8 miljoen in 2023 t/m 2028).

10. Kaderaanpassing fondsen
Dit betreft de kaderaanpassingen op de fondsen. Met deze kaderaanpassingen worden de uitgavenkaders op het MF en DF weer in balans gebracht met de programmering. Zie onderdeel 2.5 in de Begroting 2024 van het Mobiliteitsfonds en onderdeel 2 in de Begroting 2024 van het Deltafonds voor een nadere toelichting over de overprogrammering.

11. Omvorming Prorail
De begroting 2023 was gebaseerd op het voornemen om ProRail met ingang van 1 januari 2024 om te vormen tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). Dit is niet langer haalbaar, omdat het wetsvoorstel nog door de Kamer behandeld moet worden en ProRail erna nog een aanloopfase nodig heeft voor de implementatie hiervan. Op dit moment wordt uitgegaan van een omvorming per 1 januari 2025. De budgettaire verwerking blijft uiteraard mede afhankelijk van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Deze effecten worden budgettair neutraal in de Rijksbegroting opgenomen. In de Rijksbegroting worden de inkomsten- en uitgavenramingen opgehoogd: eenmalig hogere belastinginkomsten en eenmalig hogere uitgaven op de begroting van het Ministerie van IenW. Deze bedragen zijn gelijk aan elkaar, waardoor deze correctie budgettair neutraal uitpakt voor de Rijksbegroting.

12. Kasschuif Woningbouw
Dit betreft de kasschuif omtrent de Korte Termijn woningbouwmiddelen en vindt plaats op het Mobiliteitsfonds op artikel 14. De verwachting is dat niet alle aanvragen die voor 2023 voorzien zijn, ook betaald kunnen worden.

Tabel 3 Belangrijkste beleidsmatige ontvangstenmutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

	Art.	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand begroting 2023 (inclusief NvW)		**42.871**	**38.577**	**38.503**	**38.538**	**38.748**	**37.838**
Mutaties 1e suppletoire begroting 2023		32.101	46.420	– 123	– 35	– 210	910
Stand 1e suppletoire begroting 2023		74.972	84.997	38.380	38.503	38.538	38.748
Belangrijkste mutaties							
1) Aanpassing art 24 AW buiten begroting	24	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752
2) Desaldering GIS-4 heffing	17		11.000	12.000	6.335		
Overige mutaties	divers	251	310	310	0	0	0
Stand Ontwerpbegroting 2024		**65.471**	**86.555**	**40.938**	**35.086**	**28.786**	**28.996**

Toelichting
1. De ontvangsten van de Autoriteit Wonen worden op een later moment met woningcorporaties verrekend. In lijn met de Comptabiliteitswet 2016 wordt het saldo van deze verrekeningen met ingang van deze begroting buiten begrotingsverband geboekt.
2. Dit betreft de desaldering van de GIS-4 heffing (€ 11,0 miljoen). Deze heffing loopt via de ontvangsten.

2.4 Openbaarheidsparagraaf

Dit is de openbaarheidsparagraaf van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De paragraaf komt voort uit het besluit tot openbaarmaking van informatie, de plannen ter verbetering van de informatiehuishouding bij het ministerie en artikel 3.5 van de Wet open overheid (Woo) dat bepaalt dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting en verantwoording aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens en uitvoering van de Woo. De focus van deze openbaarheidsparagraaf is de verantwoording op hoofdlijnen over de activiteiten die zijn uitgevoerd op de thema's organisatie en samenwerking, actieve openbaarheid, passieve openbaarheid en de verbetering van de informatiehuishouding.

Organisatie en samenwerking
Het ministerie van IenW werkt zowel op interdepartementaal als departementaal niveau samen op de thema's uit deze paragraaf. Interdepartementaal neemt IenW deel aan verschillende overleggen en werkgroepen. Er wordt zoveel mogelijke lering getrokken uit trajecten en generieke voorzieningen worden door IenW gebruikt. Op 1 juni 2023 is het IenW-brede programma Open Overheid beëindigd. De coördinerende en regisserende taken van het programma zijn overgedragen aan de staande organisatie en belegd bij de CIO-office. Opgavengericht wordt er, samen met de IenW-organisatieonderdelen, invulling gegeven aan de organisatie verander- en verbeteropgave open en op orde. Gezamenlijk zullen de opgestelde actieplannen geactualiseerd worden. Daarnaast zijn de eerste stappen gezet in het organiseren van verbeterde managementinformatie.

Actieve openbaarmaking
Voor de actieve openbaarmaking van de 17 verplichte informatiecategorieën van de Woo neemt IenW deel aan interdepartementaal overleg. Vanuit BZK zijn er interbestuurlijke werkgroepen gestart die fasegewijs, in tranches, werken aan ondersteunende producten voor het openbaar maken

van de 17 informatiecategorieën. De resultaten van deze werkgroepen worden departementaal getoetst zoveel mogelijk hergebruikt. Er is een IenW brede aanpak opgesteld voor het inrichten van actieve openbaarmaking binnen de organisatie. Actief openbaar maken van informatie wordt in de praktijk getoetst met pilots, en indien nodig wordt gaandeweg verbeterd. Naar aanleiding van deze toets zal de aanpak met de rest van de organisatie worden gedeeld zodat de dienstonderdelen zelf op een integrale manier aan de slag kunnen gaan. Naast de verplichte informatie categorieën maakt IenW alle onderliggende beslisnota's bij Kamerstukken aan het parlement openbaar. En de eerste stappen zijn gezet om kwalitatieve managementinformatie te genereren op het uit eigen beweging actief openbaar maken van informatie waaronder de beslisnota's.

Passieve openbaarmaking
Er zijn stappen gezet om de doorlooptijden van de afhandeling van Woo-verzoeken te bekorten. Dit wordt bezien in samenhang met de evaluatie van de Woo-contactpersoon binnen IenW. De verdere invulling daarvan vindt plaats in de loop van 2023. IenW eerste resultaten van de ingezette koers rond de afhandeling van verzoeken zijn waarneembaar. Het contact met de verzoeker is geïntensiveerd en vindt eerder in het proces plaats, IenW werkt met meer (deel)besluiten en zorgt voor een betere samenwerking met de inhoudelijke deskundige.

Verbetering van de informatiehuishouding
Met de actieplannen wordt invulling gegeven aan de rijksbrede prioriteiten op het gebied van de verbetering van de informatiehuishouding. IenW werkt nauw samen met de regeringscommissaris informatiehuishouding, het coördinerende departement BZK en het rijksbrede programma Open op Orde. De ondersteuning voor de informatiehuishouding bij IenW wordt verder geprofessionaliseerd en versterkt. Investeringen in capaciteit en informatiesystemen zijn nodig. De verbetering van de informatiehuishouding is ingezet langs de vier hoofdlijnen van het actieplan 'Open op orde': bestuur en naleving, informatieprofessionals, informatiesystemen en informatievolume. De volgende acties ingezet:

Bestuur en naleving
In de bestuursraad van IenW is de sturing en naleving via de systematiek van de actieplannen georganiseerd. 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 IenW een dashboard om te sturen op transparantie en voortgang op de Woo en de verbetering van de informatiehuishouding.

Informatieprofessionals
Het Kwaliteitsraamwerk IV-professional (KWIV-profielen) zijn geïmplementeerd. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden maakt IenW gebruik van de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen.

Informatiesystemen
Daarnaast is en wordt geïnvesteerd in aanvullende instrumenten en hulpmiddelen om de informatie zo goed mogelijk te ontsluiten en te publiceren zodat de informatie te zijner tijd elektronisch kan worden overgedragen aan het Nationaal Archief. IenW maakt zoveel mogelijk gebruik van generiek ontwikkelde voorzieningen.

Informatievolume
IenW 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. IenW zet verder in op de omgang, opslag en archivering van nieuwe media (sociale media, berichtenapps, websites en e-mails). En het wegwerken van papieren achterstanden wordt versneld.

2.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) is een instrument dat gebruikt wordt om strategische evaluaties van het beleid uit te voeren. Het is een planning van evaluaties die periodiek worden uitgevoerd om inzicht te krijgen in de effectiviteit, efficiëntie en impact van maatregelen en programma's. Door middel van de SEA worden prioriteiten gesteld en worden evaluaties op strategische gebieden gepland om het beleid te verbeteren en toekomstige besluitvorming te ondersteunen.

De SEA van IenW vervult een essentiële rol bij het beoordelen en verbeteren van het beleid met betrekking tot infrastructuur, watermanagement en milieu. Als verantwoordelijk ministerie voor het formuleren en implementeren van beleid op deze terreinen is het van belang om de effectiviteit en efficiëntie van genomen maatregelen te monitoren. De SEA biedt een gestructureerde benadering voor het uitvoeren van evaluaties en draagt bij aan een voortdurend verbeterproces en toekomstige besluitvorming binnen het ministerie.

Via de SEA krijgt het ministerie waardevol inzicht in de impact van het beleid op diverse gebieden. Het doel van deze evaluaties is het beoordelen van de doeltreffendheid van genomen maatregelen, het identificeren van knelpunten en het ontdekken van verbetermogelijkheden. Met een methodische en objectieve aanpak worden strategische evaluaties gepland en uitgevoerd. De SEA is een dynamisch proces dat regelmatig wordt geactualiseerd om in te spelen op veranderende beleidsbehoeften en uitdagingen.

Sommige evaluatieonderzoeken hebben (mede) betrekking op het domein van het Mobiliteitsfonds of het Deltafonds. In lijn met de toezegging aan de Kamer tijdens het begrotingsonderzoek van 23 november 2022 is deze koppeling expliciet gemaakt.

Onderdeel van de SEA zijn ook de fiscale regelingen die betrekking hebben op het IenW-domein. Deze vloeien voort uit de bijlage Fiscale Regelingen van de Miljoenennota en zijn in de bijlage van deze begroting bij het betreffende thema te vinden. IenW en het ministerie van Financiën dragen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het evalueren van fiscale regelingen: Financiën bezien vanuit het belastingstelsel en de begroting, IenW vanuit de beleidsdoelen.

De SEA 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
	Monitoring: Evaluatie Informatiehuis Marien	2023	Evaluatie is klaar. Op basis hiervan wordt de samenwerkingsovereenkomst tussen rws, Inv en Defensie/dienst der hydrografische geactualiseerd voor de periode 2023-2028, inclusief benodigde capaciteit en middelen (voor IenW betreft dit het Deltafonds).	11
	Monitoring: Evaluatie Programma Noordzee	2025/2026	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geevalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan zal in 2023 een beleidstheorie opgesteld worden.	11
	Ex-post: Afronding evaluatie art. III Deltawet	2023 Q4	Afrondend vervolg op de in 2021 door TwynstraGudde uitgevoerde evaluatie naar de doeltreffendheid en effecten van art. III Deltawet in de praktijk.	DF
	Ex-post synthese: Artikel 11 Integraal Waterbeleid	2028	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11
Bodem en Ondergrond	Ex-post synthese: Artikel 13 Bodem en Ondergrond	2027	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 13 is afgerond in 2020 en betrof de onderzoeksperiode 2012–2018. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2019–2025.	13

DGMo

Thema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Ex-post synthese: Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2024	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-ante: halvering verkeersslachtoffers	2024	Naar aanleiding van de uitkomsten van de SWOV-studie «Kiezen of delen» wordt gekeken of een extra stap mogelijk is. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt de komende tijd gekeken hoe we deze extra stap kunnen zetten. Er moet gekeken worden hoe betaalbaar, uitvoerbaar en haalbaar de extra maatregelen zijn.	14

DGWB				
			Daarnaast moet gekeken worden of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving, waarbij ook het samenspel met andere overheidsdoelen van belang is.	
	Ex-ante: effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis	2023	Conform art. 12, vierde lid, Wet Vrachtwagenheffing maakt het meerjarenprogramma zichtbaar in welke mate de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.	MF
	Ex-ante: onderzoek naar de tariefstructuur van de vrachtwagenheffing	2023	Op 24 maart 2022 is de Europese richtlijn tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn in werking getreden. De herziening van de Eurovignetrichtlijn heeft tot gevolg dat de tariefstructuur van de in te voeren vrachtwagenheffing herzien moet worden. Een extern bureau voert een onderzoek uit naar welke tariefstructuren er mogelijk zijn. Ook wordt doorgerekend welke effecten de verschillende structuren teweegbrengen ter ondersteuning bij de besluitvorming over de tariefstructuur.	MF
Openbaar Vervoer en Spoor	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 2010–2016. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2017–2023.	16
DGLM				
Thema	**Type onderzoek**	**Afronding**	**Toelichting onderzoek**	**Artikel**
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. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2016–2022.	17
Scheepvaart en Havens	Ex-durante: Staat van de Infra RWS	Jaarlijks	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.	18 (en MF)
	Ex-ante: onderzoek brandstoftransitie zeevaart	2023	In 2023 wordt door RVO in opdracht van IenW de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart opgesteld. Hierin worden de meest waarschijnlijke transitiepaden uitgewerkt voor verschillende vlootsegmenten, en wordt in kaart gebracht wat dit betekent voor de toekomstige brandstofmix in de zeevaart. Deze roadmap wordt opgesteld in samenwerking met partijen uit de gehele brandstofketen gericht op de zeevaart, van brandstofproducenten tot reders en havens.	18
	Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2029	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 2022 en betrof de onderzoeksperiode 2014–2020. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2021–2027.	18
DGMI				
Thema	**Type onderzoek**	**Afronding**	**Toelichting onderzoek**	**Artikel**
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 in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal	20

DGWB				
			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	2027	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. Op 1 januari 2024 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-post synthese: Artikel 21 Duurzaamheid	2026	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 21 is afgerond in 2019 en betrof de onderzoeksperiode 2011–2017. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018–2024.	21
	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
	Ex-post: Beleidsevaluatie Biociden	2029	Het EU beoordelingsprogramma wordt met vermoedelijk 5 jaar vertraagd, daarmee ook de evaluatie 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	22

DGWB				
			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.	
	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	2024	aarlijks 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
	Monitoring: evaluatie programma robuust basisnet	2025	In 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet dat in 2019 is gestart en doorloopt tot de wijziging van de huidige regeling Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Het oude Basisnet, uit 2015, blijkt niet goed bestand tegen toekomstige ontwikkelingen waardoor besloten is met een programmatische aanpak en medewerking van diverse stakeholders een robuuster basisnet te ontwikkelen. Deze tussenevaluatie heeft betrekking op het spoor-deel van het Basisnet Weg, Water, Spoor en dient ter bevestiging dat de gekozen aanpak naar tevredenheid verloopt waardoor het later ook gebruikt kan worden om te verbreden naar Weg en Water.	22
	Monitoring: Evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	2025	Vanaf 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanaf dat moment verplicht deze wet tot een tweejaarlijkse evaluatie van de kwaliteit van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Tot 1 januari 2024 stond deze verplichting in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Op basis van de wet hebben in 2017, 2019, 2021 en 2023 evaluaties plaatsgevonden. Deze evaluaties worden gebruikt om – waar nodig – verbeteringen in het VTH-stelsel door te voeren. De tweejaarlijkse evaluatie van 2023 dient tevens als een nulmeting voor het interbestuurlijk	22

		programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) dat van 2022 – 2024 loopt. In dit IBP VTH wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen over het VTH-stelsel. De eerstvolgende evaluatie vindt plaats in 2025 waarmee dan ook de resultaten van het IBP VTH in kaart gebracht worden.	
Ex-post: Evaluatie Atlas Leefomgeving	2023	Afgerond	22
Monitoring: Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	2023	Afgerond	22
Ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2026	Het beleid ten aanzien van sanering van asbestdaken is in 2018 in de begrotingstekst bestempeld als minder doelmatig. In 2020 is de subsidie regeling (2016-2018) geëvalueerd en aan de Tweede Kamer aangeboden. Het asbestdaken beleid heeft als doel om op een veilige manier het saneren van de resterende asbestdaken in Nederland te versnellen. In de periode 2023 – 2025 zal de inzet van de Rijksmiddelen gericht zijn op het stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie en bewustwordingscampagnes. Om de resultaten van die campagnes mee te kunnen wegen is aan de Tweede Kamer toegezegd het beleid na 2025 opnieuw te evalueren.	22
Ex-post: Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	2024	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	2023	Stond gepland in 2024, is reeds afgerond.	22
Ex-post: Evaluatie REACH	2023	Afgerond	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»

2.6 Overzicht risicoregelingen

In dit overzicht worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die door IenW zijn 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.

Tabel 5 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2022	Geraamd te verlenen 2023	Geraamd te vervallen 2023	Uitstaande garanties 2023	Geraamd te verlenen 2024	Geraamd te vervallen 2024	Uitstaande Garanties 2024	Garantie-plafond	Totaal plafond
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	196	0	30	166	0	30	136	0	0
	Totaal	196	0	30	166	0	30	136	0	0

Toelichting
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 2024 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 136.000.

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	$ 3.600	2.907	uiterlijk 31-12-2023

Toelichting
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. De uitstaande lening betrof begin 2022 een bedrag van € 3,8 miljoen. In 2022 heeft een aflossing van € 0,9 miljoen op deze lening plaatsgevonden. Daarmee betreft de uitstaande lening begin 2023 € 2,9 miljoen. De verwachting is dat de lening uiterlijk 31-12-2023 zal zijn afbetaald. Er zijn op dit moment geen signalen dat dit niet zal lukken.

2.7 Overzicht Coronasteunmaatregelen

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van Corona-gerelateerde maatregelen op de IenW-begroting. Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar Overheidsfinancien in coronatijd op Rijksfinancien.nl. Hieronder worden de maatregelen toegelicht die middelen beschikbaar hebben in 2023 en latere jaren.

Tabel 7 Coronamaatregelen op de IenW-begroting (HXII) (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving maatregel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Vindplaats
16 + 98	Beschikbaarheidsvergoeding OV	1.031,4	105,1	11,4	0,0	0,0	0,0	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	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Kamerstuk II, 35 705, nr. 1 , 31 936, nr. 896
22	Tegemoetkoming vuurwerkbranche	23,9	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Kamerstuk II, 35 781, nr. 1 , 35 925, nr. 14 , 36 038, nr. 1 , 35 924, nr. 14
97 + 98	COVID-testen reizigers	12,4	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Kamerstuk II, 35 864, nr. 1 , 35 925, nr 71
	Totaal	**1.067,7**	**113,9**	**11,4**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	

Toelichting
Beschikbaarheidsvergoeding OV
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. 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
Als gevolg van de COVID-19-crisis op de Caribische delen van het Koninkrijk, heeft het kabinet besloten om een hypothecaire lening te verstrekken (zie ook paragraaf 2.6 Overzicht Risicoregelingen voor verdere toelichting). Het budget van € 1,7 miljoen in 2023 wat nu nog op de begroting van het ministerie van IenW staat, 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.

3. Beleidsartikelen

3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

Het samen met anderen zorgen voor de bescherming van Nederland tegen hoogwater, een verantwoord (mede-)gebruik en ruimtelijke ordening van de zee en sturen op een duurzaam en veilig gebruik van het water-bodemsysteem dat bestand is tegen wateroverlast en droogte en blijvend kan voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats. Tevens richting en invulling geven aan klimaatadaptatie door de (internationale) klimaatopgave te vertalen naar uitvoerbaar en toekomstbestendig beleid als sturend fundament voor de inrichting van de fysieke leefomgeving en zo bij te dragen aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 8 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**96.183**	**45.457**	**75.504**	**68.231**	**64.942**	**61.878**	**75.528**
Uitgaven	**43.541**	**57.416**	**85.520**	**80.818**	**76.351**	**73.242**	**75.558**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen Waterbeleid	32.139	46.232	55.571	54.923	51.246	48.240	42.538
2 Waterveiligheid	2.756	2.315	3.441	3.291	3.291	3.291	3.291
3 Grote oppervlaktewateren	1.330	1.069	1.734	1.734	1.734	1.734	1.734
4 Waterkwaliteit	7.316	7.800	24.774	20.870	20.080	19.977	27.995
Ontvangsten	**398**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Integraal Waterbeleid. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 9 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Financieren	De minister is verantwoordelijk voor de subsidieverlening van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van het integrale waterbeleid. Het betreft zowel internationale projecten in het kader van de Water Action Agenda als nationale projecten in het kader van het Nationaal Groei Fonds (NGF).
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de hieraan 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 integraal waterbeleid. Daartoe wordt beleid ontwikkeld voor primaire waterkeringen, goede economische en chemische waterkwaliteit, een gebiedsaanpak voor grote en regionale wateren, het behoud en herstel van een gezonde en duurzame Noordzee en het bevorderen van innovatie en ontwikkeling van kennis. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving. Specifieke verantwoordelijkheid van de Minister betreft ook het vaststellen van de door de waterschappen verschuldigde vergoedingen voor het organiseren van waterschapsverkiezingen (Waterschapswet).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivieren volgens wettelijk niveau. Het uitvoeren van exploitatie, onderhoud en vernieuwing in het kader van waterveiligheid en waterkwaliteit. De hieraan gerelateerde projecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Deltafonds. Daarnaast is de minister op internationaal gebied verantwoordelijk voor kennisuitwisseling op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, waterzekerheid en governance ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. De samenwerking is beschreven in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA, Kamerstukken II 2018-2019, 32 605, nr. 204). Ook is de minister coördinerend verantwoordelijk voor de nationale inzet klimaatadaptatie en draagt bij aan het verhogen van de klimaatweerbaarheid in de wereld onder het klimaatakkoord.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren opgenomen die inzicht geven in de mate waarin aan de algemene doelstelling wordt voldaan. De indicator hoogwaterbescherming geeft inzicht in de ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau. De indicator economisch risico schetst een beeld van het afnemen van het economische risico als gevolg van een overstroming. In de begroting van het Deltafonds zijn overige waterbeleid gerelateerde indicatoren opgenomen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen.

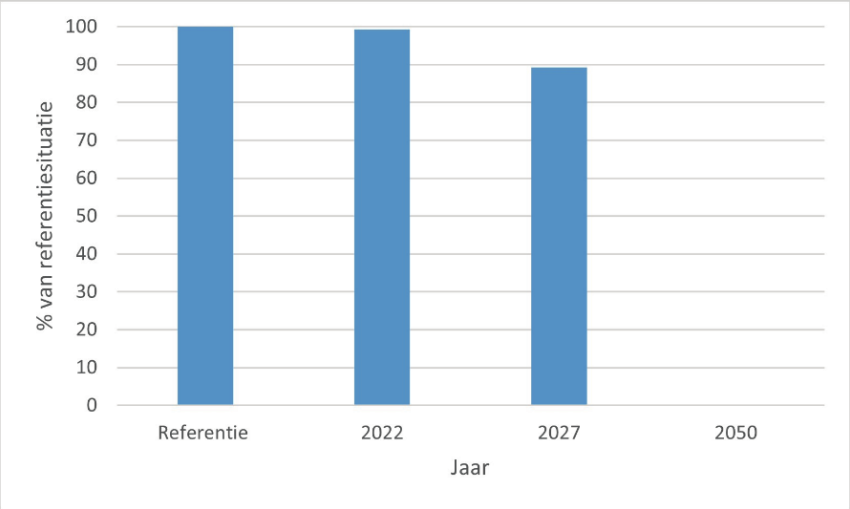
Ongeveer 60% van ons land zou regelmatig onder water staan als er geen dijken en duinen zouden zijn. In dit gebied wonen negen miljoen mensen en wordt 70% van ons BNP verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (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 het doel 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.

Indicator: Hoogwaterbescherming
Onderstaande figuur schetst de ontwikkeling in de verbetering van het basisbeschermingsniveau in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar). Ten opzichte van het referentiejaar wordt de ontwikkeling van het overstromingsrisico in de tijd afgezet.

Figuur 4 Ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v. de referentiesituatie

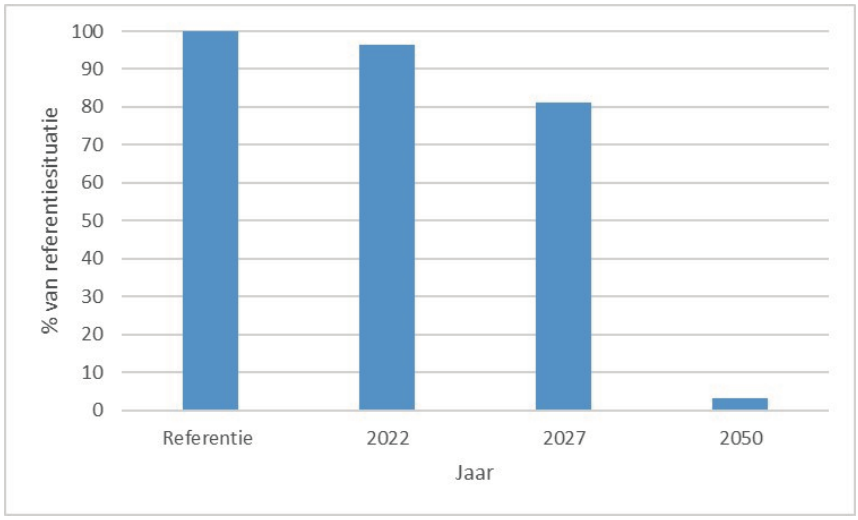


Bron: RWS, 2023. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

Toelichting
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.

Indicator: Economisch risico
Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling van het economische risico als gevolg van een overstroming in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar). Ten opzichte van het referentiejaar wordt de economische schade als gevolg van een overstroming in de tijd afgezet.

Figuur 5 Ontwikkeling in het afnemen van het economisch risico t.o.v. de referentiesituatie



Bron: RWS, 2023. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

Toelichting
Het (actuele) risico eind 2022 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot en met 2022 in het hoogwaterbeschermingsplan (HWBP); tot en met 2022 is ca. 36 km dijk versterkt. De afname van het risico tot en met 2027 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen t/m 2027, zoals is opgenomen in het HWBP (226 km). Aangezien er tot en met 2022 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico «slechts» met ca. 3% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen tot en met 2027 zal het economische risico dan al met ca. 19% t.o.v. de referentiesituatie zijn afgenomen. Het aantal mensen dat woont in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet is bereikt, is eind 2027 naar verwachting 11% lager.

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.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel integraal waterbeleid.

Water en Bodem Sturend
Eind 2022 is met de brief 'Water en bodem sturend ' uitwerking gegeven aan de afspraak uit het coalitieakkoord om water en bodem sturend te maken voor de ruimtelijke planvorming. Hierbij zijn uitgangspunten, structurerende keuzes en maatregelen beschreven, die voor een deel tot een beleidswijziging zorgen. Het beleidskader van water en bodem sturend, dat ook is meegeven in gebiedsprocessen NPLG en NOVEX-startpakketten, heeft invloed op veel grote investeringsbeslissingen. Het beleid kan ertoe leiden dat bepaalde kosten op langere termijn lager zullen zijn. Met water en bodem sturend worden publieke kosten voor risicomitigatie en schadelijke neveneffecten zo veel mogelijk voorkomen en niet worden afgewenteld.

Hoewel er voor water en bodem sturend geen specifieke extra middelen beschikbaar zijn gesteld, is er voor veel maatregelen wel financiering beschikbaar uit bestaande middelen. En kan er voor de maatregelen waarvoor dit niet geldt synergie gezocht worden met andere opgaven waar wel extra middelen voor beschikbaar zijn gesteld. De maatregelen uit de brief kunnen deels worden opgevangen binnen reeds voorgenomen rijksprogramma's zoals het Deltaprogramma of de KRW-maatregelen. Ook wordt ingezet op de ten behoeve van het transitiefonds gereserveerde middelen.

Kaderrichtlijn Water (KRW)
Vanaf medio 2023 zal het KRW impulsprogramma worden opgestart met als doel om via de regionale waterbeheerders alle afgesproken maatregelen uit de stroomgebiedsbeheerplannen te realiseren. Nadere toelichting over de Kaderrichtlijn Water kan gevonden worden op de begroting van het Deltafonds artikel 7.

Programma Noordzee
Vanaf 2023 wordt gewerkt aan de Partiële Herziening van het Programma Noordzee 2022-2027. Hierin stelt het Rijk de kaders voor ruimtelijk gebruik van de Noordzee in relatie tot de toestand van het mariene ecosysteem en voor het beleid gericht op het verbeteren van de milieutoestand. In de Partiële Herziening worden onder andere windenergiegebieden voor de periode 2030-2040 worden aangewezen. Ook wordt binnen het Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI) een verkenning uitgevoerd van de tien Noordzeelanden naar de manier waarop we op grote Noordzee schaal de integrale ruimtelijke planning binnen het Noordzeebassin kunnen afstemmen voor het realiseren van nationale en gedeelde doelen.

Beoordeling primaire keringen
Waterschappen en Rijkswaterstaat hebben eind 2022 alle beoordelingen tijdig afgerond (inclusief de conformiteitstoets door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)). In mei 2023 heeft de ILT haar rapportmet de feitelijke resultaten en het rapport Toets Grote Rivieren van Rijkswaterstaat aan de minister aangeboden. Daaruit blijkt, zoals verwacht, dat een groot aantal keringen nog niet voldoet aan de waterveiligheidsnormen die zijn gebaseerd op de verwachte situatie in 2050. Daar waar nodig worden te versterken dijkdelen opgenomen in de programmering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en in de periode tot 2050 versterkt. De minister heeft deze rapporten direct aan de Kamer toegestuurd. Eind 2023 zal de minister een tweede brief aan de Kamer toesturen met daarin een beleidsmatige duiding van deze resultaten in bredere context en deze aanvullen met een globale inschatting van de bijbehorende verwachte versterkingsopgaven. In de volgende beoordelingsperiode 2023-2035 zullen beheerders hun primaire keringen opnieuw moeten beoordelen op basis van de actuele kennis en instrumentarium.

Internationale samenwerking
In het kader van internationale samenwerking heeft de VN Water Conferentie (maart 2023) in New York een nieuwe basis gelegd voor het versnellen van de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die in 2030 moeten zijn behaald met betrekking tot water en klimaatadaptatie. De inzet is vastgelegd in de 'Water Action Agenda' waarin ambities, programma's en committeringen zijn vastgelegd. In de komende jaren zal de Water Action Agenda om opvolging vragen evenals dekking van financiële middelen (via de voorjaarsnota) om de committeringen daadwerkelijk te borgen (zoals Valuing Water Initiative, Water as Leverage, International Panel for Deltas

& Coastal Areas enz.). De Water Action Agenda geeft nadere invulling en richting aan de Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA) in de periode tot 2030.

Nationaal Groeifonds
In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn in 2023 zijn twee projecten gehonoreerd voor een bijdrage uit het fonds, te weten Groeiplan Watertechnologie en NL2120. De IenW minister neemt de regie over de uitvoering binnen het daarvoor beschikbaar gestelde budget. Het Groeiplan Watertechnologie beoogt nieuwe technologie voor de beschikbaarheid van (schoon) water te ontwikkelen en in de praktijk toe te passen. Voor dit project is het beschikbaar budget € 135,0 miljoen. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is het beschikbaar budget € 110,0 miljoen, waarvan € 40,0 miljoen voorwaardelijk.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**96.183**	**45.457**	**75.504**	**68.231**	**64.942**	**61.878**	**75.528**
Uitgaven	**43.541**	**57.416**	**85.520**	**80.818**	**76.351**	**73.242**	**75.558**
1 Algemeen Waterbeleid	**32.139**	**46.232**	**55.571**	**54.923**	**51.246**	**48.240**	**42.538**
Opdrachten	*5.942*	*16.764*	*20.970*	*21.899*	*19.462*	*18.231*	*9.168*
Partners for Water (HGIS)	2.979	8.858	9.948	10.723	11.252	11.252	0
VN Water (HGIS)	0	1.500	4.000	4.000	0	0	0
Overige HGIS-opdrachten	354	2.030	1.500	500	0	0	0
Water Internationaal	551	1.945	1.574	519	519	419	419
Regie Innovatie	682	1.126	1.090	1.101	1.119	1.119	1.070
Overige Opdrachten	1.376	1.305	2.858	5.056	6.572	5.441	7.679
Subsidies	*7.163*	*11.420*	*15.869*	*15.259*	*10.874*	*10.874*	*16.263*
Partners for Water (HGIS)	4.108	3.117	4.000	4.000	0	0	8.802
Blue Deal (HGIS)	0	6.960	2.500	2.500	2.000	2.000	0
NGF-project: NL2120	0	0	7.033	7.963	8.274	8.274	7.361
Water Internationaal	720	1.212	2.230	700	500	500	0
Overige Subsidies	2.335	131	106	96	100	100	100
Bijdragen aan agentschappen	*16.789*	*16.628*	*14.878*	*14.734*	*14.430*	*14.443*	*14.262*
Waarvan bijdragen aan RWS	15.870	15.346	14.382	14.238	14.014	14.027	13.846
Overige bijdragen aan agentschappen	919	1.282	496	496	416	416	416
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*100*	*3.214*	*2.281*	*5.730*	*3.942*	*2.845*
NGF-project: NL2120	0	0	3.164	2.231	5.730	3.942	2.595
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	100	50	50	0	0	250
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*2.245*	*1.320*	*640*	*750*	*750*	*750*	*0*
2 Waterveiligheid	**2.756**	**2.315**	**3.441**	**3.291**	**3.291**	**3.291**	**3.291**
Opdrachten	*2.756*	*2.315*	*3.441*	*3.291*	*3.291*	*3.291*	*3.291*
Waterveiligheid	2.756	2.215	3.391	3.191	3.191	3.191	3.191
Overige Opdrachten	0	100	50	100	100	100	100
3 Grote oppervlaktewateren	**1.330**	**1.069**	**1.734**	**1.734**	**1.734**	**1.734**	**1.734**
Opdrachten	*1.280*	*1.069*	*1.734*	*1.734*	*1.734*	*1.734*	*1.734*
RWS Zuid-Westelijke Delta	1.043	370	1.077	1.077	1.077	1.077	1.077
Overige opdrachten	237	699	657	657	657	657	657
Bijdragen aan medeoverheden	*50*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
4 Waterkwaliteit	**7.316**	**7.800**	**24.774**	**20.870**	**20.080**	**19.977**	**27.995**
Opdrachten	*4.577*	*5.612*	*6.754*	*5.554*	*5.095*	*5.072*	*4.710*
Waarvan RWS (BOA)	3.654	3.517	4.403	3.594	3.594	3.594	3.232
Noordzee en oceanen	365	1.568	1.758	1.242	783	760	760
Overige opdrachten	558	527	593	718	718	718	718
Subsidies	*48*	*552*	*16.330*	*13.626*	*13.295*	*13.215*	*21.595*
NGF-project: Groeiplan Water Technologie	0	0	15.980	13.426	13.095	13.015	21.595
Overige subsidies	*48*	*552*	*350*	*200*	*200*	*200*	*0*
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*50*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*1.991*	*1.586*	*1.690*	*1.690*	*1.690*	*1.690*	*1.690*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*700*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**398**	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 55,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 21 miljoen)**.
    - *HGIS Partners for Water (€ 9,9 miljoen)*. In internationaal verband worden er als onderdeel van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) initiatieven gefinancierd. Waaronder het Valuing Water Initiative, Water as Leverage, Partners voor Water (opdrachtendeel) en wordt vanuit dit onderdeel ook de Watergezant en het Deltares IPDC secretariaat ondersteund. Ten behoeve van de nieuwe programma-directie Klimaat Adaptatie en Water Internationaal en het daarbij opgestelde programmaplan worden (HGIS) middelen van artikel 19 naar artikel 11 overgeboekt.
    - *HGIS VN Water (€ 4,0 miljoen)*. Vanuit de VN werd de Waterconference 2023 in New York georganiseerd waaraan het ministerie van IenW heeft meegefinancierd en het Kabinet toezeggingen heeft gedaan om diverse projecten te ondersteunen, waaronder het IPDC (International Panel on Deltas and Coastal areas).
    - *Overige HGIS opdrachten (€1,5 miljoen)* Dit betreffen de HGIS middelen ten behoeve van de CORA opdrachten van € 0,5 miljoen en de HGIS middelen ten behoeve van de KAWI opdrachten van € 1,0 miljoen.
    - *Water Internationaal (€ 1,6 miljoen)*. De financiering ten behoeve van de Global Commision on the Economics of Water wordt op artikel 11 verantwoord. Het doel van deze commissie is om een significante en ambitieuze bijdrage te leveren aan de manier hoe gemeenschappen en overheden (bestuurlijk) omgaan met watergebruik.
    - *Regie Innovatie (€ 1,1 miljoen)* Dit betreffen de middelen voor diverse opdrachten en onderzoek voor kennis- en innovatie op het gebied van waterbeleid, zoals ondersteuning van het topteam, human capital en duurzaamheid.
    - Overige opdrachten tellen per saldo op tot € 2,9 miljoen en betreffen middelen voor opdrachten op het gebied van o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS).
2. **Subsidies (€ 15,9 miljoen).**
    - *Partners voor Water (HGIS) (€ 4,0 miljoen)*. Partners voor Water is een subsidieprogramma waarvan het doel is om waterveiligheid en waterzekerheid te stimuleren in een delta, deltastad of stroomgebied in het buitenland.
    - *Blue Deal (HGIS) (€ 2,5 miljoen)*. Blue Deal is een (internationale) subsidieprogramma van de 21 waterschappen samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW met als doel 20 miljoen mensen wereldwijd toegang geven tot voldoende, schoon en veilig water.
    - *NGF-project: NL2120 (€ 7,0 miljoen).* Nieuw vanaf 2024 is de subsidieverlening vanuit het Nationaal Groei Fonds (NGF), waarmee het programma NL2120 tot en met 2029 wordt ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 7,1 miljoen in 2024. Subsidieverlening zal naar verwachting begin 2024 plaatsvinden op basis van een nog nader uit te werken subsidiekader.

- *Water Internationaal (€ 2,2 miljoen)*. Op het vlak van Water Internationaal worden subsidies verleend omtrent (de activiteiten van) de Championsgroup, China Council, IPDC en Water and Climate Coalition.

3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 14,9 miljoen).**
   - De bijdrage aan RWS (€ 14,4 miljoen) heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.
   - De overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,5 miljoen) betreft met name een bijdrage aan het KNMI, waaraan diverse onderzoeken en analyses worden gevraagd die betrekking hebben op kennisontwikkeling ten behoeve van windklimaat en afvoerstatistiek rivieren, (versnelde) zeespiegelstijging en voor klimaatadaptatie.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,2 miljoen).** Voor het jaar 2024 is een bedrag van € 3.164.000,- opgenomen voor projecten ter uitvoering van het Nationaal Groeifonds programma NL2120. Van dit bedrag heeft een bedrag van ten hoogste:
   - € 8.000,- betrekking op de mogelijke verlening van een specifieke uitkering voor het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor NBS praktijkleren, aan Gemeente Dordrecht.
   - € 4.000,- betrekking op de mogelijke verlening van een specifieke uitkering voor het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor NBS praktijkleren, aan Gemeente Rotterdam.
   - € 3.152.000,- betrekking op de mogelijke verlening van een specifieke uitkering voor het bijdragen aan de pilot Veenweidegebieden voor NBS praktijkleren, aan Provincie Friesland.

   Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde verlening van een specifieke uitkering als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van de Financiële-Verhoudingswet jo. Artikel 4:23 derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.
5. **Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 0,6 miljoen).** Er worden bijdragen aan verstrekt aan het Stockholm International Water Insitute (SIWI) Paviljoen voor Convention on Climate Change (COP) 27 en 28.

2. Waterveiligheid (€ 3,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 3,4 miljoen).**
   - De opdrachtverlening op het gebied van waterveiligheid heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS (€ 2,5 miljoen) op het gebied van waterveiligheid. Daarnaast worden diverse opdrachten verstrekt om de Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) te implementeren in de vier (internationale) stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde.
   - Tevens worden opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders, ontwikkeling van kennis en modellen ten aanzien van waterveiligheid in de kust- en riviergebieden, onder andere als gevolg van de klimatologische veranderingen.

3. Grote oppervlaktewateren (€ 1,7 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 1,7 miljoen).** De opdrachtverlening op het gebied van de grote oppervlaktewateren heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van de Wadden en de Zuid-Westelijke Delta (€ 1,1 miljoen). Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de Agenda voor het Waddengebied 2050.

4. Waterkwaliteit (€ 24,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 6,8 miljoen).**
    - *Waarvan RWS (BOA) (€ 4,4 miljoen)*. De opdrachtverlening op het gebied van waterkwaliteit heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied de Kaderrichtlijn Water, emissieregistratie (water), monitoring van gewasbescherming en nutriënten en het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Daarnaast pleegt RWS inzet op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, OSPAR en London Protocol). Tevens ondersteunt RWS in EU-comités en -raden en op internationale dossiers als de stroomgebieden van Maas, Rijn, Schelde en Eems.
    - *Noordzee en oceanen (€ 1,8 miljoen)*. Er worden ook opdrachten verleend t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2027) en diverse andere opdrachten.
    - Overige opdrachten tellen per saldo op tot circa € 0,6 miljoen.
2. **Subsidies (€ 16,3 miljoen).**
    - *NGF-project: Groeiplan Water Technologie (€ 16,0 miljoen)*. De subsidieverlening heeft met name betrekking op een nieuwe subsidieverlening vanuit het Nationaal Groei Fonds (€ 16,0 miljoen), waarmee vanaf 2024 het Groeiprogramma Water Technologie voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen. Deze subsidieverlening zal naar verwachting begin 2024 plaatsvinden op basis van een nog nader uit te werken subsidiekader.
    - *Overige subsidies (€ 0,4 miljoen)*. Onder de overige subsidies valt de Ocean Cleanup en een onderzoek voor het Kaderrichtlijn Water en Ecologie geraamd.
3. **Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,7 miljoen).**
    - In het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet zet Nederland ook in 2024 de ondersteuning van internationale organisaties voort. Het gaat daarbij onder meer om twee internationale UNESCO-watercentra, het Sendai raamwerk van de UN-office for disaster risk reduction (UNISDR), de UN Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, de Wereldbank, Water Global Practice en de OESO inzake waterbeheer.
    - Tevens zijn er bijdragen aan het UNEP programma Global Environment Monitoring System for the Ocean and Coasts (GEMS Ocean) en voor de Digital Twins van het Caribisch gebied.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 11 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 11

Wettelijke grondslagen subsidieverleningen als onderdeel van het Nationaal Groei Fonds programma Groeiplan Watertechnologie

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 1.468.000,-	Stichting Ecoshape, Building with Nature	Voor het overall programmamanagement, het ontwikkelen van fysisch-ecologische, sociaal-economische en institutionele kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, het bijdragen aan de pilots Deltasteden en Veenweidegebieden voor NBS praktijkleren, het versterken van regionale NBS hotspots voor gebiedsgerichte verdieping, en het bijdragen aan capacity building, valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 188.000,-	Technische Universiteit Delft	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische en sociaal-economische kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor NBS praktijkleren.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 190.000,-	Universiteit Twente	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische en sociaal-economische kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor NBS praktijkleren.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 188.000,-	Wageningen Universiteit	Voor het ontwikkelen van sociaal-economische kennis en institutionele kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, aan Wageningen Universiteit/ Wageningen University.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 191.000,-	Stichting IUCN Nederlands Comité (IUCN National Committee of the Netherlands Foundation)	Voor het ontwikkelen van institutionele kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 45.000,-	Stichting Natuur & Milieu	Voor het ontwikkelen van institutionele kennis voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking, aan Stichting Natuur & Milieu.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 96.000,-	Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, het versterken van regionale NBS hotspots voor gebiedsgerichte verdieping, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 167.000,-	Stichting SoortenNL	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische kennis voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 67.000,-	Stichting Ark	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische en sociaal-economische kennis voor NBS kennisverdieping, het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor	11.01 Algemeen Waterbeleid

Wettelijke grondslagen subsidieverleningen als onderdeel van het Nationaal Groei Fonds programma Groeiplan Watertechnologie

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
		NBS praktijkleren, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	
€ 39.000,-	Stichting De Noordzee	Voor het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 184.000,-	Stichting De Natuur- en Milieufederaties	Voor het bijdragen aan de pilot Veenweidegebieden voor NBS praktijkleren, het versterken van regionale NBS hotspots voor gebiedsgerichte verdieping, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 88.000,-	Staatsbosbeheer	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping,het versterken van regionale NBS hotspots voor gebiedsgerichte verdieping, en het bijdragen aan kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 61.000,-	Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels	Voor het ontwikkelen van institutionele kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 124.000,-	Stichting Het Wereld Natuur Fonds-Nederland	Voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische en sociaal-economische kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, het versterken van regionale NBS hotspots voor gebiedsgerichte verdieping, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 42.000,-	Dutch Research Institute for Transitions B.V.	Voor het ontwikkelen van sociaal-economische kennis in het kader van NBS kennisverdieping.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 193.000,-	Universiteit Utrecht	Heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor het ontwikkelen van fysisch-ecologische en institutionele kennis en het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, en het bijdragen aan de pilot Veenweidegebieden voor NBS praktijkleren.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 122.000,-	Hogeschool Van Hall Larenstein	Heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor capacity building voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 122.000,-	HZ University of Applied Sciences	Heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor capacity building voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 122.000,-	Stichting Yuverta	Heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor capacity building voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid
€ 87.000,-	Instituut voor Natuureducatie en duurzaamheid	Voor het bijdragen aan kennisintegratie en visieontwikkeling voor NBS kennisverdieping, het bijdragen aan de pilot Deltasteden voor NBS praktijkleren, en het bijdragen aan valorisatie en kennisontsluiting voor NBS kennisdoorwerking.	11.01 Algemeen Waterbeleid

Wettelijke grondslagen subsidieverleningen als onderdeel van het Nationaal Groei Fonds programma Groeiplan Watertechnologie			
Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 3.450.000,-	Stichting Wetsus, European Centre of Excellence for Sustainable Water Technology	Voor een continue aanvoer van nieuwe kennis en innovaties vanuit onderzoek en ontwikkeling middels het aanstellen van PhD onderzoekers.	11.04 Waterkwaliteit
€ 400.000,-	Stichting Water Alliance	Voor het ondersteunen van startups en MKB middels een ondernemerschapsprogramma gefocust op watertechnologie.	11.04 Waterkwaliteit
€ 404.000,-	Stichting Topconsortium for Knowledge and Innovation Watertechnology	Voor het inrichten van en activiteiten uitgevoerd door een Theory of Change kennisteam, een High level expert groep en een innovation squad per focusgebied».	11.04 Waterkwaliteit
€ 46.400.000,-	Samenwerkingsverband van Waterschap Vechtstromen, Waterschap Zuiderzeeland, Waterschap Drents Overijsselse Delta, Waterschap Vallei & Veluwe, Waterschap Rijn en IJssel	Full scale demonstratieprojecten van zuiveringsinfrastructuur: het verwijderen van vervuiling uit rioolwater, persleidingen, gemalen.	11.04 Waterkwaliteit
€ 288.000,-	Stichting Topconsortium for Knowledge and Innovation Watertechnology	Voor het (overall) programmamanagement middels een nog op te richten programmabureau aan Stichting Topconsortium for Knowledge and Innovation Watertechnology ten behoeve van TKI Watertechnologie.	11.04 Waterkwaliteit
Overige wettelijke grondslagen subsidieverleningen			
Maximum bedrag	**Ontvanger**		**Artikelonderdeel**
€ 96.000,-	Provincie Friesland	Jaarlijks een bijdrage van € 96.000 euro ten behoeve van het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied.	11.01 Algemeen Waterbeleid

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 12 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11	
	2024
juridisch verplicht	57%
bestuurlijk gebonden	31%
beleidsmatig gereserveerd	12%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 85,5 miljoen) is 57% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 69% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2023 zijn aangegaan met een kaseffect in 2024, 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 gecompleteerd door de High Level Panel on Water (HLPW) coalitie

van elf 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 2023, waaronder de gebiedsagenda Wadden 2050, Eems-Dollard 2050.

2. **Subsidies**. Het subsidiebudget in 2024 is voor 29% juridisch verplicht. Dit betreft o.a. het programma HGIS Partners voor Water 5 en de subsidies voor Blue Deal, het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), International Panel for Deltas and Coastal Areas, Dutch Wavemakers, het Nationaal Waterplan en Free Flow. Het gereserveerde bedrag vanuit het Nationaal Groei Fonds wordt als bestuurlijk gebonden aangemerkt. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen 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.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdrage aan medeoverheden betreft het programma NL2120, een project uit het NGF, waarin ook een bijdrage vanuit twee gemeenten en één provincie is voorzien. Deze bijdrage wordt voor 2024 als 100% bestuurlijk gebonden aangemerkt.
5. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties**. Het beschikbare budget in 2024 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 wordt bijgedragen 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.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van IenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 13 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid		540.267	649.999	741.171	449.976	515.182
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid		169.003	153.505	150.121	169.305	173.351
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid		709.270	803.504	891.292	619.281	688.533
waarvan						
01.01	Grote projecten waterveiligheid	92.452	54.731	80.193	24.439	95.678
01.02	Ontwikkeling waterveiligheid	585.591	717.859	784.176	572.238	576.287
01.03	Studiekosten	31.227	30.914	26.923	22.604	16.568

Tabel 14 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		105.207	53.483	45.561	62.318	38.046
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening						
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		105.207	53.483	45.561	62.318	38.046
waarvan						
02.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	101.487	45.079	43.361	60.118	37.046
02.03	Studiekosten	3.720	8.404	2.200	2.200	1.000

Tabel 15 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing		312.524	368.393	319.308	308.566	406.087
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing						
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing		312.524	368.393	319.308	308.566	406.087
waarvan						
03.01	Exploitatie	7.594	8.019	13.765	16.597	16.350
03.02	Onderhoud en vernieuwing	304.930	360.374	305.543	291.969	389.737

Tabel 16 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet		111.811	98.816	113.721	60.860	60.101
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet						
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet		111.811	98.816	113.721	60.860	60.101
waarvan						
04.02	GIV/PPS	111.811	98.816	113.721	60.860	60.101

Tabel 17 Extracomptabele verwijzing naar artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Deltafonds aan artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven		394.693	402.787	480.191	503.052	590.042
Andere ontvangsten van artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven						
Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven		394.693	402.787	480.191	503.052	590.042
waarvan						
05.01	Apparaat	287.234	291.109	297.209	297.515	292.515
05.02	Overige uitgaven	69.124	73.104	127.587	148.717	146.905
05.03	Investeringsruimte	33.225	28.494	7.860	6.600	46.200
05.04	Reserveringen	5.110	10.080	47.535	50.220	104.422

Tabel 18 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		185.662	180.872	179.753	253.849	38.783
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		328	4	26	0	0
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		185.990	180.876	179.779	253.849	38.783
waarvan						
07.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	102.665	111.399	98.327	158.158	0
07.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	67.152	53.913	70.338	92.178	37.694
07.03	Studiekosten	16.173	15.564	11.114	3.513	1.089

Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord
In het extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord zijn de middelen van het Transitiefonds, die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld tot en met 2030 ten aanzien van het Noordzeeakkoord weergegeven.

Tabel 19 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (x € 1.000)											
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Visserij: innovatie LNV (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	0	485	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	1.189	0
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW (€ 23,9 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	294	933	3.068	4.200	3.190	2.885	2.610	2455	2335	1897	0
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP, EZK (€ 21 miljoen)	0	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	0
Versterking toezicht NVWA, LNV (€ 14 miljoen)	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	2.000	0
Veilige doorvaart windparken, IenW (€ 12 miljoen)	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	0	0
Totaal: € 80,9 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMFAF)	**294**	**4.418**	**7.257**	**11.389**	**10.379**	**10.074**	**9.799**	**9.644**	**9.524**	**8.086**	**0**

Fiscale Regelingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabel is 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 een programmering van evaluaties voor toekomstige jaren wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 20 Fiscale regelingen budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 11 (x € miljoen)

	2022	2023	2024
Vrijstelling leidingwaterbelasting voor grootgebruikers	90	90	90

3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

Een duurzaam en veilig beheer en gebruik van het water-bodemsysteem met als doel richting en invulling te geven aan vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie en vanuit de bredere samenhang met de structurerende keuzes van Water en Bodem Sturend in vertaling naar uitvoerbaar en toekomstbestendig beleid. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 21 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**117.403**	**94.319**	**118.942**	**135.447**	**140.490**	**144.172**	**149.249**
Uitgaven	**115.153**	**110.468**	**154.175**	**154.132**	**149.791**	**152.472**	**149.249**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	113.284	110.468	154.175	154.132	149.791	152.472	149.249
5 Eenvoudig Beter	1.869	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**51**	**3.500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Bodem en Ondergrond. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 22 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van: – Bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem. – De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken bodem met andere overheden. – Efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.

Financieren	Het Rijk draagt financieel bij in de uitvoering door decentrale overheden van de spoedopgave en buitenproportionele opgave bodemsanering. Daarnaast subsidieert het Rijk een deel van bodemsaneringen in eigen beheer door bedrijven. Ook draagt het Rijk financieel bij aan kennisontwikkeling in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem. Subsidiering drinkwatertarieven op Caribisch Nederland en investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.
Regisseren	De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid en is daarbij 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 en draagt zo bij aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland. Het gaat daarbij om: – 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. – 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. – Verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht. – Toezicht op en de handhaving van wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht). – Het programma Versterking bodemstelsel dat bijdraag aan bescherming van de bodemkwaliteit door herstel van vertrouwen; Verbetering van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking.
(doen) uitvoeren	Het Rijk voert in eigen beheer de hersanering uit van het EMK-terrein. Overige saneringen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van decentrale bevoegde gezagen.

C. Beleidsinformatie

De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond worden deels verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds en deels via subsidies en specifieke uitkeringen. Gedurende de looptijd van de afsprakenperiode wordt aan RWS gerapporteerd over de bereikte resultaten. RWS monitort de voortgang van de aanpak van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's en publiceert hierover jaarlijks een rapportage. Actuele beleidsinformatie is beschikbaar op de website van bodemplus. Daarnaast is eind 2022 de Tweede kamer geïnformeerd over de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023 t/m 2030 en de verdeling van de bodemsaneringsmiddelen (Kamerstuk 30015 nr. 111).

Door de bevoegde overheden Wet bodembescherming, en na 2024 de Omgevingswet, 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.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Bodem en Ondergrond.

Programma Bodem en Ondergrond
Het Programma Bodem en Ondergrond, zoals aangekondigd in de NOVI, heeft als doel het duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen. Het streven is om

het programma in 2024 vast te stellen. Het ministerie van IenW is coördinator van het programma, vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid voor het bodem-watersysteem. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het programma bouwt voort op de structurerende keuzes uit «Water en Bodem Sturend» en het convenant en de bestuurlijke afspraken en samenwerkingsagenda Bodem en Ondergrond 2022-2030.

Vitale bodems
In 2023 is de Europese bodemrichtlijn worden gepubliceerd. Uitgangspunt van de richtlijn is dat de bodem dezelfde bescherming verdient als water en lucht. Schattingen geven aan dat 60-70% van de bodems in de EU niet vitaal zijn. De inzet van de Europese Unie is dat in 2050 alle bodemecosystemen weer vitaal zijn.

Vitale bodems zijn essentieel om klimaatneutraliteit te bereiken en weerbaarder te worden tegen klimaatverandering, om een schone en circulaire economie te ontwikkelen, het biodiversiteitsverlies om te buigen, de menselijke gezondheid te beschermen, woestijnvorming te stoppen en bodemdegradatie te keren binnen Europa. De komende jaren zal gewerkt worden aan de uitwerking van deze richtlijn.

Herijking bodemregelgeving
De komende jaren wordt aan de herijking van de bodemregelgeving gewerkt. De huidige bodemregelgeving is in 2008 voor het laatst grondig herzien. Gegeven maatschappelijke opgaven zoals de circulaire economie; juridische ontwikkelingen, zoals de Omgevingswet; (nieuwe) Europese richtlijnen, zoals de KRW en de Europese bodemrichtlijn, is het van belang om de regelgeving tegen het licht te houden. Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 23 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**117.403**	**94.319**	**118.942**	**135.447**	**140.490**	**144.172**	**149.249**
Uitgaven	**115.153**	**110.468**	**154.175**	**154.132**	**149.791**	**152.472**	**149.249**
4 Ruimtegebruik bodem	**113.284**	**110.468**	**154.175**	**154.132**	**149.791**	**152.472**	**149.249**
Opdrachten	*7.118*	*13.097*	*28.778*	*18.740*	*11.058*	*11.058*	*11.208*
Bodem en STRONG	4.614	8.207	17.744	8.519	1.396	1.396	1.546
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	0	336	5.824	5.824	5.774	5.774	5.774
RIVM Bodem	681	853	1.325	717	208	208	208
RWS Leefomgeving	1.823	2.376	2.740	2.535	2.535	2.535	2.535
Overige Opdrachten	*0*	*1.325*	*1.145*	*1.145*	*1.145*	*1.145*	*1.145*
Subsidies	*20.406*	*23.224*	*26.485*	*27.086*	*26.088*	*26.292*	*17.992*
Bedrijvenregeling	7.678	9.322	16.000	18.151	17.151	18.150	10.000
Incidentele subsidies	1.816	1.350	1.350	150	150	150	0
Subsidies Caribisch Nederland	10.912	12.552	9.135	8.785	8.787	7.992	7.992
Bijdragen aan agentschappen	*7.628*	*10.865*	*8.668*	*8.564*	*7.041*	*7.042*	*7.041*
Waarvan bijdragen aan RWS	3.869	5.489	4.154	4.154	4.153	4.154	4.153
Waarvan bijdragen aan RIVM	3.759	5.376	4.514	4.410	2.888	2.888	2.888
Bijdragen aan medeoverheden	*78.125*	*63.194*	*90.236*	*99.742*	*105.604*	*108.080*	*113.008*
Meerjarenprogramma Bodem	78.125	63.194	90.236	99.742	105.604	108.080	113.008
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*7*	*88*	*8*	*0*	*0*	*0*	*0*
5 Eenvoudig Beter	**1.869**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Bijdragen aan agentschappen	*1.869*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**51**	**3.500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 154,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 28,8 miljoen).**
    - *Bodem en STRONG (€ 17,7 miljoen).* De voorziene uitgaven voor opdrachten hebben met name betrekking op het onderdeel Bodem en STRONG (€ 17,7 miljoen), waarbinnen de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel is opgenomen en waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is.
    - *Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet (€ 5,8 miljoen).*
        - Hieronder valt onder andere de bijdragen aan het Serviceteam Rijk Omgevingswet (BZK) dat als opdracht heeft de regelgeving van het Rijk onder de Omgevingswet te digitaliseren.
        - Overboekingen naar BZK inzake beheerovereenkomst Digitaal Stelsel Omgevingswet-Landelijke Voorziening en het Informatiepunt Leefomgeving.

- *RIVM bodem (€ 1,3 miljoen.* Tevens worden voor de ontwikkeling van kennis in het kader van bovengenoemde beleidswijzigingen onderzoeksopdrachten verstrekt aan kennisinstellingen zoals RIVM en Deltares.
- *RWS Leefomgeving (€ 2,7 miljoen).* Er zijn middelen geraamd ter dekking van de opdrachten aan RWS in het kader van de Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet voor BOA en onderzoeken omtrent waterkwaliteit.
- *Overige opdrachten (€ 1,1 miljoen).* Tenslotte worden opdrachten verleend voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond, bodemenergie en Caribisch Nederland (€ 1,1 miljoen).

2. **Subsidies (€ 26,5 miljoen).**
   - *Bedrijvenregeling (€ 16 miljoen).* Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt.
   - *Incidentele subsidies (€ 1,4 miljoen*). Deze subsidies zijn verstrekt aan:
     - De samenwerkingsovereenkomst Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) tussen het Kadaster en LTO Nederland voor de verdere verduurzaming van de agrarische sector (schoon en voldoende water, betere bodem en het project «verkavelen voor groei».
     - De kosten voor exploitatie van Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen (KBF) in Gouda.
   - *Subsidies voor Caribisch Nederland (€ 9,1 miljoen).*
     - De middelen zijn gereserveerd voor een betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. 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 en de kosten van gebotteld drinkwater te verlagen en daarmee ook de tarieven voor de inwoners t.o.v. de kostprijs te verlagen.
     - Tevens zijn er subsidies begroot voor investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI).
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 8,7 miljoen).**
   - *Rijkswaterstaat (€ 4,2 miljoen).* Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat 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.
   - *RIVM (€ 4,5 miljoen).* De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 90,2 miljoen).**
   - Tussen het Rijk en de andere overheden (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uit te voeren saneringen. De afspraken hebben betrekking 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, waaronder ook PFAS en lood. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties, die ook in 2024 nog doorlopen.
- Tevens worden er bijdragen verleend in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond ten behoeve van kennisontwikkeling en -deling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 24 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2024
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	3%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 154,2 miljoen) is 97% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 82% 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.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget is 100% juridisch verplicht. Het betreft subsidies voor de Bedrijvenregeling, drink- en afvalwater in Caribisch Nederlanden subsidies op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen 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.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget in 2024 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreft de juridisch verplichte bijdragen aan lokale overheden voor uitvoering van het meerjarenprogramma bodem.

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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 25 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**266.980**	**526.319**	**388.768**	**360.073**	**258.083**	**208.248**	**186.549**
Uitgaven	**256.264**	**346.544**	**503.006**	**444.426**	**317.982**	**252.243**	**200.911**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	36.333	25.118	29.251	19.542	14.250	10.691	9.553
2 Verkeersveiligheid	20.053	24.974	52.208	16.443	17.003	16.739	16.778
3 Slimme en duurzame mobiliteit	199.878	296.452	421.547	408.441	286.729	224.813	174.580
Ontvangsten	**3.157**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Wegen en Verkeersveiligheid. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 26 Rollen en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister stimuleert specifieke beleidsonderwerpen door het verstrekken van (aanvullende) bekostiging, subsidies en de inzet van andere instrumenten zoals overleg, voorlichting, (prestatie)afspraken en wet- en regelgeving. Het gaat onder meer om de Investeringsimpuls verkeersveiligheid en de reductie van de CO_2-uitstoot van het wegverkeer.
Regisseren	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 IenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. De normeisen van kwaliteit zijn vastgelegd in wet- en regelgeving; de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving.
(doen) uitvoeren	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 de besluitvorming over en uitvoering van het instandhouden van de infrastructuur en de netwerkontwikkeling in relatie tot gebiedsontwikkeling. Instandhouding wordt op basis van een 8-jarige programmering in opdracht gegeven aan de uitvoeringsorganisatie RWS. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Mobiliteitsfonds.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens
Voor het artikel wegen en verkeersveiligheid zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 27 Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

Algemene doelstelling		
Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet	Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen	Werken aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet	1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg	1. Verhogen van het aantal fietskilometers
2. Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet		2. Verminderen CO2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen
		3. Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn
		4. Een emissievrije transportsector in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's emissieloos zijn
		5. In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 28% hernieuwbare brandstoffen om de uitstoot van fossiele voertuigen terug te dringen
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Areaal gegevens hoofdwegennet	1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers	1. Uitstoot CO2 In mobiliteitssector
2. Prestatie-indicatoren Instandhouding hoofdwegennet		
3. Mijlpalen ontwikkeling hoofdwegennet		
4. Lucht en Geluid		

Specifieke doelstelling 1: Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet

Motivering
Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobiliteit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt. Beter benutten richt zich d.m.v. gedragsmaatregelen, normering en beprijzen op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit van het netwerk, het slim(mer) met elkaar verbinden van de infrastructuur-netwerken en een betere spreiding over de dag in het gebruik van de netwerken. Met instandhouden en ontwikkelen wordt het hoofdwegennet en de direct omgeving op orde gehouden, zodat de primaire functie gewaarborgd is. Het basiskwaliteitsniveau (BKN) van het hoofdwegennet is daarbij een belangrijk uitgangspunt om ervoor te zorgen dat we nu en in de toekomst kunnen beschikken over een robuust mobiliteitsnetwerk met voorzieningen passend bij de verschillende functies hiervan. Digitalisering en automatisering verandert de manier waarop we ons verplaatsen. Technologische ontwikkelingen van en rond het voertuig dragen bij aan de veiligheid op de weg. Digitale toepassingen kunnen daarnaast zorgen voor het efficiënter benutten van het wegennet. Specifiek voor de auto, is in de ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobiliteit (TAM) de ambitie uiteen gezet om te zorgen dat automobiliteit blijvend kan bijdragen dat de reiziger veilig, snel en betrouwbaar van deur tot deur kan reizen. Onderdeel hiervan is in te zetten op een verantwoorde invoering van geautomatiseerd vervoer en het beschikbaar maken en uitwisselen van mobiliteitsdata.

Subdoelstellingen
Rijkswaterstaat beheert het netwerk van de hoofdwegen en dat geldt ook voor de viaducten, tunnels, bruggen, ecoducten en aquaducten. Deze zogenoemde kunstwerken zorgen ervoor dat de verschillende ‘stromen’ (water, verkeer, mensen en dieren) elkaar niet in de weg zitten. In onderstaand figuur is de omvang van het netwerk inclusief de kunstwerken in beeld gebracht.

Figuur 6 Areaal hoofdwegennet



Bron: Rijkswaterstaat Jaarbericht 2022 (www.magazinesrijkswaterstaat.nl)

Met 3.078 km snelweg[11], 1.612 km aan op- en afritten en verbindingswegen en de vele bruggen, viaducten en tunnels kent Nederland een stevig hoofdwegennet. Voor het instandhouden en ontwikkelen van het netwerk zijn twee subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is het basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld. Met het BKN wordt toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. Voor de instandhoudingswerkzaamheden krijgt Rijkswaterstaat één integrale 8-jarige opdracht, waarbij afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren werkzaamheden en de prestaties met daarbij horende (streef)waarden. De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Het vernieuwingsprogramma (programma Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd. Onder de kwaliteit van het hoofdwegennet valt tevens een gezonde en prettige omgeving. Het verkeer op onze snelwegen brengt zowel luchtverontreinigende stoffen als geluidhinder met zich mee. We werken er daarom aan om de lucht zo schoon mogelijk te houden en de geluidshinder tegen te gaan. Zie hiertoe ook artikel 20 van deze begroting.

Via de Beleidsbegroting XII worden in 2024 onder andere opdrachten verstrekt aan Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) om onder mandaat besluiten te nemen met betrekking tot wijziging van geluidproductieplafonds (GPP's) op verzoek van beheerder of gemeente en het vaststellen

[11] Rijkswaterstaat beheert de meeste snelwegen (A-wegen), maar ook een aantal autowegen (N-wegen). De totale Hoofdrijbaan lengte in 2022 bedraagt 5.846 km.

van saneringsplannen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt bijgedragen aan de doelstelling van het mobiliteitsbeleid om naast bereikbaarheid ook het verbeteren van de leefbaarheid op het gebied van de geluidsbeheersing na te streven. Zie hiertoe ook artikel 20 van deze begroting.

Daarnaast wordt aan Rijkswaterstaat een bijdrage verstrekt in het kader van beleidsondersteuning en advies. Met deze bijdrage wordt o.a. de governance en het toezicht (op de dataknooppunten) voor het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata ontworpen (Kamerbrief over Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl). Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 12 van het Mobiliteitsfonds de bijdrage voor de uitvoering van de instandhoudingsopgave van het hoofdwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Subdoelstelling 2: Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet
Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds.

Via de Beleidsbegroting HXII worden opdrachten verstrekt aan Rijkswaterstaat voor beleidsondersteuning en advies op het gebied van Rijkswegen. Deze opdrachten zijn bedoeld voor o.a. de inzet voor MIRT-onderzoek en -verkenningen alsmede de beleidsimplementatie en -ondersteuning. Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 12 van het Mobiliteitsfonds de bijdrage voor de ontwikkeling van het hoofdwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Meetbare gegevens
Rapportage Rijkswegennet
Het beleid samenhangend met deze doelstelling is onderdeel van het nationale wegbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zoals hieronder in deze begroting opgenomen brengt Rijkswaterstaat elke 4 maanden de Rapportage Rijkswegennet uit. In de rapportage wordt feitelijke informatie weergegeven over het gebruik van het Rijkswegennet, de filezwaarte, de filetop-10 en het reistijdverlies Rapportage Rijkswegennet | Rijkswaterstaat. De data uit de rapportage kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

Instandhouding
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met daarbij horende (streef)waarden zijn met Rijkswaterstaat onderstaande prestatieafspraken gemaakt.

Tabel 28 Prestatie-indicatoren Instandhouding Hoofdwegennet			
	Streefwaarde	Realisatie 2022	Realisatie 2021
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	98%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	3%	7%
Levering verkeersgegevens:			
– Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	94%
– Actualiteit data voor derden	95%	100%	96%
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,70%	99,80%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%

Bron: RWS, 2023

Toelichting
In 2023 zijn afspraken gemaakt over het Basiskwaliteitsniveau waar de netwerken aan moeten voldoen. Deze afspraken moeten nog worden vertaald naar prestatieafspraken voor de komende jaren. Voor het hoofdwegennet wordt vooruitlopend daarop in afwachting daarvan nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de SLA 2022-2023.

In de instandhoudingsbijlage in het Mobiliteitsfonds is een integraal overzicht van de prestatieindicatoren en het uitgesteld onderhoud met betrekking tot het hoofdwegennet opgenomen.

Ontwikkeling areaal
Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid. Door een samenspel aan factoren (zie onder) zal het aantal mijlpalen in 2024 zeer beperkt zijn:

Tabel 29 Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet		
	Categorie	Project
Aanleg	Openstelling	A24 Blankenburgverbinding
	Openstelling	Rijnlandroute
Planning en Studies	Geen (ontwerp) tracébesluiten voorzien	

Toelichting
Het Ministerie van IenW kampt met een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijken: stikstof, maakcapaciteit en financiën. Om die reden is IenW genoodzaakt scherpe keuzes te maken en te focussen op wat wel kan. Daarom worden ten eerste budgetten geschoven van aanlegprojecten naar instandhouding. Daarnaast zal de focus liggen op het projecten die al in realisatie of anderszins vergevorderd zijn en die waar de stikstof- en financiële problemen een beperkte omvang hebben. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen op artikel 12 van het Mobiliteitsfonds en naar het MIRT Projectenoverzicht 2024.

Lucht en geluid
De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. Hieronder is het aantal overschrijdingen van de grenswaarden langs het hoofdwegennet opgenomen.

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 geluidssaneringsplan moet worden opgesteld.

Tabel 30 Lokale luchtkwaliteit NO_2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld

	2018	2019	2020	2021	2022	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	5.500	5.450	5.400	2.350	150	150 knelpunten in 2023

Bron lokale luchtkwaliteit NO_2: Monitoringsrapportage NSL 2022. Bron geluidsknelpunten: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. Lucht: Uit de 13e monitoringsrapportage NSL over 2021 blijkt dat, net als in de vorige monitoringsronde, overal in Nederland aan de grenswaarden voor NO_2 en $PM_{2,5}$ wordt voldaan. De verwachting is dat Nederland aan deze grenswaarden zal blijven voldoen, zoals de prognoses voor 2030 laten zien. Voor PM_{10} geldt dat in 2021 overal in Nederland wordt voldaan aan de PM_{10} jaarnorm. De etmaalnorm voor PM_{10} wordt in enkele gebieden met intensieve veehouderij lokaal nog overschreden.» Dit betekent dat in de betreffende tabel voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet de streefwaarde op 0 kan blijven staan. De cijfers over 2022 worden medio december 2023 gepubliceerd in de 14e Monitoringsrapportage NSL en zullen worden opgenomen in het lenW jaarverslag 2023.
2. Geluid: De peildatum van 2023 betreft de uiterste 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.

Specifieke doelstelling 2: Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen

Motivering

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. De ambitie is nul verkeersslachtoffers in 2050 door samen met verschillende overheden en maatschappelijke partners zoveel mogelijk risico's weg te nemen, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

Subdoelstellingen

De basis voor ons beleid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). De kern van het SPV is een risico-gestuurde aanpak: deze aanpak is erop gericht ongevallen te voorkomen door dáár maatregelen te treffen waar de risico's het grootst zijn en deze het meeste effect hebben.

Subdoelstelling 1: Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg
Om slachtoffers in het verkeer te voorkomen wordt ingezet op het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid op het wegennet. Hierbij wordt ingezet op het verbeteren van de veiligheid van de infrastructuur, het beschermen van risicogroepen, het verbeteren van de veiligheid van voertuigen en het stimuleren van veilig gedrag in het verkeer.

Helaas is er met 737 verkeersdoden sprake van een forse stijging t.o.v. het voorgaande jaar (582 verkeersdoden), en het aantal ligt ook hoger dan de periode vóór COVID. Deze stijging onderstreept opnieuw de noodzaak om extra in te zetten op verkeersveiligheid. Daarom wordt ingezet op de veiligheid van Rijkswegen via onder meer het programma Meer Veilig en via de € 200 miljoen uit het coalitieakkoord voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Met lokale overheden wordt via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 500 miljoen) fors geïnvesteerd in de veiligheid op het lokale wegennet. Ook ondersteunt het ministerie gemeenten bij het veilig maken van de schoolomgeving.
Met oog op het hoge aantal verkeersslachtoffers onder fietsers wordt gewerkt aan een meerjarenplan fietsveiligheid dat eind 2023 aan de Kamer wordt aangeboden.

Meetbare gegevens
Indicatoren risicogestuurde aanpak
De essentie van de risicogestuurde aanpak 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. De definities van deze SPI's zijn weliswaar al uitgewerkt en een deel van de benodigde data is al landelijk beschikbaar voor wegbeheerders. Het streven is om in 2025 alle benodigde data landelijk beschikbaar te kunnen stellen, op een structurele, geschikte en uniforme wijze. Daarnaast zal alle informatie met betrekking tot de SPI's worden getoond in een dashboard dat momenteel wordt ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (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. 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».

Indicator 1: Ontwikkeling aantal verkeerslachtoffers
In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers opgenomen. De ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan in 2050. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gevraagd of een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 mogelijk is. Hoewel een halvering volgens SWOV te ambitieus is, wordt in samenwerking met maatschappelijke partijen en medeoverheden gewerkt aan een lijst met concrete maatregelen waarmee de huidige trend gekeerd kan worden.

Tabel 31 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers						
	Basiswaarde 2002	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal verkeersdoden	1.066	678	661	610	582	737
Ernstig verkeersgewonden (volgens oude meetmethode)	16.100	21.700	21.400	19.700	–	–
Ernstig verkeersgewonden (volgens nieuwe meetmethode)		6.800	6.900	6.500	6.800	n.b.

Bron: Staat van de verkeersveiligheid, 2022

Toelichting
Op 18 april 2023 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er 737 mensen in het verkeer om het leven kwamen in 2022. Dat zijn 155 verkeersdoden meer dan in 2021 toen er 582 verkeersdoden waren. Na drie opeenvolgende jaren van afname van het aantal verkeersdoden is er sprake van een forse stijging en ligt het aantal hoger dan *in de periode vóór COVID*. De meeste fatale slachtoffers, 291, betreffen bestuurders van een fiets (elektrische fiets en conventionele fiets), gevolgd door 225 automobilisten en 57 voetgangers. Het CBS constateert ook dat bij fietsers sprake is van een toename van verkeersdoden door een aanrijding met een ander voertuig.

Naast deze fatale slachtoffers vielen er ook ziekenhuisgewonden. In de Staat van de Verkeersveiligheid heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het aantal ernstig verkeersgewonden[12] voor 2021 vastgesteld op 6.800. De cijfers van ernstig verkeersgewonden liggen in 2021 op hetzelfde niveau als in 2020. De cijfers over 2022 worden dit najaar gepubliceerd.

Specifieke doelstelling 3: Werken aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.

Motivering
We werken in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, heeft het kabinet het doel om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990. Daarom streven we naar slimmer, anders en schoner reizen van personen en vervoer van goederen. We zetten daarbij in op slimmer, anders en schoner reizen. Bij personen- en bestelauto's is zero-emissie voor steeds meer gebruikers een aantrekkelijker alternatief. Voor zwaardere vormen van vervoer zetten we in op verbetering van de efficiency, verandering naar duurzame modaliteit en duurzame transportmiddelen door over te stappen naar zero-emissie voertuigen en inzet van hernieuwbare energiedragers zoals biobrandstoffen. Daarnaast werken we in Europees verband aan normering van emissie van voertuigen door voertuigproducenten. Belangrijke randvoorwaarde voor de transitie is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals hernieuwbare elektriciteit, biobrandstoffen en hernieuwbare waterstof, en de bijbehorende tank- en laadinfra structuur.

Subdoelstellingen
Het duurzame mobiliteitsbeleid is gebaseerd op vijf pijlers:

[12] Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland na 2020 gedefinieerd als een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselernst van MAIS3+ en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Ook internationaal en in de medische wereld wordt een dergelijke definitie aangehouden voor (verkeers)slachtoffers met ernstig letsel. In de oude definitie tot en met 2020 werden ook de «matig ernstig verkeersgewonden» meegenomen met een letselernst van MAIS2.

1. Actieve mobiliteit
2. Vergroenen reisgedrag
3. Elektrische personenauto's
4. Verduurzaming logistiek
5. Hernieuwbare brandstoffen

Aan de hand van deze pijlers zijn vijf subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Verhogen van het aantal fietskilometers
Wanneer meer mensen op de fiets stappen, draagt dit bij aan de doelstelling van een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Daarvoor stimuleren we lopen en fietsen door de fietsinfrastructuur te verbeteren of via gedragsstimulering via het platform Kies de Fiets en de Fietsambassadeurs. In de huidige kabinetsperiode streven we naar een toename van 100.000 meer fietsforensen in 2025 ten opzichte van. De doelstelling van het aantal extra fietsforenzen wordt gemonitord met behulp van een representatief panel waarvan het mobiliteitsgedrag continue gevolgd wordt. De inzet vanuit IenW op het stimuleren van fietsen en lopen draagt bij aan de gezamenlijke streven van het Rijk en de decentrale overheden zoals verwoord in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (Kamerstukken II, 2021/22, 31 305, nr. 362) om in 2027 20% meer fietskilometers te behalen dan in 2017.

Subdoelstelling 2: Verminderen CO_2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen
Nog steeds worden de meeste reizigerskilometers met de fossiele auto gemaakt. Dat geldt voor alle reismotieven. Zo werd de auto in 2019 voor 68% van alle werkgebonden reizigerskilometers gebruikt, en voor 71% van alle recreatieve kilometers (CBS, ODIN, 2019). Er valt dus voldoende CO_2-winst te behalen met het vergroenen van de personenmobiliteit voor verschillende reismotieven. Het inzetten op slimmer, anders en schoner reizen voor alle reismotieven vermindert de CO_2-uitstoot van de personenmobiliteit. Het beleid richt zich daarbij op gedragsveranderingen van specifieke doelgroepen die nu nog niet of onvoldoende bereikt worden en randvoorwaardelijke investeringen voor het versnellen en verbinden van bestaande maatregelen. Voor het totale pakket van maatregelen wordt de bijdrage aan de CO_2-uitstoot periodiek in kaart gebracht.

Subdoelstelling 3: Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn
Personenauto's veroorzaken de helft van alle CO_2-uitstoot van mobiliteit. In het Coalitieakkoord is de ambitie uit het Klimaatakkoord bevestigd om te streven naar enkel emissievrije nieuwverkoop van auto's in Nederland in 2030. Personenauto's hebben een gemiddelde levensduur van ca. 20 jaar. Daarom is de aanpak van de verduurzaming van personenauto's gericht op het doel dat in 2030 100% van de nieuwverkopen emissieloos is. Hiermee wordt geborgd dat in 2050 een mobiliteitssector zonder uitstoot gerealiseerd kan worden. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering. Vanuit de beleidsbegroting XII is een subsidieregeling opgenomen voor de aanschaf of lease van nieuwe en gebruikte personenauto's in de Subsidieregeling Emissieloze Personenauto's Particulieren (SEPP)

Om de groei van elektrisch personenvervoer te kunnen faciliteren wordt gestuurd op een landelijk dekkend laadnetwerk. Afhankelijk van de ingroei van het aantal EV"s en de (technologische) ontwikkeling van voertuigen en batterijen zijn er in 2030 naar huidige verwachting circa 1,7 miljoen laadpunten nodig in Nederland. Voor de publieke ruimte gaat het dan om

400.000 laadpunten, dat zijn 200.000 laadpalen. Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen op de beleidsbegroting XII beschikbaar gesteld voor de realisatie van deze infrastructuur als onderdeel van de energietransitie.

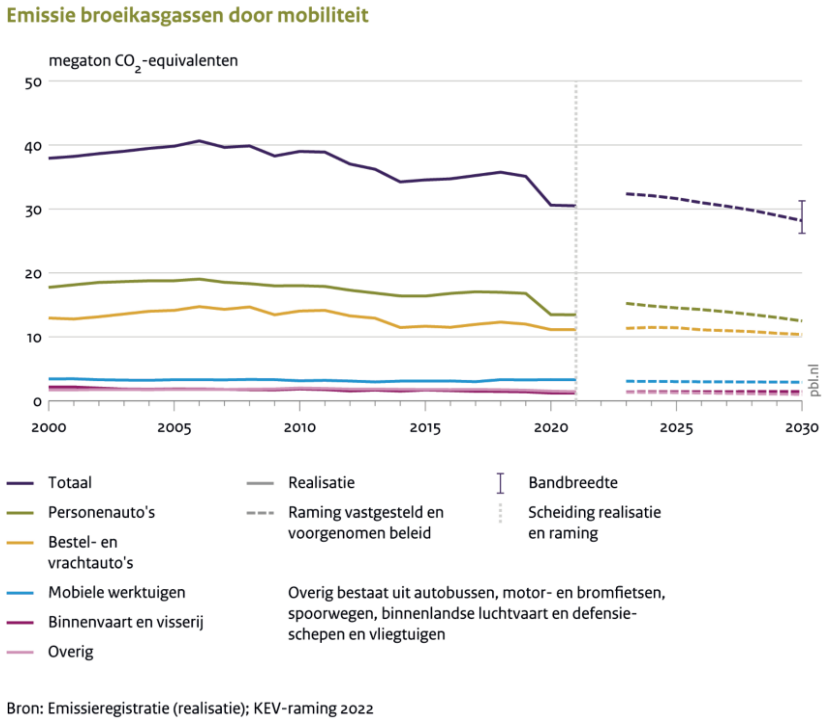
Subdoelstelling 4: Een emissievrije transportsector in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's emissieloos zijn
De aanpak van de verduurzaming van bestel- en vrachtauto's richt zich op een emissievrije transportsector in 2050. Als ijkpunt geldt dat er in 2025 50.000 bestelauto's en 1.000 vrachtauto's zero-emissie zijn en dat uiterlijk in 2030 16.000 emissievrije vrachtauto's en 250.000 emissievrije bestelauto's in Nederland geregistreerd staan. In Europees verband wordt ingezet op ambitieuze emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen voor het openbaar vervoer zero-emissie. Daarnaast geldt er voor 2025 een ijkpunt van tenminste 2.350 zero-emissie bussen. In 2030 moeten alle 5.400 bussen voor het openbaar vervoer zero-emissie zijn. Om de ingroei van emissieloze bestelauto's en vrachtauto's tot stand te brengen wordt vanuit de beleidsbegroting XII de subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) en de regeling aanschafsubsidie trucks (AanZET) verstrekt. Via de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) wordt de bouwsector gestimuleerd om hun werktuigen, vaartuigen en voertuigen te verduurzamen. Ook wordt ingezet op de invoering van zero-emissie zones voor stadslogistiek. Tevens wordt er gewerkt aan alternatief goederenvervoer via spoor, emissievrije binnenvaart en buisleidingen (modal shift).

Subdoelstelling 5: In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 28% hernieuwbare brandstoffen om de CO_2 uitstoot in de keten terug te dringen.
De overstap naar hernieuwbare energiedragers zijn van groot belang om wegtransport te verduurzamen. Het eindbeeld is zero-emissie, door de inzet van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch. Voor de komende decennia is een steeds groter aandeel biobrandstoffen – in met name het zwaar vervoer – een kostenefficiënte manier om CO_2 te reduceren. Dit wordt gedaan via een Europese verplichting om een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen in te zetten in transport; oplopend van 17,9% in 2022 naar 28,0% in 2030. Dit is de jaarverplichting die betrekking heeft op met name benzine en diesel die zijn geleverd in Nederland. Daarmee worden minder fossiele brandstoffen verbruikt en wordt de CO_2-uitstoot verlaagd. De NEa rapporteert hier jaarlijks over. Daarnaast wordt vanaf 2024 extra ingezet op het stimuleren van waterstof in mobiliteit. Vanuit de Europese verordening AFIR wordt verplicht gesteld een basisinfrastructuur voor waterstof te hebben. In een nieuwe subsidieregeling wordt de aanschaf van waterstofvoertuigen en de ontwikkeling van waterstoftankstations aan elkaar gekoppeld. De inzet is daarnaast gericht op het reduceren van de uitstoot van de emissies van het huidige wagenpark door o.a. beleid op te stellen gericht op handhaving van de uitstoot van voertuigen.

Meetbare gegevens
Dashboard klimaatbeleid
Het beleid samenhangend met deze doelstelling is onderdeel van het nationale klimaatbeleid. De voortgang van dit beleid en de ontwikkeling van de broeikasgasemissies in Nederland per sector wordt bijgehouden op het Dashboard Klimaatbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zoals hieronder in deze begroting opgenomen is actuele informatie over de ontwikkelingen op de subdoelstellingen beschikbaar op dit dashboard Mosaic - Mobiliteit (dashboardklimaatbeleid.nl)).

Indicator: Uitstoot CO_2 in mobiliteitssector
Voor 2030 zijn in het kabinet indicatief restemissies per sector overeengekomen. Voor de mobiliteitssector is dit vertaald in een indicatieve nationale uitstoot in 2030 van 23,7 megaton (streefwaarde). Ten opzichte van het ijkjaar 1990 (32,2 Mton) betekent dit ruim een kwart minder uitstoot. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de CO_2 uitstoot van de mobiliteitssector weergegeven.

Figuur 7 Emissie broeikasgassen door mobiliteit



Bron: Emissieregistratie (realisatie); KEV-raming 2022

Toelichting
Het wegverkeer is verantwoordelijk voor circa 85 procent van de uitstoot van broeikasgassen door de binnenlandse mobiliteit. Daarbinnen is het personenautoverkeer de grootste emissiebron, met een aandeel van circa 45 tot 50 procent in het totaal. Het bestelautoverkeer is goed voor circa 10 tot 12 procent van de totale emissies en vrachtauto's nemen circa 24 procent voor hun rekening. Bussen, motorfietsen en bromfietsen veroorzaken in totaal circa 3 procent van de uitstoot. Deze aandelen veranderen maar beperkt richting 2030.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel wegen en verkeersveiligheid.

Beleidsdoorlichting artikel 14
Op 21 oktober 2022 is de beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid aangekondigd (Kamerstukken II, 2022/23, 32 861, nr. 76). De afronding van de beleidsdoorlichting staat geprogrammeerd voor 2023. Het resultaat van de beleidsdoorlichting en de bevindingen van

de onafhankelijk deskundige worden in de tweede helft van 2023 aan de Tweede Kamer, voorzien van een beleidsreactie, aangeboden. De uitkomsten van de beleidsdoorlichting kunnen aanleiding zijn om de in voorliggende begroting geformuleerde specifieke doelen en/of subdoelstellingen aan te passen inclusief bijbehorende meetbare gegevens.

Lucht en geluid
De onderwerpen Lucht en Geluid zijn geen onderdeel van de beleidsdoorlichting. Voor Geluid heeft een afzonderlijke beleidsdoorlichting plaatsgevonden. Het eindrapport van deze doorlichting is op 3 februari 2023 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 2022/23, 32 861, nr. 78). Voor het onderwerp Lucht heeft de Kamer in 2019 de rapportage van de beleidsdoorlichting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht ontvangen (Kamerstukken II, 2018/19, 30 175, nr. 338).

Mobiliteitsvisie 2050
Op 17 maart 2023 is de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie aan de Tweede Kamer aangeboden ((Kamerstukken II, 2022/23, 31 305, nr. 388). De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 bouwt voort op de afspraken over bereikbaarheid in het Coalitieakkoord en verbindt de deelvisies voor de deeldomeinen van mobiliteit, zoals Toekomstperspectief Automobiliteit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020-2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit. De Hoofdlijnennotitie vormt de paraplu over deze deelvisies en zet een strategische koers uit in de vorm van richtinggevende principes voor het toekomstige beleid. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf toekomstbestendigheid, zoals opgenomen in de beleidsagenda van deze begroting.

Stint
Naar aanleiding van het tragische ongeval met een Stint in Oss heeft de toenmalige minister van IenW, na eerste verkennende onderzoeken, besloten om de aanwijzing van de Stint als bijzondere bromfiets per direct te schorsen. Voor de gebruikers van de Stint, voornamelijk kinderdagopvangbedrijven, leidde dit tot schade vanwege de plotselinge waardevermindering van de voertuigen en de aanpassingen in de bedrijfsvoering. Hoewel de kinderopvangsector en het ministerie van IenW in goed overleg tot een convenant met afspraken kwamen over randvoorwaarden voor het veilig gebruik van een nieuw toe te laten Stint[1], bestond er nog het geschil over de rechtmatigheid van de besluiten van de minister om de aanwijzing van de Stint te schorsen en in te trekken. De Staat gedeeltelijk aansprakelijk gesteld voor de aanwijzing van de Stint. In overleg met de vertegenwoordigers van de kinderopvangsector is een voorstel voor compensatie voor gebruikers van de Stint overeengekomen waarmee iedere gebruiker die op 2 oktober 2018 beschikte over een Stint in aanmerking komt. Er is uitgegaan van de wijze van afwikkeling van schade bij verkeersongevallen, waarbij een voertuig ‘total-loss’ is na een ‘van buiten komend onheil’. De verwachting is dat de beleidsregel in 2023 definitief wordt vastgesteld. Vervolgens wordt het voor gebruikers mogelijk om in een periode van twee maanden een aanvraag voor compensatie in te dienen. Na het sluiten van die periode worden de compensatiebeschikkingen vastgesteld en uitgekeerd. Tegen een compensatiebeschikking staat bezwaar en beroep open.

Dutch Metropolitan Innovation
Het DMI-ecosysteem voor mobiliteitsvernieuwing en slimme, duurzame verstedelijking (voorheen DEMS) zet in op een digitale koppeling tussen mobiliteit, ruimte en verduurzaming met als doel om een stevige

basis leggen voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland. Een goede uitwisseling in de data-infrastructuur met uniforme technische en organisatorische afspraken voor meerdere toepassingen in verschillende domeinen zorgt voor volledige publiek-private samenwerking. Deze samenwerking richt zich op innovatieve oplossingen voor de veelheid aan duurzaamheidsopgaven in onze steden. DMI biedt ook kansen voor marktpartijen om nieuwe producten en verdienmodellen op de digitale infrastructuur aan te bieden. Voor het NGF-project Dutch Metropolitan Innovations wordt in totaal € 85,0 miljoen beschikbaar gesteld via de beleidsbegroting XII. Dit project heeft als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data. Een deel van de totale NGF-bijdrage (€ 6,7 miljoen) voor DMI is overgeboekt aan de begroting van BZK voor het deelproject Bouwen aan Digital Twins.

Klimaatakkoord
In het klimaatakkoord en in het verlengde daarvan in het huidige Coalitieakkoord is tot doel gesteld om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland terug te dringen met 55% ten opzichte van 1990. Op 26 april 2023 heeft het kabinet besloten om aanvullende maatregelen te treffen om te kunnen voldoen aan de kabinetsdoelstelling dat de CO_2-uitstoot in 2030 met tenminste 55% is gereduceerd ten opzichte van 1990. Voor de mobiliteitssector wordt hiermee een reductie beoogd van 4 Mton en wordt ruim 1,4 miljard geïnvesteerd.

Vijfde pijler
In het coalitieakkoord is € 265 miljoen uitgetrokken voor het vergroenen van het reisgedrag. Hiervoor is in het duurzaam mobiliteitsbeleid een vijfde pijler toegevoegd.

Basiskwaliteitsniveau netwerken
Het Ministerie van IenW kampt met een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijken: stikstof, maakcapaciteit en financiën. Om die reden is IenW genoodzaakt scherpe keuzes te maken en te focussen op wat wel kan. Daarom wordt in deze kabinetsperiode een beweging gemaakt van aanleg naar instandhouding. Met het Coalitieakkoord heeft het kabinet extra middelen vrijgemaakt voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Hiermee werken we aan de grootste onderhoudsopgave van onze infrastructuur ooit. De komende jaren zetten we maximaal in op behoud van onze wegen, vaarwegen en waterwerken voor meer zekerheid voor gebruikers, marktpartijen en uitvoerders. Zelfs met de aanvullende middelen en capaciteit kunnen we niet al onze ambities nu realiseren. De groei van het productievolume is afhankelijk van beschikbare mensen en middelen. We moeten dus ook nog inhoudelijke keuzes maken. Het Basiskwaliteitsniveau van de netwerken van Rijkswaterstaat geeft aan waar een weg, vaarweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. De realiteit dwingt ons ook tot een vervangings- en renovatieprogramma dat bescheidener is dan we op basis van het prognoserapport Vervanging en Renovatie idealiter zouden hanteren. Hierbij wordt gezocht naar de balans tussen wat nodig is en wat maakbaar is.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 32 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**266.980**	**526.319**	**388.768**	**360.073**	**258.083**	**208.248**	**186.549**
Uitgaven	**256.264**	**346.544**	**503.006**	**444.426**	**317.982**	**252.243**	**200.911**
1 Netwerk	**36.333**	**25.118**	**29.251**	**19.542**	**14.250**	**10.691**	**9.553**
Opdrachten	*8.534*	*14.101*	*15.098*	*12.578*	*9.145*	*5.587*	*4.448*
Voertuigen en Digitale infrastructuur	3.032	6.444	5.699	5.504	2.606	96	68
Wegverkeersbeleid	4.345	6.454	9.114	6.701	6.152	4.866	3.908
Overige opdrachten	1.157	1.203	285	373	387	625	472
Bijdragen aan agentschappen	*8.537*	*8.879*	*7.831*	*6.964*	*5.105*	*5.104*	*5.105*
Waarvan bijdragen aan agentschap RWS	8.120	8.073	7.831	6.964	5.105	5.104	5.105
Overige bijdragen aan agentschappen	417	806	0	0	0	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*15.480*	*764*	*5.814*	*0*	*0*	*0*	*0*
Waarvan bijdragen BES-eilanden	9.820	0	5.694	0	0	0	0
Waarvan bijdragen regio MIRT	5.660	764	120	0	0	0	0
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*3.782*	*1.374*	*508*	*0*	*0*	*0*	*0*
2 Verkeersveiligheid	**20.053**	**24.974**	**52.208**	**16.443**	**17.003**	**16.739**	**16.778**
Opdrachten	*5.298*	*6.591*	*3.999*	*4.358*	*5.343*	*5.189*	*5.228*
Verkeersveiligheid	5.298	6.308	3.999	4.358	5.343	5.189	5.228
Schaderegeling Stint	0	283	0	0	0	0	0
Subsidies	*10.847*	*10.785*	*10.112*	*10.029*	*9.599*	*9.599*	*9.599*
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.243	4.463	4.270	4.268	4.506	4.506	4.506
Veilig Verkeer Nederland (VVN)	3.948	4.244	4.139	4.134	4.220	4.220	4.220
Overige subsidies	2.656	2.078	1.703	1.627	873	873	873
Bijdragen aan agentschappen	*755*	*729*	*689*	*647*	*646*	*646*	*646*
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*30*	*30*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*3.123*	*3.122*	*1.408*	*1.409*	*1.415*	*1.305*	*1.305*
Waarvan bijdragen aan CBR	2.500	2.287	1.408	1.409	1.415	1.305	1.305
Overige bijdragen	623	835	0	0	0	0	0
(Schade)vergoedingen	*0*	*3.717*	*36.000*	*0*	*0*	*0*	*0*
Schaderegeling Stint	0	3.717	36.000	0	0	0	0
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	**199.878**	**296.452**	**421.547**	**408.441**	**286.729**	**224.813**	**174.580**
Opdrachten	*25.093*	*45.419*	*245.865*	*280.472*	*188.960*	*164.998*	*135.865*
Duurzame energiedragers in mobiliteit	818	1.238	1.323	1.333	1.334	1.175	579
Innovatie en Intelligente Transportsystemen	8.217	10.097	12.522	10.882	7.124	5.622	119
NGF-project: Dutch Metropolitan Innovations	0	8.769	16.392	14.349	12.872	10.698	4.446
Duurzame logistiek	7.719	3.604	15.197	0	0	0	0
Programma Vergroening Reisgedrag	1.371	5.736	42.532	37.106	29.875	12.208	12.294
Programma Mobiliteit en Gebieden	462	979	995	1.004	968	961	956
Reservering Klimaatakkoord	0	1.672	64.294	77.344	42.329	40.221	29.341
Strategie	0	771	1.701	1.480	740	748	755
Verkeersemissies	58	845	3.279	3.083	3.162	3.163	3.163
KF: (Slimme) Laadinfrastructuur	0	4.376	31.660	77.680	89.180	88.680	82.680
Reservering Terugsluis Vrachtwagenheffing (VWH)	0	0	55.000	55.000	0	0	0
Overige opdrachten	6.448	7.332	970	1.211	1.376	1.522	1.532
Subsidies	*131.753*	*202.352*	*158.996*	*112.625*	*84.991*	*48.837*	*31.737*
Bronmaatregelen stikstof	28.286	57.598	36.443	64.500	54.500	34.500	24.500

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Elektrisch vervoer	79.464	127.686	113.124	44.420	28.400	13.100	6.000
Duurzame mobiliteit	22.555	14.790	7.123	1.450	0	0	0
Wandel en Fiets	630	1.089	1.117	1.066	1.066	625	625
Overige subsidies	818	1.189	1.189	1.189	1.025	612	612
Bijdragen aan agentschappen	*21.096*	*24.362*	*8.386*	*7.744*	*6.178*	*6.178*	*6.178*
Bijdragen aan agentschap NEA	4.705	5.359	6.257	5.618	4.052	4.052	4.052
Bijdragen aan agentschap RWS	3.446	4.168	1.747	1.744	1.745	1.745	1.745
Overige bijdragen aan agentschappen	12.945	14.835	382	382	381	381	381
Bijdragen aan medeoverheden	*20.320*	*24.216*	*8.300*	*7.600*	*6.600*	*4.800*	*800*
Duurzame mobiliteit	5.547	13.500	7.300	6.600	6.600	4.800	800
Mobiliteit en Gebieden	14.773	2.062	1.000	1.000	0	0	0
KF: Slimme Laadinfra	0	8.624	0	0	0	0	0
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	30	0	0	0	0	0
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*40*	*103*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*1.576*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**3.157**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1 Netwerk (€ 29,3 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 15,1 miljoen)**.
   - *Voertuigen en digitale infrastructuur (€ 5,7 miljoen).* Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale infrastructuur. Het gaat hier onder andere om zes contracten met servers providers (Kia, TomTon, enz.) om data voor bijvoorbeeld aankomende nood- en hulpdiensten, waarschuwingen voor naderende files en rode kruizen bij afgesloten rijbanen te leveren. Door middel van deze samenwerking met de zes contractanten kan Nederland bepaalde prioritaire veiligheidsinformatie bij de weggebruiker in de auto krijgen.
   - *Wegverkeersbeleid (€ 9,1 miljoen).* Dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten in het kader van onderzoeken naar geluid door SWUNG (vastgelegd voor 5 jaar) en campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en kies de beste band). Ook betreft het uitgaven in het kader van MaaS
   - *Overige opdrachten (€ 0,3 miljoen).* Dit betreft uitgaven aan diverse kleine (onderzoeks)opdrachten, onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie van gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT.
2. **Bijdragen aan agentschappen (€ 7,8 miljoen).** De bijdrage aan agentschappen op dit artikelonderdeel is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2024 onder meer capaciteit voor de advisering op het stikstofdossier en voor de besluitvorming van MIRT projecten.

3. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 5,8 miljoen).** Aan het Openbaar Lichaam van Bonaire wordt een bijzondere uitkering betaald voor infrastructurele projecten. In 2022 is de eerste tranche betaald. In 2024 wordt de tweede tranche betaald (€ 5,7 miljoen). De dekking is afkomstig van het Mobiliteitsfonds en de uitgaven worden verantwoord op de HXII begroting.
4. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,5 miljoen).** Dit betreft uitvoeringstoetsen van de RDW. De uitvoeringstoetsen moeten de impact bepalen van de operationalisering van UN/ECE regelgeving voor software updates inzake goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens. Ook behelst het de uitvoeringstoets RDW op het gebied van de cyberbeveiligingsaspecten van voertuigen.

2 Verkeersveiligheid (€ 52,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:
1. **Opdrachten (€ 4,0 miljoen)**.
    - *Verkeersveiligheid (4,0 miljoen)*. 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 (zo'n € 0,1 miljoen), maatregelen fietsveiligheid (€ 0,4 miljoen), het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen (bijv. ouderen). Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). De uitgaven zijn hiervoor zo'n € 1,8 miljoen. De uitgaven hiervoor worden voor een groot deel bij en aan RWS gedaan. Onder dit artikel vallen ook opdrachten (€ 0,6 miljoen) voor rijden onder invloed en de bijdrage aan de Commissie Rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad onder (€ 0,2 miljoen). Tot slot wordt zo'n € 1,0 miljoen uitgegeven aan diverse verkeersveiligheid (onderzoeks)opdrachten.
2. **Subsidies (€ 10,1 miljoen).**
    - *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,3 miljoen) en Veilig Verkeer Nederland (€ 4,1 miljoen).* Er worden in 2024 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren maatschappelijke producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid
    - *Overige subsidies (€ 1,7 miljoen).* In 2024 worden onder andere subsidies verstrekt aan TeamAlert (ca € 0,8 miljoen), CROW (ca € 0,8 miljoen) en aan de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (ca € 0,1 miljoen).
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 0,7 miljoen).** De bijdrage aan agentschappen is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2024 onder meer capaciteit voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.
4. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 1,4 miljoen).** Dit betreft de regulier bijdrage aan CBR voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid.

5. **Schadevergoedingen (€ 36,0 miljoen).** Dit betreft de schadevergoeding voor het gebruik van de Stint als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 22 december 2021. De schadevergoeding wordt vastgelegd in een regeling.

3 Slimme en duurzame mobiliteit (€ 423,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:
1. **Opdrachten (€ 247,4 miljoen)**.
   - *Duurzame energiedragers in mobiliteit (€ 1,3 miljoen).* De opdrachten voor duurzame energiedragers in mobiliteit hebben voornamelijk betrekking op onderzoeksopdrachten voor hernieuwbare energie (bijvoorbeeld batterijen en waterstof).
   - *Innovatie en intelligente transportsystemen (€12,5 miljoen).* De opdrachten in het kader van Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben voor het grootste deel betrekking op opdrachten die het Rijk centraal aangaat ten behoeve van de regio overstijgende uitgaven in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam. In 2024 zal een deel van dit budget derhalve worden overgeboekt naar de bijdrage medeoverheden.
   - *NGF: Dutch Metropolitan innovations (€ 16,4 miljoen).* Met het project Dutch Metropolitan innovations wordt ingezet op een digitale koppeling tussen mobiliteit, ruimte en verduurzaming met als doel om een stevige basis leggen voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland. Voor het jaar 2024 wordt hiervoor € 16,4 miljoen beschikbaar gesteld met als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data.
   - *Duurzame logistiek (€ 15,2 miljoen).* De opdrachten voor duurzame logistiek hebben met name betrekking op opdrachten aan Connekt.
   - *Programma vergroening reisgedrag (€ 42,5 miljoen).* Voor het programma Vergroening Reisgedrag is in 2024 € 42,5 miljoen geraamd. Dit betreft uitgaven voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, bijv. rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijze (sociale innovatie), versterken fietsinfra, minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Onderdeel hiervan is een bedrag van € 3 miljoen voor een subsidie aan Platform 31. Bij Voorjaarsnota 2024 zullen deze middelen op het juiste financiële instrument (subsidies) worden overgeboekt, aangezien de regelingen bij het opmaken van deze ontwerpbegroting nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd.
   - *Programma mobiliteit en gebieden (€ 1,0 miljoen).* De opdrachten voor Programma Mobiliteit en Gebieden betreffen voor een belangrijk deel onderzoeken die gekoppeld zijn aan het MIRT.
   - *Reservering klimaatakkoord (€ 64,3 miljoen).* Op de begroting van IenW staan klimaatmiddelen gereserveerd. Het gaat hier om subsidiemiddelen voor elektrisch vervoer (€ 26,7 miljoen in 2024) en een subsidieregeling voor tankinfrastructuur (€ 13,7 miljoen). De regelingen worden nu ontwikkeld en bij Voorjaarsnota 2024 zullen deze middelen worden overgeboekt naar het juiste financiële instrument subsidies, omdat bij het opmaken van deze ontwerpbegroting de regeling nog niet volledig is vormgegeven. Daarnaast staat er voor opdrachten elektrisch vervoer, duurzame logistiek, de uitvoeringskosten subsidies en zero emissiebussen nog € 24,1 miljoen gereserveerd. Ook deze middelen zullen bij

Voorjaarnota 2024 worden overgeboekt naar het juiste financiële instrument, omdat de programmering voor 2024 bij het opmaken van deze ontwerpbegroting nog niet volledig in beeld is.

- *Strategie (€ 1,7 miljoen).* Voor Strategie is € 1,7 miljoen aan opdrachten geraamd. Voorheen werden deze uitgaven verantwoord op artikel 16 (Openbaar Vervoer en Spoor). Het gaat om uitgaven voor onder andere het Onderzoek Onderweg in Nederland (ODIN).
- *Verkeersemissies (€ 3,3 miljoen).* Voor verkeersemissies zijn opdrachten geraamd in het kader van het monitoren van de stikstofuitstoot, maar ook om de kennis op dit gebied op orde te houden.
- *KF: (slimme) laadinfrastructuur (€ 33,2 miljoen).* De middelen uit het Klimaattransitiefonds voor slimme laadinfrastructuur zijn hier gereserveerd. Bij Voorjaarnota 2024 worden deze middelen naar het juiste financiële instrument overgeboekt, omdat de reeks uit het bestedingsplan nog verder moet worden uitgewerkt. Het gaat hier om investeringen in (slimme) laadinfrastructuur in 2024 en verder. Er zijn drie belangrijke pijlers: opschaling van slim laden (mede ter ontlasting energienet), laden voor logistiek (inclusief voortzetting vliegende brigade) en laden voor bussen, andere doelgroepen en taxi's.
- *Reservering terugsluis VWH (€ 55,0 miljoen).* Voor de terugsluis vrachtwagenheffing is voor 2024 € 55 miljoen overgeboekt naar HXII vanuit het Mobiliteitsfonds voor onder andere de subsidie AanZet. Bij Voorjaarsnota 2024 zullen deze middelen op het juiste financiële instrument (met name subsidies) worden overgeboekt, aangezien de regelingen bij het opmaken van deze ontwerpbegroting nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd.
- *Overige opdrachten (€ 1,0 miljoen).* De overige uitgaven hebben voornamelijk betrekking verduurzamen mobiliteit en diverse (onderzoeks)opdrachten in het kader van slimme en duurzame mobiliteit.

2. **Subsidies (€ 159,0 miljoen).**
   - *Bronmaatregelen stikstof (€ 36,4 miljoen).* Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel. 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. Op dit moment is conform de huidige regeling € 36,4 miljoen begroot.
   - *Elektrisch vervoer (€ 113,1 miljoen).* De betreffen de bijdragen voor de se stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) en de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA). De SEPP heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrisch personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO_2 te verminderen (€ 87,8 miljoen). De SEBA heeft tot doel de ingroei van elektrische bestel- en vrachtauto's te versterken (€ 21,3 miljoen). En de subsidieuitgaven voor vrachtauto's (categorie N1 en N2) bedraagt € 4 miljoen.
   - *Duurzame mobiiteit (€ 7,1 miljoen).* 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_2-uitstoot (€ 6,5 miljoen). Ten behoeve van het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) wordt

in 2024 € 0,1 miljoen beschikbaar gesteld. In 2024 wordt een incidentele subsidie formule E-Races van € 0,2 beschikbaar gesteld. Aan de KNVB wordt een incidentele subsidie beschikbaar gesteld van € 0,2 miljoen. En aan het Platform Hernieuwbare wordt in 2024 € 0,1 miljoen beschikbaar gesteld.
    - *Wandel en fiets (€ 1,1 miljoen)*. De subsidie (€ 0,8 miljoen) draagt bij aan het verbeteren en ontwikkelen van fiets- en wandelroutes. De budgettaire dekking is vanaf 2023 aangevuld vanuit het opdrachtenbudget van programma Fiets. Verder betreft het de subsidie aan de Dutch Cycling Embassy (€ 0,4 miljoen).
    - *Overige subsidies (€ 1,2 miljoen)*. De overige subsidies hebben met name betrekking op een subsidie aan de Vereniging Fietsersbond voor de belangenbehartiging voor fietsen (€ 0,8 miljoen).
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 8,4 miljoen).**
    - *NEA (€ 6,3 miljoen)*. Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa (€ 6,3 miljoen).
    - *RWS (€ 1,7 miljoen).* Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage (€ 1,7 miljoen) wordt capaciteit bij RWS hiervoor gereserveerd.
    - *Overige bijdragen aan agentschappen (€ 0,4 miljoen).* 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.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 8,3 miljoen).** De bijdragen aan medeoverheden betreffen specifieke uitkeringen voor zero emissie bussen. De bijdragen (€ 7,3 miljoen) gaan naar de 13 OV autoriteiten. 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 (zo'n € 1 miljoen).

Ontvangsten (€ 5,8 miljoen)
Hierop worden de ontvangsten verantwoord die IenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat en de bestuurlijke boetes van de ILT. De Buisleidingstraat (LSNed) staat met een ontvangstreeks van € 1 miljoen (per jaar) op de beleidsbegroting en heeft betrekking op entreegelden van nieuwe toetreders. De bestuurlijke boetes die door de ILT zijn geïnd betreft het wegtransport en bedraagt structureel € 4,7 miljoen. Het gaat dan om overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande

tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 33 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen Artikel 14

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 807.000,-	Vereniging Fietsersbond	Voor de belangenbehartiging voor fietsen.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 441.000,-	Stichting Dutch Cycling Embassy	Voor de internationale profileringvan Nederland als fietsland	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 262.000,-	Stichting Landelijk Fietsplatform	Voor de coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 375.000,-	Stichting Wandelnet	Voor de coördinatie en monitoring van het landelijk wandelroutenetwerk en de belangenbehartiging voor wandelen en lopen	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 200.000,-	Stichting Coalitie Anders Reizen	Voor ondersteunende activiteiten ten behoeve van het verduurzamen van zakelijke mobiliteit van werkgevers	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 100.000,-	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A.	Voor de financiële administratie en het beheer, zoals voortvloeit uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer tussen Nederlandse ov-concessieverleners	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 6.000.000,-	St. Platform 31	Voor het programmamanagement Programma Deelmobilititeit	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 34 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2024
juridisch verplicht	85%
bestuurlijk gebonden	15%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 504,5 miljoen) is 85% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Op dit instrument wordt een onderscheid gemaakt tussen de reguliere opdrachtenbudgetten en de gereserveerde klimaatakkoord-middelen. Van het totale opdrachtenbudget 2024 is 72% juridisch verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden.
   - De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten in het kader van wegverkeersbeleid voor onderzoeken naar geluid door SWUNG (vastgelegd voor 5 jaar), campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en kies de beste band). Deze uitgaven liggen vast tot en met 2027. Voor Voertuigen en Digitale infrastructuur liggen juridische verplichtingen vast tot en met 2024 voor contracten met servers providers om data te leveren en uitgaven in het kader van MaaS. Bij verkeersveiligheid liggen diverse campagnes vast (waaronder BOB en MoNo).

Een substantieel deel daarvan wordt betaald aan RWS. De uitgaven in het kader van het NGF-project: Dutch Metropolitan Innovations worden in 2023 voor zes jaar vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van deze begroting zijn de gunningstrajecten in een afrondende fase. De werkzaamheden hebben betrekking op algemene voorzieningen, kennis & afspraken en diverse toepassingen. De uitgaven voor Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben betrekking op dienstverlening door UDAP en licenties DMI. De uitgaven duurzame logistiek zijn onder andere bedoeld voor bouwlogistiek en emissievrije bouwplaatsen. De uitgaven liggen vast tot en met 2024. De uitgaven voor programma duurzame mobiliteit hebben voor een groot deel te maken met MIRT.

- De Klimaatakkoordmiddelen staan voor een deel nog gereserveerd op het opdrachtenbudget en worden jaarlijks overgeboekt naar de subsidies voor elektrische auto's en die van bestel- en vrachtauto's. Dit gebeurt bij Voorjaarnota op basis van de ramingen van de RVO. Deze subsidieplafonds worden in regelingen vastgelegd en zijn dus volledig juridisch verplicht. De subsidieregelingen kennen verschillende looptijden. De terugsluis vrachtwagenheffing is ook voor 100% bestuurlijk verbonden verplicht. Bij Voorjaarsnota worden deze middelen ingezet voor de subsidie elektrisch vervoer.

2. **Subsidies**. Het beschikbare budget 2024 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreffen subsidies voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
   - De subsidies voor verkeersveiligheid bestaan uit:
     - Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. De huidige regelingen lopen tot en met 2024.
     - De overige subsidies bestaan uit TeamAlert en de tijdelijke subsidieregeling SPV 2020-2024. Ook hier gaat het om het uitvoeren van projecten en het leveren van producten gericht op de verkeersveiligheid.
     - Voor de subsidies aan VVN, SWOV, Team Alert en Kennisnetwerk SPV zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen of jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds.
   - De subsidies voor duurzame mobiliteit bestaan uit:
     - Twee subsidies voor bronmaatregelen stikstof: subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) en de tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek (TSL) 2022–2026. De SSEB stimuleert de aanschaf van emissieloze bouwmachines voor bouwwerkzaamheden door ondernemingen in de bouwsector. Deze regeling loopt tot 2025 en wordt daarna verlengd.
     - Subsidies in het kader van elektrisch vervoer: de subsidieregeling voor particulieren auto's (SEPP). Deze loopt tot en met 2024, maar de uitgaven voor leaseauto's (nieuw en gebruikt) lopen tot en met 2028. De subsidieregeling voor bestelauto's 2023 (SEBA) kennen kasuitgaven voor 2024 en verder.
     - Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport. Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van projecten gericht op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van CO_2, alsmede de emissies van NOx, fijn stof en geluid, in de sector

mobiliteit en transport door het gebruik van vervoermiddelen die in hun energiebehoefte worden voorzien door alternatieve brandstoffen. De verwachte kasuitgaven lopen tot en met 2025.
- Overige subsidies. Voor deze subsidies wordt de wettelijke grondslag via de begroting geregeld. Het gaat om subsidies aan maatschappelijke organisatie als Dutch Cycling Embassy, de fietsersbond en Wandel&Fiets.

Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 95% 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) en hebben tevens een structureel karakter.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdragen aan medeoverheden zijn voor 100% juridisch verplicht. Het betreft de specifieke uitkering tot en met 2026 voor «zero emissie bussen». De bijdragen gaan naar de 13 OV autoriteiten. Voor de RISM II (een Europees vastgestelde richtlijn ter verbetering van de verkeersveiligheid in Europa) worden specifieke uitkeringen betaald aan de MIRT regio's. Voor 2024 gaat het om € 1,4 miljoen. Daarnaast wordt aan het Openbaar Lichaam van Bonaire een bijzondere uitkering betaald voor infrastructurele projecten. In 2022 is de eerste tranche betaald. In 2024 wordt de tweede tranche betaald (€ 5,7 miljoen). De dekking is afkomstig van het Mobiliteitsfonds. De uitgaven worden verantwoord op de HX begroting.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. Het gaat hier om bijdrages aan CBR (het vorderingenonderzoek en medisch en rijvaardigheid), RDW en IBKI. De bijdrages zijn verplicht op grond van diverse verstrekte bijdragebrieven aan de hierboven genoemde organisaties en kennen verschillende looptijden. De bijdragen 2024 zijn voor 100% juridisch verplicht.
6. **Overige bijdragen**. Dit betreft de schadevergoeding voor het gebruik van de Stint als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 22 december 2021 en is vastgelegd in een regeling. De uitgaven zijn 100% juridisch verplicht.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzigingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van IenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 35 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet		3.747.277	4.083.535	3.814.584	4.038.742	3.707.850
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet		52.885	119.401	121.801	123.154	111.247
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet		**3.800.162**	**4.202.936**	**3.936.385**	**4.161.896**	**3.819.097**
waarvan						
12.01	Exploitatie	4.401	4.600	9.335	9.945	9.182
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.213.841	1.269.508	1.162.537	1.456.144	1.523.111
12.03	Ontwikkeling	767.944	1.107.326	836.603	755.741	600.903
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.086.142	1.077.284	1.052.899	1.065.731	832.597
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	727.834	744.218	875.011	874.335	853.304

Tabel 36 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 Zuidasdok van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.08 Zuidasdok		191.868	293.805	257.461	311.800	294.495
Andere ontvangsten van artikel 17.08 Zuidasdok		52	65	60	75	72
Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok		**191.920**	**293.870**	**257.521**	**311.875**	**294.567**
waarvan						
17.08	ZuidasDok	191.920	293.870	257.521	311.875	294.567

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabel is 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 een programmering van evaluaties voor toekomstige jaren wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 37 Fiscale regelingen budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 14 (x € miljoen)			
	2022	2023	2024
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen[1]	33	41	62
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen[2]	202	276	392
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's[3]	455	343	241
MRB Halftarief plug-in hybride auto's	48	56	70

1 BPM = Belasting van personenauto's en motorrijwielen
2 MRB = Motorrijtuigenbelasting
3 IB = Inkomstenbelasting; LB = Loonbelasting

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, en het spoor ook voor verladers van goederen een aantrekkelijke vervoersoptie te laten zijn, beheert en stuurt IenW 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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 38 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.16 per artikelonderdeel (bedragen x € 1.000)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**825.715**	**273.669**	**21.437**	**9.293**	**8.756**	**8.173**	**8.158**
Uitgaven	**1.101.614**	**260.497**	**34.202**	**27.092**	**8.996**	**8.419**	**8.412**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	70.609	42.301	13.761	9.525	8.996	8.419	8.412
2 Maatregelenpakket OVS	1.031.005	218.196	20.441	17.567	0	0	0
Ontvangsten	**2.588**	**25.522**	**46.584**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Openbaar Vervoer en Spoor. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 39 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
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. 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 de benutting van de ov-infrastructuur, de ordening van de ov-markt en voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid; –Regelgeving en afspraken over concessieoverstijgende onderwerpen, zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, ov-chipkaart, taxivervoer en ov-data; –Het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en de spoorgoederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels; –De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het

	Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen, 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).
(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 o.a.: –Een concessie voor het reizigersvervoer over het hoofdrailnet, waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd, en een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel); –De uitvoering van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van IenW via de beheerconcessie, zie Mobiliteitsfonds (artikel 13); –De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling, alsmede het vormgeven en uitvoeren van aanpak hoge geluidsbelastingen; –Een bijdrage aan de financiering van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer en het programma Beter Benutten Decentraal Spoor; –Invoering European Railway Traffic Management System (ERTMS) om onder meer de veiligheid verder te verhogen.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstelling van dit beleidsartikel. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

De indicatoren en kengetallen voor openbaar vervoer en spoor geven inzicht in de mate waarin aan de algemene doelstelling voldaan wordt. Zo laten de indicatoren m.b.t. spoorveiligheid zien of de veiligheid op en rond het spoor voldoende op orde is ten opzichte van eerdere jaren. De kengetallen rondom klanttevredenheid, treinpunctualiteit en impactvolle storingen op de infrastructuur geven een indicatie van de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van de modaliteiten. Tenslotte geeft het aantal instappers, het vervoerd ladinggewicht, en het aantal ov-chipkaart transacties inzicht in de betaalbaarheid en de benutting van het ov en spoor.

Tabel 40 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

Indicator	2020	2021	2022
Totaaloordeel	n.b.	8	7,9
Veiligheid	n.b.	8,1	8
Snelheid	n.b.	7,7	7,6
Gemak	n.b.	7,7	7,6
Comfort	n.b.	8,2	8,1
Beleving	n.b.	7,5	7,4
Personeelsmonitor[1]	6,7	n.b.	n.n.b.

1 De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

Toelichting:
De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren.

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. Bron: Bibliotheek Verkeer en Vervoer - CROW

Het onderzoek van 2022 is uitgevoerd na de coronapandemie, maar wel nog in enigszins aangepaste vorm. Ten opzichte van 2018 en 2019 is het onderzoekjaar 2022 compacter; de metingen vonden plaats van april tot en met oktober, waar januari tot en met november gebruikelijk is.

In 2020 was er geen OV-Klantenbarometer en in 2021 was de meetperiode in oktober en november. De groep reizigers was in 2021 anders van samenstelling dan in de jaren voorafgaand aan de coronapandemie; een aantal groepen reisde minder in het ov dan voorheen. Ook in 2022 is de populatie (nog) niet terug naar het oude normaal. Daarnaast heeft het OV in 2022 last gehad van een aantal stakingen, zowel bij NS als bij het regionale openbaar vervoer en er was relatief veel personeelsuitval door ziekte.

Tabel 41 Kengetal: Punctualiteit

Indicator	2018	2019	2020	2021	2022
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	91,5%	91,9%	93,5%	93,5%	91,1%
Treinpunctualiteit goederenvervoer	69,3%	69,7%	70,1%	66,3%	65,5%
Impactvolle storingen op de infrastructuur	542	435	361	406	455
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)[1]	41,58	42,65	40,02	42,62[2]	44,00
Aantal ov-chipkaart transacties	2,7 mld.	2,8 mld.	1,47 mld.	1,56 mld.	1,92 mld.
Aantal instappers regionale treinen[3]	51,7 mln.	50,9 mln.	27,2 mln.	29,5 mln.	n.n.b.
Aantal instappers NS[4]	1,28 mln.	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.	0,96 mln.

1 De cijfers van 2018 en 2019 zijn nader voorlopig en die vanaf 2020 zijn voorlopig.
2 Op basis van de meest actuele rapportage wordt Vervoerd ladinggewicht per spoor voor 2021 aangepast naar 42,62 mln. ton.
3 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.
4 Gemiddelde aantal instappers per werkdag. Doordat de overzichten van NS in- en uitstappers weergeven 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 spoorsysteem, het aantal impactvolle storingen, het aantal ov-chipkaart transactiesen 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, Home | ProRail Reports.

Tabel 42 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodrager)					
Indicator	2018	2019	2020[1]	2021	2022[2]
Aantal STS-passages	137	142	95	105	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	26	34	20	21	n.n.b.
Aanrijding op overwegen[3]	35	46	28	34	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	14	9	5	9	n.n.b.
Aantal spoorsuicides	194	194	198	186	n.n.b.
Totaal aantal treinkm's	163 mln.[4]	165 mln.	152 mln.	160 mln.[5]	n.n.b.

1 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.
2 Gegevens ILT over het jaar 2022 komen beschikbaar in het vierde kwartaal van 2023.
3 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.
4 Cijfer is gecorrigeerd op basis van ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2021.
5 Cijfer is gecorrigeerd op basis van ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2021, Tabel 1, pagina 20.

Toelichting
Hierboven staat een aantal indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. 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, Home | ProRail Reports.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel openbaar vervoer en spoor.

Toekomstbeeld OV (incl. internationaal en goederen)
Er wordt samen met alle betrokken partijen gewerkt aan een herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040. Daarbij wordt de invloed van grote ontwikkelingen zoals inflatie en post-COVID effecten op het OV geduid. Tijdens de landelijke OV en spoortafel in 2023 worden de eerste bevindingen vanuit de herijking met alle betrokken partijen besproken. Doel is om de definitieve resultaten (in de vorm van handelings-perspectieven) vanuit de herijking op te leveren in het eerste halfjaar van 2024. Internationaal spoorvervoer vraagt vanwege de groeiende vraag en noodzakelijke langjarige samenwerking met buitenlandse partijen bijzondere aandacht in de visievorming. Het werkprogramma internationaal spoor voor personenvervoer dat in 2022 is opgeleverd wordt de komende jaren uitgevoerd. Tevens heeft de Kamer gevraagd om een Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer naar analogie van het gelijknamige beeld voor het openbaar vervoer. De visie van het kabinet is via de brief van 7 april 2023 (Kamerstukken II, 29 984, nr. 1095) met de Kamer gedeeld. De uitwerking, samen met alle relevante stakeholders, moet voorts in samenhang met de herijking van het Toekomstbeeld OV en van de Goederenvervoeragenda plaatsvinden. Eind 2023 kan een eerste uitwerking van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer met de Kamer besproken worden.
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. In 2024 start de implementatie-

periode voor de voorgenomen concessie, hierin worden zaken voor de nieuwe concessie (die in 2025 zal ingaan) waaronder het Data Management Systeem verder vormgegeven.

Instandhouding hoofdspoorweginfrastructuur
In het Beleidsprogramma IenW zoals gedeeld met de Kamer wordt aangegeven dat in lijn met de motie Stoffer c.s. (Kamerstukken II, 35 570 A, nr. 63) wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Het plan is gericht op een stabiele langdurige programmering waarbij een basiskwaliteitsniveau wordt afgesproken. Voor de langere termijn werkt het ministerie van IenW samen met ProRail en de Kamer toe naar het definiëren van een nieuw kwaliteitsniveau van de hoofdinfrastructuur van het spoor. Bij het in kaart brengen van de keuzes en prioriteringen voor het aangepaste basiskwaliteitsniveau wordt het ministerie van IenW ondersteund door een externe audit. Zoals u eerder bent geïnformeerd wordt de audit voor het ProRail-netwerk in 2023/2024 uitgevoerd (Kamerstukken II, 35 925-A, nr. 14). Middelen, (netwerk) prestaties en risico's worden in evenwicht gebracht en er wordt ook rekening gehouden met het toekomstbestendig maken van ons spoorinfrastructuurnetwerk.

Samenwerking met ProRail
In 2024 werken we verder aan de versterking van de samenwerking tussen IenW en ProRail. Dit doen we onder meer in het kader van programma Werk aan Uitvoering. Het verbeteren van de relatie tussen beleid en uitvoering staat daarbij centraal. Daarnaast is aandacht voor 'integraal opdrachtgeverschap' richting ProRail.

Modernisering Spoorwegwet
Om Nederland optimaal bereikbaar per spoor te houden wordt gewerkt aan een nieuwe Spoorwegwet. Gestreefd is het wetsvoorstel eind 2023 aan uw Kamer aan te bieden. In januari 2023 is nog een keer gereflecteerd op het wetsvoorstel door de uitvoerings- en handhavingsorganisaties (ILT, ACM en ProRail). Het wetsvoorstel beoogt volledig aan te sluiten op de EU-wetgeving en optimaal gebruik te maken van de ruimte die geboden wordt voor nationale invulling. De invulling zal voornamelijk uitgewerkt worden in de lagere regelgeving waarbij de sector betrokken zal worden, deze zal medio 2024 in concept beschikbaar zijn. Iedere spoorweg krijgt een gebruiksfunctie met een passend kader om onder meer veiligheid te borgen en nieuwe mogelijkheden te faciliteren gericht op de toekomstige mobiliteitsopgaven.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 43 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**825.715**	**273.669**	**21.437**	**9.293**	**8.756**	**8.173**	**8.158**
Uitgaven	**1.101.614**	**260.497**	**34.202**	**27.092**	**8.996**	**8.419**	**8.412**
1. OV en Spoor	**70.609**	**42.301**	**13.761**	**9.525**	**8.996**	**8.419**	**8.412**
Opdrachten	*4.844*	*10.571*	*4.535*	*3.735*	*4.543*	*4.073*	*4.167*
Autoriteit Consument en Markt (ACM)	0	1.783	1.807	1.831	0	0	0
Overige opdrachten	4.844	8.788	2.728	1.904	4.543	4.073	4.167
Subsidies	*33.710*	*16.056*	*5.238*	*1.940*	*1.068*	*961*	*860*
Subsidie NS Sociale Veiligheid	6.000	2.000	2.000	0	0	0	0
Overige subsidies	27.710	14.056	3.238	1.940	1.068	961	860
Bijdragen aan agentschappen	*887*	*1.124*	*844*	*844*	*844*	*844*	*844*
Bijdragen aan medeoverheden	*31.069*	*14.448*	*3.042*	*2.904*	*2.439*	*2.439*	*2.439*
CLU Betuwe en Hoge Snelheidslijn (HSL)	2.623	2.477	2.477	2.439	2.439	2.439	2.439
Overige bijdragen aan medeoverheden	28.446	11.971	565	465	0	0	0
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*99*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*
2. Maatregelenpakket OVS	**1.031.005**	**218.196**	**20.441**	**17.567**	**0**	**0**	**0**
Subsidies	*1.031.005*	*218.196*	*20.441*	*17.567*	*0*	*0*	*0*
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	1.031.005	104.848	11.356	0	0	0	0
Transitievangnet OV	0	113.348	9.085	17.567	0	0	0
Ontvangsten	**2.588**	**25.522**	**46.584**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. OV en Spoor (€ 13,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 4,5 miljoen)**.
   - *Autoriteit Consument en Markt (ACM) (€ 1,8 miljoen).* Dit betreft de de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) 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.
   - *Overige opdrachten (€ 2,7 miljoen).* 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 spoorweg-wetgeving. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer. Deze opdrachten worden door verschillende organisaties uitgevoerd.
2. **Subsidies (€ 5,2 miljoen).**
   - *Subsidie Sociale Veiligheid (€ 2 miljoen).* 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 een ieder 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.

- *Overige subsidies (€ 3,2 miljoen).*
  - *Subsidie nachttrein NS (€ 1,4 miljoen)*. Dit betreft het realiseren van een proef met een grensoverschrijdende treindienst tussen Düsseldorf en Amsterdam Centraal om daarmee de nachttreindienst van ÖBB tussen Innsbruck/Wenen en Düsseldorf door te rijden naar Amsterdam en vice versa. Deze subsidie heeft tot doel om bij te dragen aan het verwachte exploitatietekort op Nederlands grondgebied van de genoemde proef.
  - *Subsidies zoals vermeld in tabel 42 'Wettelijke grondslagen subsidieverlengingen artikel 16' (€ 1,6 miljoen).*
  - *Subsidie Regional Expres 13 (€ 0,2 miljoen).* Dit betreft een bijdrage voor Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) voor het exploitatietekort van de Regional Expres 13 (RE13 Hamm-Dusseldorf-Venlo) dat zich voordoet op Nederlands grondgebied.

3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 0,8 miljoen)**. Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering (€ 0,83 miljoen). 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. Met het KNMI (€ 0,014 miljoen) zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,0 miljoen).**
   - *CLU (€ 2,5 miljoen).* Dit betreft de 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.
   - *Overige bijdragen aan medeoverheden (€ 0,6 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan het Schadevergoedingsschap. Het Schadevergoedingsschap handelt schadevergoedingen af naar aanleiding van onder andere de HSL.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,1 miljoen)**. 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. Maatregelenpakket OVS (€ 20,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Subsidies (€ 20,4 miljoen).**
   - *Beschikaarheidsvergoeding OV sector (€ 11,4 miljoen).* De vergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens Corona van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. De looptijd van de BVOV tot 1 januari 2023 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. De bijdrage vanuit het Rijk is afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten.
   - *Transitievangnet OV (€ 9,1 miljoen)*. 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. Er is 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 reizigersaantallen 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. Voor deze regeling is dekking gevonden in het Mobiliteitsfonds en het benodigde bedrag is overgeboekt naar dit artikel. Naar verwachting wordt in 2024 € 9,1 miljoen besteed aan deze bijdrage Transitievangnet OV. De bijdragen worden verstrekt aan de NS en aan de decentrale concessiehouders. Hiervoor zullen naar verwachting tot en met 2026 betalingen plaatsvinden.

Ontvangsten (€ 46,6 miljoen)
De definitieve bijdragen in het kader van de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022 worden in 2024 vastgesteld. Het is een regeling op nacalculatiebasis. De aanvragers verantwoorden uiterlijk 16 juli 2024. De actuele verwachting is dat de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022 voor een aantal ontvangende partijen lager vastgesteld zal worden dan het voorschot dat zij reeds ontvangen hebben. Op dit moment is de prognose dat na vaststelling in 2024 een bedrag zal worden teruggestort van € 46,6 miljoen.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 44 Wettelijke grondslagen subsidieverlengingen artikel 16

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 398.000,-	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover)	Voor beleidsondersteuning aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Ook in de periode 2025 – 2027 zal jaarlijks maximaal € 0,4 miljoen verstrekt worden voor beleidsondersteuning.	16.01 OV en Spoor
€ 269.000,-	Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken.	Voor het in stand houden van het tweedelijns OV klachtenloket . Ook in de periode 2025 – 2027 zal jaarlijks maximaal € 0,3 miljoen verstrekt worden aan deze stichting voor het in stand houden van het tweedelijns OV klachtenloket.	16.01 OV en Spoor
€ 250.000,-	Stichting CROW	Voor de uitvoering van de OV Klantenbarometer 2024. 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	16.01 OV en Spoor

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
		en vervoer. Het kengetal klanttevredenheid regionaal OV vloeit voort uit de OV-klantenbarometer.Ook in de periode 2025 – 2028 zal jaarlijks maximaal € 0,25 miljoen verstrekt worden voor de OV-klantenbarometer.	
€ 355.000,-	Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteit)	Om de gezamenlijke activiteiten voor de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), Stationstopologie, Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON), Dashboard Deur-tot-Deur en de Staat van het OV optimaal uit te kunnen voeren. Ook in 2025 zal een bedrag van maximaal € 0,36 miljoen verstrekt worden.	16.01 OV en Spoor
€ 337.000,-	Trans Link Systems B.V.	Voor de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer aan Trans Link Systems B.V. Ook in 2025 en in 2026 zal subsidie verstrekt worden voor de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer voor maximaal € 0,35 miljoen in 2025 en maximaal € 0,12 miljoen in 2026.	16.01 OV en Spoor

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 45 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 16

	2024
juridisch verplicht	98%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	2%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 34,2 miljoen) is 98% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Van het opdrachtenbudget in 2024 is 82% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het betreft hier onder andere de jaarlijkse bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM), uitgaven voor de OV-begeleiderskaart, de dialoogfase concessieverlening 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. De opdrachten kennen een verschillende looptijd.
2. **Subsidies.** Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen en beschikkingen en wettelijke bepalingen 100% juridisch verplicht. Dit betreffen met name de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en het Transitievangnet 2023 (TVOV). De beschikbaarheidsvergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens Corona van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. De bijdragen worden verstrekt aan de NS en aan de decentrale concessiehouders. De looptijd van de BVOV is tot 1 januari 2023. Door het systeem van afrekening van verstrekte voorschotten, waarbij de definitieve bijdrage vanuit het Rijk afhankelijk is van de gerealiseerde reizigersopbrengsten, zullen tot en met 2025 hiervoor betalingen plaatsvinden. Er is een

eenmalig transitievangnet voor 2023 ingesteld (zie Kamerstukken 29984, nr. 991). De bijdragen worden verstrekt aan de NS en aan de decentrale concessiehouders. Hiervoor zullen naar verwachting tot en met 2026 betalingen plaatsvinden.
Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.

3. **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.
4. **Bijdrage aan medeoverheden.** De bijdragen aan mede-overheden zijn op grond van de regelingen voor de specifieke uitkeringen en de reeds aangegane verplichtingen 100% juridisch verplicht. het betreft onder meer de 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 waaraan de bijdrage wordt verstrekt.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** De bijdrage internationale organisaties is op grond van verdragen voor 100% juridisch verplicht en kent een structureel karakter. Het betreft bijdragen aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviares (OTIF) en Railforum Nederland.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van IenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 46 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen		2.635.767	11.320.948	2.254.374	2.213.432	1.868.052
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen		228.802	358.115	202.784	202.784	202.784
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen		**2.864.569**	**11.679.063**	**2.457.158**	**2.416.216**	**2.070.836**
waarvan						
13.02	Exploitatie onderhoud en vernieuwing	2.143.402	2.121.260	1.656.620	1.725.133	1.519.931
13.03	Ontwikkeling	504.019	508.621	602.829	494.082	374.911
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	217.148	204.182	197.709	197.001	175.994
13.07	Rente en aflossing	0	8.845.000	0	0	0

Tabel 47 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		1.142.688	500.336	163.340	47.515	36.358
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's						
Totale uitgaven op artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		**1.142.688**	**500.336**	**163.340**	**47.515**	**36.358**
waarvan						
14.01	Regionale infrastructuur	48.227	90.282	19.159	10.408	20.455
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	1.094.461	410.054	144.181	37.107	15.903

Tabel 48 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)						
		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS		345.247	423.976	376.502	442.173	549.989
Andere ontvangsten van artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS		7				
Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS		**345.254**	**423.976**	**376.502**	**442.173**	**549.989**
waarvan						
17.07	ERMTS	161.980	221.812	125.816	158.998	302.782
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	183.274	202.164	250.686	283.175	247.207

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabel is 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 een programmering van evaluaties voor toekomstige jaren wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 49 Fiscale regelingen budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 16 (x € miljoen)			
	2022	2023	2024
Verlaagd btw-tarief Personenvervoer	617	670	697
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer[1]	48	48	48
Reisaftrek OV	6	6	6

1 MRB = Motorrijtuigenbelasting

3.5 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 50 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**60.046**	**254.234**	**114.121**	**80.601**	**106.375**	**60.440**	**10.658**
Uitgaven	**22.536**	**119.451**	**62.788**	**50.954**	**84.211**	**8.651**	**8.035**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Luchtvaart	22.536	119.451	62.788	50.954	84.211	8.651	8.035
Ontvangsten	**3.256**	**4.522**	**12.263**	**13.427**	**7.575**	**1.275**	**1.485**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Luchtvaart. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 51 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	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 stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar volgt uitvoering van de verduurzamingsvoorstellen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota (2020). - Het uitvoeren van het programma Luchtvaart in Transitie dat onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen stimuleert. - Samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties werkt de Minister aan de uitvoering van de innovatiestrategie luchtvaart. - De Minister stimuleert meer en gerichter onderzoek naar niet-CO2-klimaateffecten van de burgerluchtvaart. - Nederland draagt bij aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EUsubsidies voor verduurzaming van de luchtvaart. - De Minister stimuleert en faciliteert innovatieve ontwikkelingen van drones en onbemande luchtvaartuigen door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. - De Minister vindt het van belang dat de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen en verwacht van de luchthavens dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven verkennen.

Regisseren	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. - Regie voeren op de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis door de verbondenheid periodiek te beoordelen aan de hand van het beleidskader netwerkkwaliteit. - Regie voeren om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. 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. - In internationaal verband bijdragen aan de verdere implementatie van het mondiale langetermijndoel van netto-nul CO2-emissies in 2050 vastgesteld door ICAO voor de internationale burgerluchtvaart. - Nederland werkt samen met EU-lidstaten en met de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden omtrent de periodieke evaluatie van CORSIA in 2024. Ook de aanscherping van de certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies staat op de agenda. - Nederland blijft inzetten op het realiseren van een accijns voor luchtvaartbrandstoffen voor commercieel vliegverkeer binnen de EU, middels de herziening van de richtlijn energiebelastingen. - Het vaststellen van de (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. - 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). - 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. - 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).
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026. - Het uitvoeren van de Actieagenda trein en luchtvaart in samenwerking met partners. - Het inzetten op betere internationale (nacht-)treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens. - Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. - Om een nieuwe bovengrens van het aantal vliegtuigbewegingen per jaar voor Schiphol vast te leggen wordt het anticiperend handhaven beëindigd, wordt de balanced approach procedure doorlopen om het luchtvaartverkeersbesluit te wijzigen en wordt er gewerkt aan een nieuw normenstelsel waarbij de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd. - Het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor geluidnormen en aan de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - Het uitwerken van een CO2-plafond per luchthaven. - Verdere implementatie van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - Het uitwerken van wijzigingen voor de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer naar aanleiding van het in werking treden van de Europese richtlijn Renewable Energy Directive III (RED III). - Maatregelen nemen om een mondiaal kwantificeerbaar doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen vast te stellen. - Het samenvoegen van het civiele en militaire luchtruim. - Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening. - Het uitvoeren van een aantal projecten in Caribisch Nederland voor de borging van de luchtvaartveiligheid, zoals het aeronautical ground lightproject.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die inzicht geven in de mate waarin aan de algemene doelstelling wordt voldaan. De systeemmonitor luchtvaartveiligheid en de Staat van Schiphol geeft inzicht in het veiligheidssysteem. Het aantal passagiersbestemmingen van Luchthaven Schiphol schets een beeld van de mate waarin Nederland goed is verbonden met de rest van de wereld. Tot slot geeft de indicator

CO_2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland inzicht in ontwikkelingen van duurzame luchtvaart ten opzichte van eerdere jaren. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Veilige luchtvaart
Luchtvaartveiligheid is niet in één overkoepelden indicator te meten. Het gaat immers om een veiligheidssysteem. Om meer inzicht te geven in de ontwikkeling van dit veiligheidssysteem verschijnt vanaf 2021 jaarlijks een systeemmonitor luchtvaartveiligheid. Daarnaast geeft de ILT jaarlijks in de Staat van Schiphol inzicht in hoe het is gesteld met de veiligheid en duurzaamheid op en rond de luchthaven Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol).

Nederland goed verbonden
Kengetal Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Tabel 52 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar > 2x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Amsterdam	261	264	263	262	266	272	277	271	265	280
Frankfurt	286	286	287	290	309	322	319	295	285	309
London Heathrow	176	179	180	186	203	210	220	249	219	239
Parijs Charles de Gaulle	258	278	274	290	294	316	330	294	264	283
Brussel	181	192	190	193	200	204	203	191	181	185

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. In 2022 biedt Frankfurt de meeste passagiersbestemmingen aan. Schiphol staat op een derde positie, net iets onder Parijs Charles de Gaulle. Ten opzichte van 2021 is het aantal bestemmingen op alle luchthavens toegenomen. Opvallend is dat alleen Schiphol en Londen Heathrow weer boven het niveau van 2019 (pre-COVID) zijn gekomen.

Het streven is om dit kengetal voor de begroting van 2025 te vervangen door een kengetal dat ook de kwaliteit van de bestemmingen weerspiegelt. Daarbij kan geput worden uit de jaarlijkse monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties die vanaf de editie over het jaar 2022 verrijkt wordt met een aanvullende analyse die aansluit op het Beleidskader Netwerkkwaliteit (Kamerstukken II 2022-2023, 31 936, nr. 1021).

Duurzame luchtvaart
Indicator Duurzame luchtvaart: CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

Tabel 53 Indicator: Duurzame luchtvaart: CO2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CO2-uitstoot (Mton)	12,2	12,4	12,1	6,7	7,4	9,7

Bron: op basis van CBS-cijfers over getankte kerosine voor luchtvaart. (De gegevens over 2021 en 2022 zijn voorlopige cijfers. De definitieve cijfers voor 2021 worden bekend gemaakt in het Jaarverslag 2023.)

Toelichting
De CO_2-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor luchtvaart. Op basis van een emissiefactor wordt kg brandstof omgerekend naar kg CO_2. In de ETS-herziening wordt de emissiefactor onder ETS (voorheen 3,15 kg CO_2 per kg kerosine) recht getrokken met CORSIA (3,16 CO_2 per kg kerosine). Conform deze herziening wordt de (geactualiseerde) emissiefactor 3,16 kg CO_2 per kg kerosine gehanteerd.

In het Akkoord Duurzame Luchtvaart is afgesproken om in 2030 de CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland terug te brengen tot het niveau van 2005 (11,1 Mton) en in 2050 tot 50% t.o.v. 2005 (5,5 Mton).

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Luchtvaart.

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

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)).

Bij luchtvaart staan de volgende publieke belangen centraal:

Veilige luchtvaart
Luchtvaartveiligheid is en blijft een topprioriteit binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zoals vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP) streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren. Het nationaal veiligheidsdoel zoals in 2020 geformuleerd in het NLVP, is het continu verbeteren van de luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau.

Met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026 wordt uitvoering gegeven aan het NLVP. Hiermee wordt het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder versterkt. Voor luchtvaartveiligheid is het functioneren van het systeem van regelgeving, toelating, operatie, toezicht en reflectie van groot belang. Als alle onderdelen goed functioneren, draagt dit optimaal bij aan het in stand houden en continu verbeteren van de veiligheid. De middelen die het kabinet ter beschikking heeft gesteld voor de versterking van de luchtvaartautoriteit zijn ingezet om de capaciteit voor regelgeving, vergunningverlening, toezicht en reflectie uit te breiden.

Nederland goed verbonden
De Rijksoverheid zet zich in voor een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen via de lucht. Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland. Goede internationale luchtvaartverbindingen dragen bij aan onze welvaart en ons welzijn. De beschikbare capaciteit op de Nederlandse luchthavens is daarom een kostbaar goed. Het kabinet wil dat die zo zinvol mogelijk wordt benut.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een beleidskader opgesteld om de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit te monitoren en te beoordelen. Een periodieke beoordeling van de netwerkkwaliteit geeft inzicht in de trendmatige ontwikkeling ervan. Deze informatie is bruikbaar voor de inzet van sturingsmechanismen. 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, daarnaast zet het kabinet in op betere internationale (nacht-)treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is met de rest van Europa.

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 de negatieve effecten van de luchtvaart worden verminderd.

Via de Luchthavenbesluiten wordt ook bij de regionale luchthavens van nationale betekenis ingezet op minder hinder. In de luchthavenbesluiten gaat veel aandacht uit naar verminderen geluidhinder en terugdringen luchtemissies en ZZS-stoffen.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
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. In de toekomst wil het kabinet niet sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart.

Het kabinet heeft besloten een nieuwe bovengrens van het aantal vliegtuigbewegingen per jaar vast te leggen. Hiervoor worden 3 sporen doorlopen:
1. Het beëindigen van anticiperend handhaven in combinatie met preferentieel baangebruik. Dit betekent dat de handhavingspunten voor geluidsoverlast niet meer overschreden mogen worden.
2. Het wijzigen van het luchtvaartverkeerbesluit om het nieuwe maximum aantal vliegtuigbewegingen vast te leggen. Hiervoor wordt de balanced approach procedure doorlopen.
3. Er wordt gewerkt aan een nieuw normenstelsel waarbij de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd.

Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol wordt in 2024 uitvoering gegeven aan deze sporen en aan verschillende andere trajecten om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. In 2024 wordt hiertoe onder andere de balanced approach-procedure afgerond en dat een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit wordt gemaakt. Ook wordt verder gewerkt aan de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor geluidnormen en aan de reductie van andere emissies. Dit normenstelsel biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. Tevens wordt gewerkt aan de verdere invulling van de programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda.

Duurzame luchtvaart
De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om daarmee bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijsakkoord. Het internationale karakter van de luchtvaartsector vereist een mondiale aanpak, maar ook op Europees en nationaal niveau worden maatregelen genomen.

Voor de internationale burgerluchtvaart heeft ICAO een mondiaal langetermijndoel van netto-nul CO_2-emissies in 2050 vastgesteld. In 2024 draagt Nederland in internationaal verband bij aan de verdere implementatie van dit langetermijndoel. Het doel is om eind 2023 een mondiaal kwantificeerbaar doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen vast te stellen. 2024 staat in het teken van het nemen van maatregelen om hier invulling aan te geven, onder andere door samenwerking met derde landen. Nederland werkt ook samen met EU-lidstaten en met de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden omtrent de periodieke evaluatie van CORSIA in 2024. Ook de aanscherping van de certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies staat op de agenda.

Nederland zal in 2024 de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen verder implementeren. Ook treedt de Europese richtlijn Renewable Energy Directive III (RED III) op 1 januari 2025 in werking. In de eerste helft van 2024 worden hiervoor de wijzigingen voor de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer aangeboden aan de Tweede Kamer. Daarnaast blijft Nederland inzetten op het realiseren van een accijns voor luchtvaartbrandstoffen voor commercieel vliegverkeer binnen de EU, middels de herziening van de richtlijn energiebelastingen.

Ook draagt Nederland bij aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies voor verduurzaming van de luchtvaart, onder andere via de Horizon Europe werkgroep.

Op nationaal niveau wordt de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel voortgezet. Daar volgt uitvoering van de verduurzamingsvoorstellen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota (2020). Het nationale doel van 14% bijmenging van duurzame brandstoffen in 2030 is onderdeel van dit akkoord. In 2024 zal het ministerie samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel aan dit doel werken via een uitvoeringsagenda duurzame brandstoffen.

Ook werkt het ministerie aan de uitvoering van de innovatiestrategie luchtvaart samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. De innovatiestrategie zet in op technologische ontwikkelingen om de luchtvaart schoner, stiller en veiliger te maken. De innovatiegebieden luchtvaartuigen, duurzame energiedragers (o.a. duurzame brandstoffen, waterstof en (hybride-)elektrisch vliegen), luchtruim en luchthaven en omgeving staan hierin centraal. Ook wordt er een kennisagenda opgesteld ter ondersteuning van de benodigde innovatie. Het programma Luchtvaart in Transitie - het toegekende groeifondsvoorstel – wordt in 2024 verder uitgevoerd. Dit programma stimuleert onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen.

Om de klimaatdoelen voor de luchtvaart te borgen wordt een CO_2-plafond per luchthaven uitgewerkt. Het wetsvoorstel voor het CO_2-plafond zal eind 2024 worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Tot slot zet Nederland in op het stimuleren van meer en gerichter onderzoek naar niet- CO_2-klimaateffecten van de burgerluchtvaart, ter ondersteuning van de in 2023 gepresenteerde beleidsaanpak.

Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit
Regionale luchthavens
Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. Hiertoe zijn in 2023 de procedures gestart. In 2022 is tevens de procedure gestart voor de wijziging van het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven waar sprake is van civiel medegebruik. Inzet is om deze (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor het einde van 2024 vast te stellen.

Het Rijk vindt het van belang dat deze luchthavens zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is daarom aangegeven dat van de luchthavens verwacht wordt dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven verkennen, daarbij rekening houdend met de uitgangspunten en ambities uit de Luchtvaartnota. Van belang bij de ontwikkeling is dat de geluidbelasting en uitstoot van verontreinigende stoffen eerst omlaag moet, voordat eventuele groei verdiend kan worden. De luchthavens zijn daarmee aan de slag gegaan en op basis van de regionale verkenning per luchthaven wordt de aanvraag voor een luchthavenbesluit door de luchthavens voorbereid.

Voor de vaststelling van de luchthavenbesluiten worden zorgvuldige procedures doorlopen met goede betrokkenheid van de omgeving, stakeholders en andere belanghebbenden. Voor de geluidberekeningen zal in de luchthavenbesluiten gebruik worden gemaakt van actuele invoergegevens en de nieuwe berekeningsmethoden Doc29 en NORAH. Ook wordt gewerkt aan het ontwikkelen van emissiegrenswaarden voor luchtkwaliteit.

Luchtruim
In 2024 worden de beheerders van het civiele en militaire luchtruim samengevoegd. Dit gebeurt met de integratie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het militaire Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). Deze integratie vergroot een veilig en effectief gebruik van het luchtruim. De grondwettelijke taken van Defensie blijven hierin geborgd. Dit betreft het huidige gebruik van het luchtruim en staat los van de lopende luchtruimherziening.

In 2024 starten binnen de Pan-Europese luchtverkeersleidingsorganisatie Eurocontrol de gesprekken over een nieuw Performance Plan, dat alle staten voor hun eigen luchtruim moeten opstellen. Hierin moet worden aangetoond dat staten de doelstellingen op het gebied van kosteneffectiviteit, milieu/duurzaamheid, veiligheid en capaciteit realiseren. De huidige periode loopt tot en met 2024.

Caribisch Nederland
In 2024 worden in Caribisch Nederland een aantal projecten uitgevoerd ter verbetering van de luchtvaartveiligheid. Ook zullen de drie Caribisch-Nederlandse gemeenten Bonaire, Sint Eustatius en Saba een beheer- en onderhoudsplan gereed hebben om de luchthavens ook in de toekomst veilig en bereikbaar te houden.

Programma 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 Lelystad Airport overloopluchthaven van Schiphol medio 2024 zal geschieden als er zicht is op een oplossing voor de laagvliegroutes en er een natuurvergunning is.

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 voor alle luchtruimgebruikers, verduurzaming van het luchtruim zodat de impact van vliegen op het klimaat en hinder in de omgeving wordt beperkt, en het verruimen van de civiele capaciteit en de militaire missie-effectiviteit. De verruiming van de civiele capaciteit is nodig om een duurzame afhandeling mogelijk te maken. Daarnaast is passende militaire oefenruimte nodig vanwege de F-35. Het programma wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Op 14 oktober 2022 is de definitieve Voorkeursbeslissing (VKB) vastgesteld. Daarmee is de volgende fase van het programma de Ontwerp- en Realisatiefase gestart. De invulling geschiedt gefaseerd via diverse projecten. Daarbij is de betrokkenheid van stakeholders een belangrijk uitgangspunt.

Onbemande Luchtvaart
Het kabinet geeft de sector van onbemande luchtvaart de ruimte om vernieuwende technologie en diensten mogelijk te maken waarbij rekening gehouden dient te worden met onder meer veiligheid, duurzaamheid en maatschappelijke acceptatie. De maatschappelijke mogelijkheden en het economisch potentieel rond onbemande luchtvaartuigen worden mede daardoor dan ook steeds meer benut (vb. inspecties, toezicht en transport). In 2024 zullen de eerste structurele maatschappelijke toepassingen met onbemande luchtvaartuigen worden geïmplementeerd. Het ministerie van IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. Belangrijke activiteiten hieromtrent zijn het implementeren van Europese voorschriften (vb. U-Space, dynamische kaarten, zonering, opleiden, registratie), kennisontwikkeling (vb. test- en experimenteerkader) en onderzoek (vb. vertiports, urban air mobility).

Bestuur en samenwerking
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 het omgevingsmanagement worden ingezet om de belanghebbenden zo goed mogelijk te betrekken en te informeren. Naast de (in-)formele participatie bij de besluitvormingsmomenten wordt jaarlijks een nationale Luchtvaartdag georganiseerd en wordt een breed draagvlakonderzoek uitgevoerd onder de Nederlandse bevolking.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 54 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**60.046**	**254.234**	**114.121**	**80.601**	**106.375**	**60.440**	**10.658**
Uitgaven	**22.536**	**119.451**	**62.788**	**50.954**	**84.211**	**8.651**	**8.035**
1. Luchtvaart	**22.536**	**119.451**	**62.788**	**50.954**	**84.211**	**8.651**	**8.035**
Opdrachten	*9.254*	*13.831*	*26.050*	*22.690*	*15.626*	*6.107*	*5.411*
GIS-4 regeling	*0*	*0*	*10.366*	*12.000*	*6.335*	*0*	*0*
NGF-project: Luchtvaart in transitie	0	887	80	80	80	80	80
Caribisch Nederland	287	385	467	465	465	465	465
Klimaatbeleid	1.315	953	1.188	376	400	400	400
Luchtruim Regio Luchthaven	1.138	1.108	1.071	1.212	1.205	1.475	1.489
Luchtruimherziening	811	1.295	1.402	1.333	2.013	1.118	1.118
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	373	2.868	4.275	4.251	2.196	0	0
Overige opdrachten	5.330	6.335	7.201	2.973	2.932	2.569	1.859
Subsidies	*3.250*	*96.926*	*34.270*	*25.953*	*66.270*	*636*	*716*
Subsidies omploegen graanresten	1.436	1.700	1.701	0	0	0	0
NGF-project Luchtvaart in transitie	0	89.940	30.405	23.865	64.493	0	0
Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	781	1.205	1.205	1.205	1.205	264	269
Overige Subsidies	1.033	4.081	959	883	572	372	447
Bijdragen aan agentschappen	*6.568*	*1.443*	*627*	*473*	*473*	*53*	*53*
Bijdragen aan medeoverheden	*500*	*1.550*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*2.399*	*1.625*	*1.626*	*1.625*	*1.625*	*1.625*	*1.625*
International Civil Aviation Organization (ICAO) (HGIS)	1.900	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	499	170	171	170	170	170	170
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*565*	*2.365*	*215*	*213*	*217*	*230*	*230*
Leningen	*0*	*1.711*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**3.256**	**4.522**	**12.263**	**13.427**	**7.575**	**1.275**	**1.485**

Tabel 55 Uitspliting verplichtingen artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**60.046**	**254.234**	**114.121**	**80.601**	**106.375**	**60.440**	**10.658**
waarvan garantieverplichtingen	34.700	52.600	51.800	54.300	68.800	53.100	0
waarvan overige verplichtingen	25.346	201.634	62.321	26.301	37.575	7.340	10.658

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Luchtvaart (€ 62,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 26,1 miljoen).**
   - *GIS 4 Heffing (€ 10,4 miljoen)*. Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door woningen van geluidsisolatie te voorzien. De geplande uitgaven voor 2024 en verder hebben betrekking op geluidsisolatie.

- *Caribisch Nederland* (€ *0,5 miljoen*). Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties.
- *Opdrachten klimaatbeleid (€ 1,2 miljoen)*. 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_2.
- *Opdrachten luchtruim regionale luchthavens* (€ 1,1 miljoen). Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. 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 (€ 1,4 miljoen)*. Begin 2018 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan. Op 14 oktober 2022 is de definitieve Voorkeursbeslissing vastgesteld. De Planuitwerkingsfase loopt in 2023 en staat in het teken van de inhoudelijke stappen; onderzoek, ontwerp en simulaties. De Realisatiefase met stapsgewijze implementatie start vanaf 2024 tot 2035. De Tweede Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 2 90
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 4,3 miljoen).* Opdrachten hebben betrekking op de afronding van de balanced approachprocedure, de ontwikkeling van het nieuwe stelsel van geluidsnormen en andere emissies en de uitvoering van de gebiedsagenda.
- Overige opdrachten (€ 7,2 miljoen). Betreft onder andere:
  - *OVV-follow-up*. In 2024 wordt het derde externe onafhankelijke onderzoek uitgevoerd m.b.t de implementatie van de aanbevelingen van het OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) uit het 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022– 2023, 36 200 XII, nr. 2 91).
  - *Lelystad Airport* . 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 overlooplucht haven van Schiphol niet eerder dan medio 2024 zal plaatsvinden.
  - *Omgevingsmanagement en Projectbeheer*. 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 2024 wordt uitvoering gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024. In het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) worden de maatregelen opgenomen waarmee IenW 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 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 2 92).
- *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 duurzame luchtvaart*. De luchtvaart staat voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen te verlagen. IenW zal in 2024 door middel van opdrachten bijdragen een de kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van duurzame technologieën en brandstof.
- *Onbemande luchtvaart (drones).* Opdrachten hiervoor worden ingezet voor de implementatie van Europese voorschriften bijvoorbeeld door de ontwikkeling van U-space conform nieuwe Europese regels, kennisontwikkeling en onderzoek bijvoorbeeld voor vertiports en urban air mobility.

2. **Subsidies (€ 34,3 miljoen)**
   - *Subsidies omploegen graanresten (€ 1,7 miljoen)*. Versneld onderwerken graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol. Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. De afgelopen jaren was er een subsidieregeling voor het bijdragen

aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. De reeds bestaande regeling is verlengd tot en met 2024 voor maximaal € 1,7 miljoen. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten.

- *Subsidie luchtvaart in transitie (NGF) (€ 30,4 miljoen).* 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 datadeelinfrastructuur (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. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 2
- *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,2 miljoen).* Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Nadere toelichting is te vinden in tabel 53 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel17*.
- *Overige subsidies (€ 1,0 miljoen).* Dit betreft diverse subsidies die nader worden toegelicht in tabel 53 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*.

3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 0,6 miljoen)**. Dit betreft voornamelijk de bijdrage aan RWS voor beleidsondersteuning en advies (BOA) voor Schiphol.
4. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,6 miljoen).** Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), 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 2024 een bedrag uitgegeven van circa € 1,6 miljoen, waarvan € 1,45 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,2 miljoen)**. 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 Soesterbergradar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol een bijdrage verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).
6. **Lening (€ 1,7 miljoen)** Het budget van € 1,7 miljoen in 2023 wat nu nog op de begroting van het minsterie van IenW staat, is bedoeld voor de terugbetaling aan het ministerie van BZK voor hun deel van de lening Winair (zie ook paragraaf 2.6 Overzicht Risicoregelingen voor verdere toelichting).

Ontvangsten (€ 12,3 miljoen)
Dit betreft met name de desaldering van de GIS-4 heffing (€ 11,0 miljoen). Deze heffing loopt via de ontvangsten. De overige ontvangsten van € 1,3 miljoen betreft met name enkele kleinere ontvangsten en betreft de desaldering van ontvangsten Lelystad, waarbij er per saldo € 0,4 miljoen wordt ontvangen Daarnaast betreft het de subsidie tarieven Bonair van € 0,3 miljoen en de eenzijdige ophoging van de ontvangsten in het kader

van de heffing gevelisolatie Maastricht (€ 0,3 miljoen). Tot slot betreft het de ontvangstenverhoging die bij Voorjaarsnota 2017 is doorgevoerd voor de verrekeningen Eurocontrol en ontvangsten van de ACM die de kosten van haar toezichtstaken deels aan de sector doorbelast (€ 0,3 miljoen).

Garantieverplichting 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 € 52,6 miljoen in 2023 en maximaal € 51,8 miljoen in 2024. IenW stelt zich garant voor deze leningen.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 56 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 1.205.000,-	Maatschappelijke Raad Schiphol	IenW draagt in de jaren 2023 t/m 2026 financieel bij aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, maatschappelijke- en brancheorganisaties, en experts met als doel om de dialoog te faciliteren over het Schipholbeleid, het ministerie en Schiphol gevraagd en ongevraagd te adviseren en belangen en perspectieven van de omgeving te kanaliseren. De bijdrage voor de jaren 2023 t/m 2026 bedraagt jaarlijks maximaal € 1.205.000.	17.01 Luchtvaart
€ 80.000,-	Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland	Voor de coördinatie van de ruivangsten ten behoeve van de luchtvaartveiligheid.	17.01 Luchtvaart
€ 150.000,-	Stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport	Voor leefbaarheidsprojecten in de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.	17.01 Luchtvaart
€ 310.000,-	Dutch Carribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)	Voor een deel van de kosten van de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. Het bedrag is exclusief ecentuele koersverschillen.	17.01 Luchtvaart
€ 280.000,-	De Commissies regionaal overleg bij de luchthavens van Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam[1]	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraag € 70.000.	17.01 Luchtvaart

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 70.000,-	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor de instandhouding van het Luchthaven Eindhoven Overleg.	17.01 Luchtvaart
€ 50.000,-	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven.	17.01 Luchtvaart
€ 50.000,-	Stichting AviAssist	Voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. IenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen ten aanzien van luchtvaartveiligheid zoals neergelegd in het State Safety Programme.	17.01 Luchtvaart
€ 50.000,-	Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)	Voor de inhuur van externe ondersteuning door bewonersvertegenwoordigingen. IenW 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. De Stichting ABReL draagt bij aan de regionale verkenningen rond de regionale luchthavens, de bijdrage aan landelijke (beleids-)vraagstukken en deelname aan de nationale luchtvaarttafel (als uitwerking van de Luchtvaartnota).	17.01 Luchtvaart

1 Het maximale bedrag per commissie bedraag € 70.000.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 57 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2024
juridisch verplicht	94%
bestuurlijk gebonden	6%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 62,8 miljoen) is 94% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 87% juridisch verplicht en voor de rest bestuurlijk gebonden. De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten Caribisch Nederland, klimaatbeleid, geluidisolatie Schiphol, regionale luchthaven, luchtruimherziening, onbemande luchtvaart, NLVP, internationale bereikbaarheid en KDC.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 99% juridisch verplicht. Het subsidiebudget betreft met name het NGF-project Luchtvaart in transitie. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen 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.

4. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's.** De uitgaven aan de Luchtverkeersleiding Nederland zijn volledig juridisch verplicht op basis volgend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg'. Dit betreft een structurele bijdrage.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties** . Het beschikbare budget in 2024 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.

3.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 58 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**115.084**	**66.377**	**303.462**	**45.536**	**42.905**	**26.039**	**14.393**
Uitgaven	**55.423**	**88.416**	**195.353**	**182.903**	**82.030**	**28.252**	**14.393**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Scheepvaart en Havens	55.423	88.416	195.353	182.903	82.030	28.252	14.393
Ontvangsten	**495**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Scheepvaart en Havens. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 59 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. Met het walstroomprogramma stimuleert IenW de verduurzaming van havens en scheepvaart met als doel te voldoen aan de Europese verplichtingen uit de EU.
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het maritiem beleid. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nutisch beheer. De Minister zet in op intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen die betrokken zijn bij de maritieme beleidsopgaven. 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 in de EU en in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). 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.
(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

Rol	Toelichting
	toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Rijkswaterstaat (RWS) voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die inzicht geven in de mate waarin aan de algemene doelstelling wordt voldaan. De indicator passeertijd sluizen geeft inzicht in het percentage schepen dat binnen de normtijd de sluis passeert. De scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen «Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebiedenbieden», «Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage», «Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee» en «Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren» bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Indicator: Passeertijd sluizen
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 sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald.

Tabel 60 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2023*
Hoofdtransportas	66%	63%	65%	65%	60%	56%	85%
Hoofdvaarweg	80%	75%	77%	78%	80%	80%	75%
Overige vaarweg	88%	87%	85%	87%	89%	88%	70%

[1]Bron: Rijkswaterstaat 2023

* Er zijn geen afspraken gemaakt met Beleid over de streefwaarden voor 2023. Daarom zijn de streefwaarden voor 2021 (net als in 2022) overgenomen als referentiewaarde.

Toelichting:
De lage score op de hoofdtransportas is onder andere het gevolg van het geplande onderhoud aan de Volkeraksluizen (regio West-Nederland Zuid) en de lange passeertijden in Terneuzen (regio Zee en Delta). In 2023 wordt er een nieuwe sluiskolk geopend in Terneuzen waardoor er wordt verwacht dat de passeertijd verbetert. De passeertijden op de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen vallen binnen de streefwaarde.

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden
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.

Tabel 61 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)

	Basiswaarde 2005	2017	2018[1]	2019	2020	2021	2022
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	47,9	50,3	50,3	49,7	49,9	50,8
Mainport Rotterdam	34,9	37,2	36,8	36,6	36,7	37,4	37,3
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,7	13,5	13,8	13	12,5	13,4

1 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.

Bron: Havenbedrijf Rotterdam

Toelichting

Het «Totaal Nederlandse Zeehavens» kent een aanzienlijke stijging van het marktaandeel. Rotterdam zag zijn aandeel nagenoeg gelijk blijven met een lichte daling (1,32 mln. ton), maar de overige Nederlandse Zeehavens vertoonden een zeer goed herstel na COVID 19 en daarmee stijgen de totaalcijfers uit boven 2019. De belangrijkste stijgingen zijn in massagoed (zoals kolen en olie). Het containersegment laat een daling van 9,6% zien tot ca. 140 mln. ton. De haven van Antwerpen (de 2e haven van NW Europa) kende in 2022 een lichte daling van 0,1% (1,65 mln. ton). In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven (37,4% aandeel tegenover 22,9% van Antwerpen).

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage

Onderstaande kengetal geeft 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.

Tabel 62 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
Aantallen						
Handelsvaart	761	757	744	748	742	691
Zeesleepvaart	291	299	302	303	304	312
Waterbouw	176	168	170	169	166	143
Totaal	1.228	1.224	1.216	1.220	1.212	1.146
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	6.275	6.229	6.242	6.076	6.087	5.668
Zeesleepvaart	444	532	531	557	542	590
Waterbouw	572	545	552	566	540	554
Totaal	7.291	7.306	7.325	7.199	7.169	6.812
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
Aantallen						
Handelsvaart	458	474	507	503	529	n.n.b.
Zeesleepvaart	499	496	496	520	519	n.n.b.
Waterbouw	63	57	69	69	67	n.n.b.
Totaal	1.020	1.027	1.072	1.092	1.115	
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	7.700	8.806	8.675	9.045	9.886	n.n.b.
Zeesleepvaart	1.706	1.779	1.721	1.581	1.789	n.n.b.
Waterbouw	328	319	333	340	341	n.n.b.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	9.734	10.184	10.729	10.966	12.016	

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2023. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS.

1) Vanaf 2022 is als gevolg van een verbeterde methodiek de reeks aangepast. Onderdeel van de verbetering is, vergelijkbaar met de uitsluiting van pontons met een GT < 1000, ook andere vaartuigen zonder voortstuwing uit te sluiten indien GT < 1000.

Toelichting
In 2022 is de vloot onder Nederlandse vlag toegenomen met 14 schepen. De categorie Zeesleepvaart zorgde daarin voor de grootste toename. De groei dan wel afname van de vloot is een indicator voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. De groei van de vloot in het geheel (Nederlandse vlag en buitenlandse vlag) is een indicator voor de investeringskracht van de zeevaartsector in Nederland en daarmee onder andere een indicator voor de internationale concurrentiekracht. Deze indicatoren zijn echter 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.

De gegevens over de ontwikkeling in aantallen en brutotonage (van vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer) over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van deze begroting. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2023.

Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee. Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:
- Zeer ernstig scheepsongeval: ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.
- Ernstig scheepvaartongeval: ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs, rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:
  - structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage onderwaterschip, uitval voortstuwing, grote schade aan accommodatie, etc., of
  - schade aan het milieu, of
  - averij die sleephulp of walassistentie noodzakelijk maakt.
- Minder ernstige scheepsongevallen: alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorieën zeer ernstige of ernstige scheepsongevallen vallen.

Tabel 63 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zeer ernstige scheepsongevallen	2	1	5	1	1	2
Ernstige scheepsongevallen	12	10	4	6	10	12
Andersoortige scheepsongevallen	16	32	31	24	31	41
Totaal aantal ongevallen	30	43	40	31	42	55
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	1	0	3	0	0	0
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	3	0	4	2	1	2

Bron: Rijkswaterstaat 2023, cijfers scheepsongevallen Noordzee (EEZ gebied).

Toelichting
In 2022 zijn twee zeer ernstig scheepsongevallen (ZESO) geregistreerd en twaalf ernstige scheepsongevallen (ESO). De twee zeer ernstige scheepsongevallen betroffen beide recreatievaart waarbij het schip verloren is gegaan door kapseizen/omslaan. Er zijn in 2022 geen dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee. Het totaal van het aantal scheepsongevallen op de Noordzee volgt de trend van de afgelopen jaren.

Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op de Nederlandse binnenwateren. Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:

– (zeer) ernstige scheepsongevallen. Hier wordt gedoeld op de «significante ongevallen», waar het gaat om ongevallen waarbij een schip niet meer verder kan of mag varen als gevolg van dat scheepsongeval of als er ernstige schade aan lading, infrastructuur of milieu is, en daarbij een stremming van de vaarweg optreedt of als er (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden te betreuren zijn. Voor de overzichtelijkheid is hier gebruik gemaakt van de termen die bij de Noordzee worden gehanteerd. Het verschil in terminologie voor scheepvaartongevallen op de Noordzee (zeer ernstig en ernstig) en binnenwateren (significant) wordt verklaard door de internationale afspraken die hierover zijn gemaakt binnen de IMO (International Maritime Organization).
– Andersoortige scheepsongevallen zijn alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorie (zeer) ernstige scheepsongevallen vallen.

Tabel 64 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren						
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	161	178	160	175	148	188
Andersoortige ongevallen	973	1.179	1.119	1.068	1.077	1.131
Totaal aantal ongevallen	1.134	1.357	1.279	1.243	1.225	1.319
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	8	2	5	3	5	21
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	33	55	71	39	42	59

Bron: Rijkswaterstaat 2023, alle scheepvaart (beroepsvaart en recreatievaart) zowel buitenlandse vlag als NL vlag op de Nederlandse wateren

Toelichting
Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2022 in totaal 1319 ongevallen geregistreerd, waarvan 188 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Deze toename ten opzichte van 2021 (148) is te herleiden naar meer geregistreerde significante aanvaringen met infrastructuur en enkelzijdige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2022 21 dodelijke slachtoffers te betreuren. Dit is een forse stijging ten opzicht van het meerjarig gemiddelde.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel scheepvaart en havens.

Binnenvaart
De binnenvaart in Nederland is van groot maatschappelijk belang, maar onvoldoende 'toekomstbestendig'. Daarom is met een groot aantal stakeholders – op initiatief van IenW - gesprekken gevoerd om de belangrijkste uitdagingen in de binnenvaart te identificeren. De binnenvaart moet beter inspelen op de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en klimaatverandering. De noodzakelijke transities zijn in de brief 'Toekomst Binnenvaart' van 30 november 2022 thematisch uitgewerkt.

Klimaatmitigatie
Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren en onze koploperinzet waar te maken, nemen we de volgende stappen. Op het gebied van klimaatmitigatie wordt in 2024 gewerkt aan diverse prioriteiten. Het gaat hierbij om:
– Implementatie van de Europese Fit-for-55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met NEa en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving;
– Uitwerking en implementatie van mondiale afspraken over broeikasgasreductie in de zeevaart die dit jaar gemaakt worden in de International Maritime Organisation (IMO);
– Opvolging geven aan de maritieme brandstoftransitie en wat dit vraagt van het Nederlands energiesysteem, op basis van o.a. het Nationaal Plan Energiesysteem en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart die beiden in 2023 gepubliceerd worden;
– Een routekaart naar klimaatneutraliteit en een (nagenoeg) zero emissie binnenvaart per 2050;
– Vervolg geven aan het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden en opties om de verduurzaming van de binnenvaartvloot te versnellen met behulp van normering;
– Een uitvoeringsplan voor de versnelde transitie naar de toepassing van waterstof en methanol in de binnenvaart;
– De verdere uitrol van walstroom in de Nederlandse havens.

Walstroom
Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. Daarnaast is € 150 miljoen 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. Ter aanvulling hiervan is uit het klimaatfonds nog € 40 miljoen extra beschikbaar gesteld.

Maritieme veiligheid
Maritieme veiligheid en daarmee maritieme security en cybersecurity zijn de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan. Het verbeteren van de maritieme veiligheid behelst het in kaart brengen van de grootste risico's, deze analyseren en beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak). Er wordt gewerkt aan een strategie ter bescherming van de Noordzee-infrastructuur. In 2024 treedt daarnaast de herziene Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn (NIB) in werking. Hiermee gaan voor meer haven-gerelateerde ondernemingen een zorgplicht, meldplicht en toezichtafspraken gelden. De middelen die het kabinet heeft vrijgemaakt voor scheepvaartveiligheid in relatie tot de uitbreiding van windenergie op zee zullen in 2024 en daarna worden omgezet in concrete maatregelen.

Maritiem Masterplan
Met het Maritiem Masterplan wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Vanuit het Nationaal Groeifonds is € 100 miljoen onvoorwaardelijk en € 110 miljoen voorwaardelijk toegekend. Het project start begin 2024 en heeft een looptijd van tien jaar. De demonstraties aan boord van schepen worden gedaan met waterstof, methanol of LNG met carbon capture en tevens wordt de informatie over de resultaten van deze demonstraties (via een digitaal platform) gedeeld. Onder het opzetten en uitwerken van een human capital programma valt ook het ontwikkelen en opzetten van (bij)scholingsmodules, learning communities en een traineeprogramma. De subsidieverstrekking voor het ontwerpen, inrichten en beheren van een digitaal platform en een programmabureau zal worden gedaan aan Stichting Nederland Maritiem Land (NML).

Verplicht emissielabel binnenvaart
In 2021 is een emissielabel in het leven geroepen voor binnenvaartschepen. Het is een sturingsinstrument om binnenvaartschepen te verduurzamen en de CO2-uitstoot terug te dringen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof. Door de aanvraag van het emissielabel te verplichten en scheepseigenaren minimaal vereiste labelcategorieën op te leggen, wordt een wettelijke basis neergezet voor het creëren en uitgeven van dit label. Hiervoor is vanaf 2024 in totaal € 6,2 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het Klimaatfonds.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 65 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**115.084**	**66.377**	**303.462**	**45.536**	**42.905**	**26.039**	**14.393**
Uitgaven	**55.423**	**88.416**	**195.353**	**182.903**	**82.030**	**28.252**	**14.393**
1 Scheepvaart en Havens	**55.423**	**88.416**	**195.353**	**182.903**	**82.030**	**28.252**	**14.393**
Opdrachten	*12.816*	*30.060*	*23.410*	*17.512*	*18.460*	*9.528*	*9.551*
Opdrachten Digitale Transport Strategie	1.228	1.166	1.000	0	0	0	0
Zeehavens	*883*	*1.841*	*2.196*	*1.715*	*1.967*	*2.479*	*2.660*
Zeevaart	*829*	*1.046*	*2.798*	*815*	*882*	*1.734*	*2.078*
Caribisch Nederland	0	100	100	100	100	100	100
NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek	647	12.949	14.500	11.552	10.610	846	0
NGF-Project: Maritiem Masterplan	0	0	142	146	1.000	0	0
KF: Verplicht emissielabel binnenvaart	0	0	700	1.000	1.500	1.500	1.500
Overige opdrachten	9.229	12.958	1.974	2.184	2.401	2.869	3.213
Subsidies	*37.681*	*52.364*	*167.936*	*159.101*	*60.580*	*16.182*	*2.300*
NGF-project: Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	*9.500*	*15.600*	*25.100*	*0*	*0*	*0*	*0*
NGF-Project: Maritiem Masterplan	0	0	29.011	59.254	8.700	0	0
Innovatieve Duurzame Binnenvaart	18.364	22.324	13.330	13.330	13.330	13.332	2.000
Walstroom (deels KF)	5.500	11.285	100.415	86.437	38.550	2.850	300
Overige Subsidies	4.317	3.155	80	80	0	0	0
Bijdragen aan agentschappen	*3.253*	*4.112*	*2.256*	*1.539*	*1.239*	*1.239*	*1.239*
Waarvan bijdragen aan agentschap RWS	2.465	2.810	1.818	1.239	1.239	1.239	1.239
NGF-Project: Maritiem Masterplan	0	0	438	300	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	788	1.302	0	0	0	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*0*	*0*	*3.000*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*1.565*	*1.644*	*1.644*	*1.644*	*1.644*	*1.196*	*1.196*
Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) (HGIS)	548	610	610	610	610	610	610
International Maritime Organization incl. NAIP (HGIS)	496	531	531	531	531	531	531
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	521	503	503	503	503	55	55
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*108*	*236*	*107*	*107*	*107*	*107*	*107*
Ontvangsten	**495**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Scheepvaart en Havens (€ 194,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 22,7 miljoen)**
   - *Opdrachten DTS (€ 1,0 miljoen).* Voor de uitvoering van de Digitale Transport Strategie is budget beschikbaar voor de implementatie van twee EU-verordeningen, de realisatie van de Basis Data Infrastructuur en de adoptie en opschaling van innovaties op de Goederenvervoercorridors.
   - Zeehavens / Zeevaart (€ 5 miljoen).

- *Maritieme Strategie*. 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 2024 (verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart etc.).
- *International Maritime Organization*. 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).
- *Maritieme Cluster*. 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.
- *Havennota*. 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 binnenvaart en zeevaart. Naast subsidie voor motorvervanging of aanschaf en installatie van een katalysator op binnenvaartschepen vindt validatie onderzoek plaats naar duurzame oplossingen voor de zeevaart.
- *Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC).* IenW 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 2024 zullen deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) verder worden ingezet om de cyber weerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten en planmatig vorm te geven. Daarnaast wordt de implementatie van de herziene Netwerk en informatiebeveiligingsrichtlijn (NIB) richtlijn in 2024 nader vormgegeven. Deze richtlijn moet in oktober 2024 in werking treden en levert voor de betrokken maritieme organisaties grote uitdagingen op. Deze VNAC middelen zullen dan ook worden ingezet om de organisaties zo goed mogelijk hierop voor te bereiden zodat zij hieraan voldoen en de cyber weerbaarheid te vergroten.

- *Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) (€ 0,1 miljoen)*. Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) is het benodigde budget begroot.
- *NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 14,5 miljoen).* In april 2022 is het Nationaal Groeifondsvoorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur logistiek. In 2024 wordt vorm en invulling gegeven aan de uitvoering ervan. Hiervoor is in 2024 een bedrag van € 14,5 miljoen beschikbaar.

- *NGF-project Maritiem Masterplan (€ 0,1 miljoen):* Voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan is budget beschikbaar gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds voor de inhuur van een adviescommissie door de uitvoerende organisatie.
- *KF: Emissielabel Binnenvaart (€ 0,7 miljoen)* Dit betreft de overboeking van de klimaatfonds middelen, die zijn toegekend voor het invoeren en beheren van een verplicht emissielabel voor de binnenvaart.
- *Overige opdrachten (€ 2 miljoen).* Voor diverse opdrachten voor vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de binnenvaart is het benodigde budget begroot.

2. **Subsidies (€ 167,9 miljoen)**
   - *Nationaal Groeifonds: Elektrisch varen (€ 25,1 miljoen).* Vanuit het Nationaal Groeifonds is in april 2022 € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor verdere uitrol van elektrificatie van de binnenvaart. In 2022 is een aanvang gemaakt met de werkzaamheden en in 2024 zullen deze werkzaamheden worden voortgezet. In 2024 is daarvoor € 25 miljoen beschikbaar. Uiteindelijk moet het project leiden tot 45 zero emissie binnenvaartschepen in 2026.
   - *NGF: Maritiem Masterplan (€ 29 miljoen):* Vanuit het Nationaal Groeifonds is in totaal € 100 miljoen onvoorwaardelijk beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van demonstraties op schepen en human capital activiteiten en voor het inrichten en beheren van een digitaal platform en programmabureau. Voor de demonstraties aan boord van schepen wordt een subsidieregeling opgesteld waarvoor € 85 miljoen beschikbaar is gesteld. Voor het opzetten en uitwerken van een human capital programma wordt een subsidieregeling opgesteld waarvoor € 3 miljoen beschikbaar is gesteld. Voor het inrichten en beheer van een digitaal platform en programmabureau wordt subsidie verstrekt waarvoor € 8,9 miljoen beschikbaar is gesteld.
   - *Verduurzaming binnenvaartschepen (€ 13,3 miljoen)***.** Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek in 2024 € 12,9 miljoen beschikbaar (exclusief uitvoeringskosten) voor de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren (in combinatie met een roetfilter). Voor motorvervanging staat € 8 miljoen voor 2024 gereserveerd op de aanvullende post bij Financiën.
   - *Walstroom (€ 100,4 miljoen).* Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. De eerste subsidieregeling Walstroom Zeehavens van € 32 miljoen (incl. uitvoeringskosten) liep in 2022 en 2023. De verwachting is dat de regeling in 2024 wordt verlengd. Er is in 2024 € 7,6 miljoen aan het budget toegevoegd als gevolg van beperkt achterblijvende inschrijvingen op de regeling in 2023 en afstemming op het facturatieproces. Begin 2024 zal tevens een subsidieregeling walstroom ten behoeve van de klimaatopgave (€ 180 miljoen) worden geopend. Hiervan is in juli 2023 € 40 miljoen verkregen vanuit het Klimaatfonds. De regeling richt zich vooral op projecten die een bijdrage leveren aan Europese walstroomverplichtingen.
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 2,3 miljoen).** In het kader van beleidsondersteuning en advisering zijn met RWS afspraken gemaakt over werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage

wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Onderdeel hiervan is € 0,4 miljoen voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan waarvoor vanuit het Nationaal Groeifonds budget beschikbaar is gesteld.

4. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,6 miljoen).** Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaalt IenW in totaal € 1,1 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 Inland Waterway Transport (IWT)-platform opgericht. Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van € 0,5 miljoen per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,1 miljoen).** Incidentele werkzaamheden voor RWT's (zoals CBR en Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)) komen ten laste van dit financieel instrument.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 66 wettelijke grondslag subsidieverlening artikel 18

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 8.940.000,-	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Met het Maritiem Masterplan wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Het project start begin 2024 en heeft een looptijd van tien jaar. Hiervoor is de inrichting en het beheer van een programmabureau en het ontwerpen, operationaliseren en beheren van een digitaal platform nodig. De activiteiten voor het programmabureau en het digitale platform worden uitgevoerd tussen 2024 en 2029. Hiervoor wordt subsidie verstrekt waarvan de totale bijdrage maximaal € 8,9 miljoen bedraagt.	18.01 Maritiem

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 67 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 18

	2024
juridisch verplicht	92%
bestuurlijk gebonden	6%
beleidsmatig gereserveerd	2%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 194,7 miljoen) is 92% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare opdrachtenbudget in 2024 is voor 70% juridisch verplicht. Het betreft met name het NGF-project Digitale Infrastructuur en Logistiek waarvoor verplichtingen zijn aangegaan met Connekt voor de duur van het project tot en met 2026. Daarnaast vallen hier opdrachten onder die uitgevoerd gaan worden door de agentschappen RWS en RVO, validatieonderzoeken uitgevoerd door Marin en TNO en opdrachten voor het NGF-project Maritiem Masterplan.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 91% juridisch verplicht. Het beschikbare subsidiebudget voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door RVO. De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023 loopt door in 2024, is 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door RVO; de aanvulling op deze subsidieregeling is bestuurlijk gebonden. De nieuwe subsidieregeling walstroom klimaat die voor aanvang 2024 in de Staatscourant gepubliceerd is en in 2024 zal starten is ook 100% juridisch verplicht en wordt wederom uitgevoerd door RVO. Het in 2024 voor de walstroomregeling klimaat te ontvangen aanvullend budget uit het Klimaatfonds is ook 100% juridisch verplicht. Het NGF-project Zero-emissie binnenvaartschepen is ook 100% juridisch verplicht. Het betreft een meerjarige subsidieverstrekking voor de jaren 2022 tot en met 2024 aan Stichting Zero Emission Services en een tijdelijke subsidieregeling die zal worden uitgevoerd door Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart gedurende de jaren 2023 en 2024 en die voor 2024 zal worden gepubliceerd in de Staatscourant. De subsidies hebben een tijdshorizon. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 100% 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. Ook de uitgaven voor RVO zijn 100% juridisch verplicht en gebaseerd op gereserveerde capaciteit voor het uitvoeren van subsidieregelingen en overig beleid.

4. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties**. De bijdragen aan internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht en betreffen contributies en bijdragen conform verdragsverplichtingen, deels vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) aan o.a. de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de International Maritime Organisation en daarnaast aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. De bijdragen aan zelfstandige bestuursorganen of rechtspersonen met een wettelijke taak zijn 100% juridisch verplicht. Het betreft hier een bijdrage aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart voor het uitvoeren van haar wettelijke taak Nationaal Register.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van IenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 68 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet		1.355.199	1.442.733	1.844.106	1.322.585	1.281.212
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet		21.757	10.756	1.781	240	240
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet		**1.376.956**	**1.453.489**	**1.845.887**	**1.322.825**	**1.281.452**
waarvan						
15.01	Exploitatie	9.947	10.219	24.482	26.732	23.131
15.02	Onderhoud en vernieuwing	653.852	721.786	695.336	669.086	688.953
15.03	Ontwikkeling	208.348	257.422	611.501	108.447	69.534
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	96.432	66.924	64.474	58.009	55.732
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	408.377	397.138	450.094	460.551	444.102

Tabel 69 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028
Bijdrage uit artikel 26 van RB Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		1.122	1.095	1.159	1.523	2.095
Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam						
Totale uitgaven op artikelonderdeel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam		**1.122**	**1.095**	**1.159**	**1.523**	**2.095**
waarvan						
17.06.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.122	1.095	1.159	1.523	2.095

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabel is 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 een programmering van evaluaties voor toekomstige jaren wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 70 Fiscale regelingen budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 18 (x € miljoen)			
	2022	2023	2024
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	120	120	120
Afdrachtvermindering zeevaart	110	110	111
ASB Vrijstelling zeeschepen	17	18	19

3.7 Artikel 19 Internationaal Beleid

A. Algemene doelstelling

Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid, circulaire economie en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 71 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**15.680**	**12.668**	**10.370**	**9.890**	**10.120**	**10.184**	**9.871**
Uitgaven	**11.452**	**11.972**	**10.479**	**9.499**	**9.729**	**9.573**	**9.260**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	11.452	11.972	10.479	9.499	9.729	9.573	9.260
Ontvangsten	**1.960**	**312**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij dit artikel. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 72 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister van IenW ontplooit diverse activiteiten om de nationale doelen te bereiken door verbinding met internationale activiteiten. - Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. - Ter ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt IenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen. - Samen met andere staten en actoren bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen
Regisseren	De Minister van IenW bepaalt de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. - De uitvoering van de relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling. - De regie op de internationale aspecten van het IenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. - 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. - De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satellietnavigatie en de IenW-inzet op het gebruik van satellietdata en satellietnavigatie. Het internationale IenW-beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit

Rol	Toelichting
	beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van IenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld.
(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. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
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.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

De internationale taken van IenW zijn bij verschillende dienstonderdelen belegd en worden op diverse begrotingsartikelen gepresenteerd en verantwoord. Hiernaast zijn er geen relevante beleidsontwikkelingen te benoemen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 73 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**15.680**	**12.668**	**10.370**	**9.890**	**10.120**	**10.184**	**9.871**
Uitgaven	**11.452**	**11.972**	**10.479**	**9.499**	**9.729**	**9.573**	**9.260**
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	**11.452**	**11.972**	**10.479**	**9.499**	**9.729**	**9.573**	**9.260**
Opdrachten	*2.692*	*3.984*	*3.923*	*4.835*	*5.065*	*4.909*	*4.765*
Uitvoering HGIS	574	793	1.358	2.150	2.150	2.150	2.150
Uitvoering niet-HGIS	607	1.756	1.249	1.131	1.141	1.103	1.238
Overige opdrachten	1.511	1.435	1.316	1.554	1.774	1.656	1.377
Subsidies	*1.016*	*1.692*	*1.692*	*0*	*0*	*0*	*0*
Interreg	991	1.622	1.622	0	0	0	0
Overige subsidies	25	70	70	0	0	0	0
Bijdragen aan agentschappen	*2.574*	*2.885*	*2.520*	*2.520*	*2.520*	*2.520*	*2.351*
Waarvan bijdragen aan RVO	1.911	2.099	2.099	2.099	2.099	2.099	2.099
Overige bijdragen aan agentschappen	663	786	421	421	421	421	252
Bijdragen aan medeoverheden	*100*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*4.670*	*3.011*	*2.344*	*2.144*	*2.144*	*2.144*	*2.144*
Waarvan bijdragen HGIS	2.415	2.811	2.144	2.144	2.144	2.144	2.144
Waarvan bijdragen niet-HGIS	2.255	200	200	0	0	0	0
Bekostiging	*400*	*400*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**1.960**	**312**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

2. Internationaal beleid coördinatie en samenwerking (€ 10,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 3,9 miljoen)**:
    - *Uitvoering HGIS (€ 1,4 miljoen).* Het ministerie van IenW is beleidsverantwoordelijk voor het satellietnavigatiebeleid en daarmee voor het Europese mondiale satellietnavigatie systeem Galileo. In dat kader draagt IenW bij aan de exploitatiekosten van het Galileo Reference Center (GRC) dat gevestigd is in Noordwijk en het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire; het beheer van beide panden wordt uitgevoerd door het Rijksvastgoedbedrijf. Daarnaast verstrekt IenW opdrachten aan diverse organisaties 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.
    - *Uitvoering niet HGIS (€ 1,2 miljoen).* Voor het benutten van de innovatiecapaciteit van data afkomstig van satellietinstrumenten is samen met het Netherlands Space Office (NSO) een programma opgezet waarin onderzoeksvragen worden uitgewerkt en diverse ruimtevaartprojecten worden uitgevoerd. Hiernaast wordt samen met NSO en kennis- en uitvoeringsorganisaties gewerkt aan de ontwikkeling van de Europese infrastructuur, de oprichting van een Public Regulated Service Autoriteit en het toekomstige beheer van deze overheidsdienst van Galileo. In totaal is een bedrag van €1,2 miljoen gereserveerd voor genoemde activiteiten.
    - *Overige opdrachten (€ 1,3 miljoen).* In het kader van het Nationaal Milieu programma is € 0,7 miljoen gereserveerd voor opdrachten aan verschillende partijen. Daarnaast is € 0,3 miljoen gereserveerd voor de jaarlijkse opdrachten aan RWS en RVO inzake diverse Europese programma's. Tevens is € 0,3 miljoen gereserveerd ten behoeve van een 3- tal Europese secretariaten voor de te leveren technische bijstand in het kader van het Interreg VI programma.
2. **Subsidies (€ 1,7 miljoen)**.
    - *Interreg (€ 1,6 miljoen).* De middelen zijn gereserveerd ter afronding van Interreg V (programma periode 2014- 2020). De laatste projecten binnen dit programma worden uiterlijk in 2024 afgerond. Daarnaast zijn de middelen bestemd voor de subsidieverlening in het kader van het programma Interreg VI (programmaperiode 2021-2027), een Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en regionale gebiedsontwikkeling. Via de projectstimuleringsregeling Interreg VI worden subsidies verstrekt aan Nederlandse organisaties in de voorbereiding en indiening van Interreg-projectvoorstellen. Hiermee wordt de deelname van Nederlandse organisaties aan de transnationale en interregionale programma's van Interreg bevorderd.
    - *Overige subsidies (€ 0,1 miljoen).* De middelen zijn bestemd voor een incidentele subsidie (2023-2026) aan de Jongerenmilieuraad.
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 2,5 miljoen)**.

- *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (€ 2,1 miljoen).* IenW 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 Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT) en LIFE.
- *Rijkswaterstaat (€ 0,4 miljoen).* 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.

4. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 2,3 miljoen)**. Het ministerie van IenW 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 2024 vermeld.

Tabel 74 Bijdragen (inter)nationale organisaties (Bedragen x € 1.000)	
United Nations Environment Programme (UNEP)	615
International Transport Forum *(ontwikkelingen op vervoersgebied)*	162
UNECE CLRTAP-verdrag *(grensoverschrijdende luchtverontreiniging)*	88
UNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	87
UNECE PRTR-verdrag *(emissieregisters)*	20
Verdrag van Rotterdam *(melding vooraf export chemicaliën)*	54
Verdrag van Stockholm (*persistente organische stoffen)*	85
Verdrag van Bazel *(overbrenging gevaarlijk afval)*	80
OESO Programme on Chemical Accidents *(voorkomen en bestrijden van gevolgen van chemische ongelukken)*	35
Cartagenaprotocol *(verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's)*	45
UNECE Aarhus-verdrag *(toegang tot informatie, besluitvorming en rechter)*	50
UNECE Helsinki-verdrag *(bescherming tegen industriële ongevallen)*	30
Verdrag van Minamata *(Uitfasering kwik)*	54
China Council *(adviesraad voor duurzame ontwikkeling)*	100
Control of Chemicals (OESO) *(veiligheid van chemische producten)*	20
International Resource Panel *(informatie over gebruik natuurlijke hulpbronnen)*	100

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

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 75 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 19	
	2024
juridisch verplicht	74%
bestuurlijk gebonden	3%
beleidsmatig gereserveerd	24%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 10,5 miljoen) is 74% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 49% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de verplichtingen aan het Rijksvastgoedbedrijf voor de exploitatie kosten van het Galileo Reference Center (einddatum april 2047) te Noordwijk en het Galileo Sensor Station op Bonaire (einddatum april 2043). Ook de opdrachten inzake de door de Europese secretariaten te leveren technische bijstand in het kader van het INTERREG VI programma zijn juridisch verplicht voor de totale looptijd van het programma (einddatum 2027).
   Dit geldt eveneens voor de jaarlijkse opdracht aan het Nederlands Space Office voor de dienstverlening in het kader van het programma ruimtevaart.
2. **Subsidies.** Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen Interreg en een incidentele toekenning aan de Jongerenmilieuraad 86% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting. De subsidies hebben een tijdshorizon.
3. **Bijdrage aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RVO zijn voor 100% 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 is bestemd voor de uitvoering van de subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van enkele Europese programma's.
4. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** De bijdrage aan internationale organisaties is voor 78% juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken (zie tabel 74 Bijdragen (inter)nationale organisaties voor detailinformatie).

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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 76 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**51.204**	**66.718**	**56.708**	**65.764**	**55.300**	**57.152**	**56.625**
Uitgaven	**55.722**	**61.584**	**59.400**	**68.564**	**57.996**	**57.152**	**56.625**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	55.722	61.584	59.400	68.564	57.996	57.152	56.625
Ontvangsten	**368**	**1.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Lucht en Geluid. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 77 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	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. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad – toe naar de adviesswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. 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).
Regisseren	Inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Specifieker: - Stimuleren gezonde leefomgeving door vermindering luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluidhinder. 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 - Ondersteuning gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtemissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaande beleidsinformatie voor Lucht en Geluid geeft inzicht in de voortgang van het beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidhinder. Deze informatie kan aanleiding geven om het beleid bij te sturen.
In aanvulling op onderstaande gegevens wordt jaarlijks de monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Deze informatie is beschikbaar op Kenniscentrum InfoMil.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het NSL eindigen. Daarmee vervalt de wettelijke programmaplicht inclusief het monitoren van de voortgang van projecten en maatregelen uit het NSL. De luchtkwaliteit in NL zal gemonitord blijven worden om te om te bepalen of Nederland aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit voldoet. 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**)**.

Kengetal luchtverontreinigde stoffen
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 onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe 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.

Tabel 78 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen (in kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2021 [1]	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
SO_2	198	79	68	36	31	20	21	**49**	15-22	**32**
NO_x	629	454	405	327	248	182	178	**223**	125-157	**154**
NH_3	345	173	154	134	129	123	122	**134**	108-122	**121**
VOS[2]	510	268	208	198	163	183	190	**191**	141-159	**177**
$PM_{2,5}$ [3]	57	35	29	23	18	15	14	**18**	12,3-13,7	**15**

Bron: www.emissieregistratie.nl. De ramingen komen uit het PBL-rapport «Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen» van februari 2023. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit.

Toelichting
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_3) te verminderen, zoals onder meer opgenomen in het Regeerakkoord valt, hier buiten.

Kengetal sanering verkeerslawaai
Onderstaande gegevens geven inzicht in de voortgang van geluidsanering langs zowel gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen. De sanering langs gemeentelijke en provinciale wegen wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies onder het regime van de Wet geluidhinder. De sanering langs de Rijksinfrastructuur wordt door RWS en ProRail uitgevoerd onder de Wet milieubeheer.

Tabel 79 Overzichtstabel sanering verkeerslawaai

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	**A-lijst**	**Overig**	**Totaal**
Totaal	77.355	335.800	413.155
Gereed 1980–1990 (schatting)	0	40.000	40.000
Gereed 1990–2022	68.178	105.423	173.601
verwachte realisatie 2023	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2023	**8.977**	**187.877**	**196.854**
verwachte realisatie 2024	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2024	**8.777**	**185.377**	**194.154**

Sanering Wet Geluidhinder	**aantal woningen**		
Rijksinfrastructuur	**Rijks-wegen**	**Spoor-wegen**	**Totaal**
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.255	6.030
Gereed t/m 2022	680	4.575	5.255
verwachte realisatie 2023	**0**	**125**	**125**
Restant einde 2023	95	555	650
verwachte realisatie 2024	**95**	**435**	**530**
Verwacht restant per einde 2024	**0**	**120**	**120**

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaai, 2023

Lokale infrastructuur
De tabel betreft de sanering van woningen vanwege 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 2024 is gepland dat in totaal 2.700 woningen als gesaneerd kunnen worden aangemerkt.

Rijksinfrastructuur
De tabel heeft betrekking op de sanering 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 2024 wordt verwacht dat de uitvoering van de maatregelen van een drietal spoor-projecten met in totaal 435 woningen gereed zal komen. Tevens zal naar verwachting het laatste rijksweg-project met 95 woningen in 2024 gereed komen

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Luchtkwaliteit
Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving stelt daarvoor in 2030 tussendoelen om toe te werken naar zero pollution in 2050. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit werkt het kabinet samen

met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. 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. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de gezondheidswinst te realiseren. Het betreft onder andere maatregelen gericht op emissiereductie in de sectoren wegverkeer en mobiele werktuigen, binnenvaart en havens, industrie, houtstook en landbouw. Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eindigen. Daarmee vervalt de wettelijke programmaplicht inclusief het monitoren van de voortgang van projecten en maatregelen uit het NSL. De luchtkwaliteit in NL zal gemonitord blijven worden om te om te bepalen of Nederland aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit voldoet. 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).
In 2024 worden de onderhandelingen over de herziening Europese richtlijn Industriële emissies en de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen naar verwachting afgerond. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze herziening leiden tot strengere emissie eisen en scherpere EU-grenswaarden.

Geluid
In 2021 is de geluidregelgeving onder de Omgevingswet afgerond. De beoogde datum voor in werking treden van het nieuwe stelsel is 1 januari 2024. Voorafgaand aan de besluitvorming over de aanvullingswet in de Eerste Kamer (2020) heeft intensieve afstemming met de koepels plaatsgevonden, gericht op beperking van de uitvoeringslasten van de toekomstige geluidregels. De afspraken die hierbij gemaakt zijn, zijn verwerkt in de definitieve teksten van het aanvullingsbesluit en de aanvullingsregeling geluid zoals deze in 2021 zijn gepubliceerd. Waar het geluidsanering betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar situaties met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot. 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): voorzien is dat in 2023 tot besluitvorming over wijzigingen van de regelgeving wordt gekomen die gericht zijn op een aanpassing daarvan aan de nieuwe inzichten ten aanzien van hinderlijkheid van geluid van spoorverkeer. Waar het gaat om geluidhinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving in voorbereiding. Rond de zomer van 2023 zal deze in consultatie gaan.

Geur
In 2024 zet IenW in op de uitwerking van een nieuw geurbeleid inclusief een aanpak waarbij op een andere manier geur gemeten wordt. Tevens wordt verder invulling gegeven aan de voorstellen van de WUR ter verbetering van de werking van emissiearme stalsystemen en technieken.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 80 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**51.204**	**66.718**	**56.708**	**65.764**	**55.300**	**57.152**	**56.625**
Uitgaven	**55.722**	**61.584**	**59.400**	**68.564**	**57.996**	**57.152**	**56.625**
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	**55.722**	**61.584**	**59.400**	**68.564**	**57.996**	**57.152**	**56.625**
Opdrachten	*11.866*	*12.212*	*11.835*	*13.512*	*10.148*	*9.321*	*8.805*
Waarvan RIVM	7.790	5.380	1.617	3.117	3.117	3.117	3.117
Waarvan uitvoering geluid- en luchtsanering	3.745	6.569	6.603	6.780	4.916	4.089	3.573
Waarvan RWS	331	263	3.605	3.605	2.105	2.105	2.105
Overige opdrachten	0	0	10	10	10	10	10
Bijdragen aan agentschappen	*14.994*	*16.608*	*16.528*	*16.994*	*14.654*	*14.637*	*14.626*
Waarvan bijdragen aan RWS	2.681	2.816	3.128	3.128	3.128	3.128	3.128
Waarvan bijdragen aan RIVM	11.994	13.562	12.769	13.246	10.906	10.889	10.878
Overige bijdragen aan agentschappen	319	230	631	620	620	620	620
Bijdragen aan medeoverheden	*28.550*	*32.301*	*30.574*	*37.595*	*32.730*	*32.730*	*32.730*
Programma NSL en SLA	6.793	7.669	5.000	5.000	0	0	0
Uitvoering geluidsanering	21.757	24.632	25.574	32.595	32.730	32.730	32.730
Bekostiging	*312*	*463*	*463*	*463*	*464*	*464*	*464*
Ontvangsten	**368**	**1.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder (€ 59,4 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 11,8 miljoen)**.
   - *RIVM (€ 1,6 miljoen) en RWS (€ 3,6 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan RIVM en RWS ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren, geuroverlast van stallen te reduceren en geluidhinder te voorkomen of te beperken.
   - *Uitvoering geluid en luchtsanering (€ 6,6 miljoen)*. Het ministerie van IenW verstrekt uitvoerings- en onderzoeksopdrachten in het kader van het tegengaan van geluidhinder en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierbij gaat het met name om de opdracht (€ 4,4 miljoen) aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV), voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai gericht op het saneren van geluidshindersituaties. Daarnaast worden er diverse opdrachten verstrekt (€ 2,2 miljoen) ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren, geuroverlast van stallen te reduceren en geluidhinder te voorkomen of te beperken.
2. **Bijdragen aan agentschappen (€ 16,5 miljoen)**.
   - *Rijkswaterstaat (RWS) (€ 3,1 miljoen)*. 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 verbeteren van de luchtkwaliteit, het reduceren van geluidoverlast en geuroverlast uit stallen.
    - *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (€ 12,8 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder en geuroverlast van stallen te voorkomen of te beperken. Daarnaast ondersteunt het RIVM het beleid bij een groot aantal (vaak wettelijk vastgelegde) reguliere taken, zoals monitoring- en rapportage verplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en geur.
    - *Overige bijdragen aan agentschappen (€ 0,6 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de uitvoering van de Specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord en werkzaamheden gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen naar de lucht en het beperken van geurbelasting voor omwonenden van nieuwe stallen of bij uitbreiding van bestaande stallen.
3. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 30,6 miljoen)**.
    - *Programma NSL en SLA (€ 5,0 miljoen).* Deze middelen zijn 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.
    - *Uitvoering geluidsanering (€* 25,6 miljoen). Hierbij gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluid hinder door het verkeer. Dit in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai waarvoor in totaal € 25,6 miljoen is gereserveerd.
4. **Bekostiging (€ 0,5 miljoen)**. In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 0,463 miljoen aan subsidie verplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie aan TNO voor het Milieu onderzoeksprogramma. 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. 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.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 81 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 20	
	2024
juridisch verplicht	99%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 59,4 miljoen) is 99% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 97 % juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het gaat hierbij om een meerjarige opdracht (2024-2025) aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai. Daarnaast zijn ook de opdrachten aan RIVM en RWS juridisch verplicht.
2. **Bijdragen aan agentschappen.** 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. De bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) betreft de uitvoering van de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord en overige werkzaamheden gericht op het reduceren van emmissie van fijnstof en het verminderen van geuroverlast uit stallen .
   De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, RIVM en RVO zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA) op het gebied van luchtkwaliteit en geluid.
3. **Bijdragen aan Medeoverheden**. De bijdrage aan medeoverheden is voor 100 % juridisch verplicht. Het betreft de subsidieregeling Sanering verkeerslawaai voor 2024 (wordt elk jaar 100% uitgeput) en de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord. Voor laatstgenoemde gaat het om middelen die zijn gereserveerd voor de subsidieregeling 2024 en de afwikkeling (de laatste 20%) van reeds toegekende subsidies in 2021, 2022 en 2023.
4. **Bekostiging**. De middelen op het financieel instrument bekostiging zijn 100% juridisch verplicht en worden aangewend voor het onderzoeksprogramma van TNO in 2024 op de beleidsterreinen lucht en geluid.

3.9 Artikel 21 Circulaire Economie

A. Algemene doelstelling

Het bereiken van een circulaire economie in 2050. In een circulaire economie wordt de waarde van grondstoffen, materialen en producten zo lang mogelijk behouden, waardoor er in 2050 bijna geen afval meer is.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 82 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**55.812**	**63.776**	**81.984**	**103.514**	**87.756**	**79.975**	**65.375**
Uitgaven	**57.819**	**58.661**	**82.391**	**104.462**	**89.181**	**79.010**	**62.910**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	55	0	0	0	0	0	0
5 Duurzame productieketens	56.651	55.788	82.391	104.462	89.181	79.010	62.910
6 Natuurlijk Kapitaal	1.113	2.873	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**820**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Circulaire Economie. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 83 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken, stimuleert en financiert IenW duurzame initiatieven in de samenleving. Het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) bevat de beleidsinzet op het thema, waaronder de te nemen maatregelen. Het NPCE bevat algemene stimulerende maatregelen op het gebied van het verminderen van grondstoffen gebruik; substitutie van grondstoffen; levensduurverlenging en hoogwaardige verwerking in de productieketen. Daarnaast bevat het NPCE maatregelen voor prioritaire productketens, namelijk: consumptiegoederen; kunststoffen; bouw- en maakindustrie; biomassa; en voedsel. Ook bevat het NPCE ondersteunende maatregelen rond kennis en innovatie; onderwijs, arbeidsmarkt en gedrag, communicatie en voorlichting en ondersteuning van circulaire ondernemers via het Versnellingshuis Nederland Circulair!
Financieren	Het ministerie van IenW ondersteunt investeringen in productietechnieken die leiden tot minder milieudruk, kennis- en innovatieprojecten en faciliteert en ondersteunt daarnaast het bedrijfsleven om ketens circulair te maken. Bijvoorbeeld het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen.

Regisseren	Het ministerie van IenW heeft de coördinerende rol vanuit het kabinet. De minister van IenW is hierbij verantwoordelijk voor: Het borgen van circulariteit 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 naar water, bodem en lucht te voorkomen en bijdragen aan een verbeterde leveringszekerheid van grondstoffen. Daarnaast heeft de minister verantwoordelijkheid voor onder meer het verkrijgen van (meer) draagvlak en kennis, het monitoren van de effecten en de voortgang, en op basis hiervan het houden van overzicht en waar nodig bijsturen.

C. Beleidsinformatie

In een circulaire economie gaan we zuinig en slim om met grondstoffen en producten. We gebruiken minder grondstoffen doordat we producten langer gebruiken. Gebruikte grondstoffen zetten we weer in voor nieuwe producten. Ook kiezen we grondstoffen die steeds weer aan te vullen zijn. Voor een circulaire economie zijn ambitie, heldere regels, circulair ondernemerschap en een omslag in het denken en doen nodig. Zo houden we de aarde leefbaar, ook voor de generaties na ons.

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
De circulaire economie kan met verschillende strategieën worden bereikt, ook wel bekend als de R-ladder. Grofweg zijn ze onder te verdelen onder vier 'knoppen' waar met beleid aan gedraaid kan worden:

1. Vermindering van grondstoffengebruik, door af te zien van het produceren of kopen van producten, deze te delen of ze efficiënter te maken (refuse/afwijzen, reduce/verminderen, rethink/heroverwegen);
2. Substitutie van grondstoffen: primaire (nog niet gebruikte) grondstoffen vervangen door secundaire (gebruikte) grondstoffen en duurzame biogrondstoffen die zo hoogwaardig mogelijk toegepast worden, of door andere, meer algemeen beschikbare grondstoffen met een lagere milieudruk (redesign/herontwerp, recycle);
3. Levensduurverlenging: producten en onderdelen langer en intensiever gebruiken door hergebruik en reparatie (reuse/hergebruiken, repair/repareren, refurbish/opknappen);
4. Hoogwaardige verwerking: de kringloop sluiten door recycling van materialen en grondstoffen, zodat er minder afval wordt verbrand of gestort én er meer hoogwaardig aanbod van secundaire grondstoffen ontstaat (recycle).

Deze vier knoppen zijn onder te brengen in twee specifieke doelstellingen. Dit zijn: 1. Verminderen en substitueren van grondstoffen, en 2. Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen.

Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling van volledige circulariteit in 2050. Met een circulaire economie in 2050 hebben we de effecten van het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt. Het effect is ook dat we met het gebruik van grondstoffen in productie en consumptie geen CO_2 uitstoten, geen vervuiling veroorzaken, de biodiversiteit verbeteren en de leveringszekerheid van grondstoffen verbeteren. Bovendien wordt met een circulaire economie het verdienvermogen van de Nederlandse economie versterkt.

In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE, Kamerstukken II 32852, nr. 225) is de Kamer geïnformeerd over de beleidsinzet en maatregelen van het kabinet. Het Nederlandse kabinet wil in 2050 een volledig circulaire economie hebben gerealiseerd en heeft het PBL gevraagd om over de voortgang te rapporteren. Het PBL doet dit met de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER), die eens in de twee jaar verschijnt en in samenwerking met andere kennisinstellingen wordt gemaakt (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 225). In het gehele beleid is ingezet op een mix van stimulerende, normerende en beprijzende beleidsmaatregelen. In het NPCE is dit steeds inzichtelijk gemaakt.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. In het kader van de Pilot Informatiewaarde begroting, is voor artikel 21 een eerste aanzet van de doelenboom gemaakt. Deze doelenboom loopt vooruit op de concretisering van de nationale doelen zoals die is voor 2024 aangekondigd in het NPCE. Het is dan ook de verwachting dat in een volgende begroting een wijziging in de doelenboom wordt opgenomen.

Tabel 84 Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

Algemene doelstelling			
Het doel van Artikel 21 is het bereiken van een circulaire economie in 2050. De waarde van grondstoffen, materialen en producten wordt zo lang mogelijk behouden, waardoor er bijna geen afval meer is.			
Specifieke doelstelling 1		**Specifieke doelstelling 2**	
Verminderen en substitueren van grondstoffen		Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen	
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
Vermindering van grondstoffengebruik	Substitutie van grondstoffen	Levensduurverlenging	Hoogwaardige verwerking
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**		**Meetbare gegevens**
1. Grondstoffen voor de economie, DMI (Mton)	1. Aandeel fossiele grondstoffen (fossiele grondstoffen Mton/DMI in %)	1. Aandeel consumenten dat tweedehands consumptiegoederen koopt	1. Afvalaanbod (in Kton, werkelijke aantal, irt BBP en gerecycled afval, bron RWS)
2. Grondstoffen voor eigen gebruik, DMC (Mton)	2. Aandeel duurzame biogrondstoffen (biogrondstoffen in Mton/ DMI in %)		
3. Grondstofvoetafdruk voor de economie, RMI (Mton)	3. Aandeel secundaire materialen, CMUR (kilo secundair/DMI in %)		
4. Grondstofvoetafdruk voor consumptie, RMC (Mton)			
5. Grondstoffenefficiëntie (bbp in euro/ kilo DMC)			

Specifieke doelstelling 1: Verminderen en substitueren van grondstoffen Motivering
Het verminderen van grondstoffengebruik kan bereikt worden door af te zien van het produceren of kopen van producten, deze te delen of ze efficiënter te maken (refuse/afwijzen, reduce/verminderen, rethink/ heroverwegen). Daarnaast kan verminderd primair grondstoffenverbruik bereikt worden door substitutie van grondstoffen: primaire grondstoffen vervangen door secundaire grondstoffen en duurzame biogrondstoffen die zo hoogwaardig mogelijk toegepast worden, of door andere, meer algemeen beschikbare grondstoffen met een lagere milieudruk (redesign/ herontwerp, recycle).

Subdoelstellingen
Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn twee subdoelstellingen geformuleerd. De eerste richt zich op het verminderen van grondstoffengebruik en de tweede op substitutie van grondstoffen.

Subdoelstelling 1: Vermindering van grondstoffengebruik
De meest voor de hand liggende bijdrage aan het verminderen van grondstoffengebruik is afzien van het maken of kopen van producten. Daardoor hoeven grondstoffen immers niet te worden gewonnen of geproduceerd. Voor de hand liggend wil niet zeggen dat het eenvoudig is. Het raakt namelijk aan de belangen van bedrijven, die zoveel mogelijk producten willen verkopen, en aan de behoeften van burgers. Tot op heden stuurt de rijksoverheid niet direct op het verminderen van productie en consumptie. In Nederland is de vrije keuze van burgers immers een groot goed. Wel is er indirecte sturing op koopgedrag, bijvoorbeeld door accijns te heffen op rookwaren. Interventies die gericht zijn op minder consumeren, en die niet fiscaal van aard zijn, zitten op het vlak van bewustwording en het sturen van gedrag. Denk aan het gebruik van een deelauto (dus het afzien aan de aanschaf van een eigen auto). Dat ziet men vaak als een verlies van flexibiliteit, terwijl een product (auto) vervangen door een dienst (van a naar b rijden) juist een waardevolle invulling kan zijn van minder consumeren.

Ook het afzien van een goedkoop product met een korte levensduur en kiezen voor een kwalitatief beter product dat langer meegaat, kan een moeilijke boodschap zijn. Zeker voor mensen met een kleine portemonnee. Hetzelfde geldt voor het duurder maken van grondstoffengebruik of milieuvervuilende diensten.

De rijksoverheid kan maatregelen nemen om burgers tot minder consumeren aan te zetten, zonder producten of diensten (veel) duurder te maken. In het Nationaal Programma Circulaire Economie zijn de maatregelen opgenomen die het Rijk treft om hier stappen in te zetten. Om dit doel te bereiken wordt onder meer ingezet op een verkenning naar het beprijzen van milieuschade, een verkenning van een primaire fossiele grondstoffenheffing en, waar mogelijk en relevant, sturen op circulariteit in reeds bestaande subsidieregelingen. Tevens wordt ingezet op onderzoeken om wegwerpproducten te vervangen door herbruikbare alternatieven en plastic producten die buiten de SUP-richtlijn vallen te reduceren. Via opdrachten wordt onder meer door de uitvoeringsorganisaties RVO en RWS gewerkt aan de uitvoering, implementatie en uitwerking van de in het NPCE opgenomen maatregelen.

Subdoelstelling 2: Substitutie van grondstoffen
Substitutie draait om het vervangen van eindige grondstoffen door secundaire grondstoffen, biogrondstoffen zoals hout, vlas en suikerbieten of andere meer algemeen beschikbare primaire grondstoffen met een lagere milieudruk.

Om dit doel te bereiken wordt de komende periode ingezet op de ontwikkeling, het actief ontsluiten en het gebruik van ontwerpmethodologie, toegepaste kennis en hulpmiddelen, bijvoorbeeld via de subsidieregeling KIA-CE en het creëren van (wettelijke) incentives om ondernemers tot circulair ontwerpen aan te zetten. Tevens wordt bijvoorbeeld ingezet op een verplichting tot het gebruik van bepaalde hoeveelheden gerecycled materiaal in de Ecodesign-richtlijn en de financiering van circulaire plastics via het Nationaal Groeifonds-voorstel Circulaire plastics.

Meetbare gegevens
Het PBL rapporteert tweejaarlijks een grote bron aan meetbare gegevens in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER). Deze gegevens worden hier nog niet weergegeven. De meetbaarheid van de subdoelstellingen moet namelijk nog nader worden bepaald, in het bijzonder in relatie tot

de toepaste instrumenten. Het gebruik van grondstoffen voor de economie kan gemeten worden, net als het gebruik van grondstoffen voor eigen gebruik en de grondstoffenefficiëntie. De vertaling naar de effectiviteit van beleid op het verminderen van grondstoffengebruik vergt echter nog een additionele analyse.

Omdat de nationale doelen voor de circulaire economie nog verder worden uitgewerkt (zoals opgenomen in het NPCE) is het vaststellen van een indicator voor deze subdoelstelling nog niet mogelijk. In de gedachtevorming worden bijvoorbeeld een grondstoffenvoetafdruk, grondstoffen voor de economie, grondstoffen voor eigen gebruik en grondstoffeneffigrondstoffenefficiëntie en de verhoudingen aan (bio-)grondstoffen in materiaalgebruik meegenomen als optie. Tot die tijd worden er nog geen indicatoren opgenomen voor deze specifieke doelstelling. De rijkheid van de inhoud van de ICER is terug te vinden via de publicatie zelf (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 225).

Specifieke doelstelling 2: Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen
Motivering
Het verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen kan bereikt worden door: producten en onderdelen langer en intensiever gebruiken door hergebruik en reparatie (reuse/hergebruiken, repair/repareren, refurbish/opknappen). Daarnaast kan het bereikt worden door hoogwaardige verwerking: de kringloop sluiten door recycling van materialen en grondstoffen, zodat er minder afval wordt verbrand of gestort én er meer hoogwaardig aanbod van secundaire grondstoffen ontstaat (recycle).

Subdoelstellingen
Voor het realiseren van deze specifieke doelstelling zijn twee subdoelstellingen geformuleerd. De eerste richt zich op levensduurverlenging en de tweede op hoogwaardige verwerking.

Subdoelstelling 1: Levensduurverlenging
Het circulair ontwerp en de repareerbaarheid van producten beïnvloeden de levensduur ervan. In 2030 moet circulair ontwerpen de gangbare praktijk zijn voor de industrie in Nederland.

Om ervoor te zorgen dat we producten langer gebruiken, voorziet het huidige beleid bijvoorbeeld in subsidie aan netwerken die zorgdragen voor levensduurverlening, zoals circulaire ambachtscentra en repaircafés. Een circulair ambachtscentrum is een locatie of netwerk waarin partijen zoals milieustraten, kringloopwinkels, reparatiespecialisten, onderwijs en het sociale domein samenwerken aan het verminderen van afvalstromen en het realiseren van hoogwaardig product- en materiaalhergebruik. Tevens wordt bijvoorbeeld ingezet op het opzetten van een nationaal reparateursregister, starten er pilots voor nieuwe businessmodellen en verkoop van tweedehands, gerepareerde en opgeknapte producten en worden publiekscampagnes opgezet voor tweedehandskleding.

Subdoelstelling 2: Hoogwaardige verwerking
Als een product of materiaal wordt weggegooid of afgedankt, hebben we het over afval. De eigenaar wil ervan af. Ook in een circulaire economie, waarin we producten en materialen zo lang mogelijk gebruiken, zal er nog sprake zijn van afval: er zijn altijd producten en materialen die voor de gebruiker geen nut meer hebben en waar hij vanaf wil.

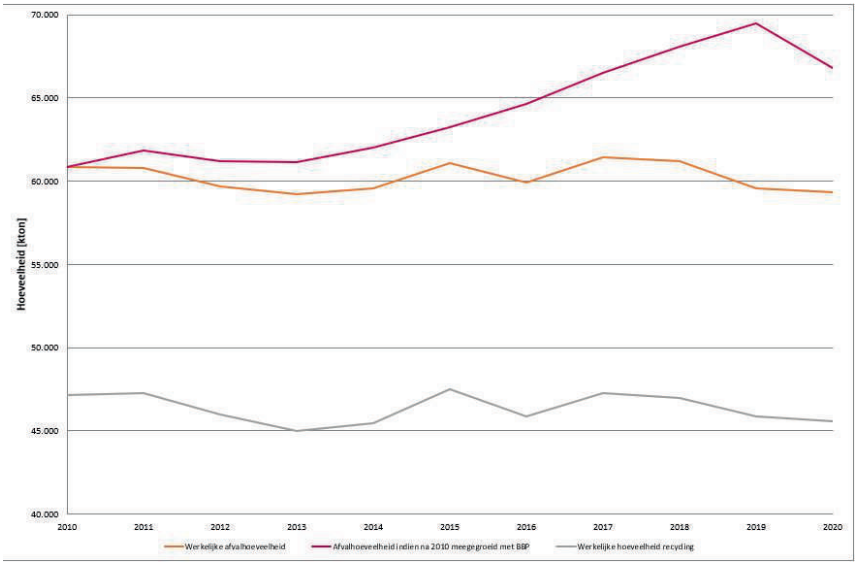
In een goed werkende circulaire economie kan dat afval steeds vaker opnieuw worden gebruikt; het wordt in de economie gehouden. We proberen producten zo lang mogelijk in de oorspronkelijke staat en voor hetzelfde doel te gebruiken. Als dat echt niet meer kan, verwerken we de materialen zo goed mogelijk, zodat ze toch weer in een andere hoedanigheid gebruikt kunnen worden. Alleen wanneer recycling vanwege technische of economische redenen niet meer tot de mogelijkheden behoort, zullen we afval verbranden of storten. Dat doen we ook met materialen die vanwege de milieu-impact of vanwege de impact op de volksgezondheid niet geschikt zijn om in te zetten om andere materialen te maken. Hergebruik van materialen met bescherming van mens en milieu staat bij het afvalstoffenbeheer voorop.

Om de kwaliteit van gescheiden afvalstromen te verbeteren, stellen we uniforme lijsten op voor wat wel en niet in gescheiden afvalstromen terecht mag komen. Daarna zorgen we ervoor dat alle gemeenten en afvalinzamelaars deze lijsten hanteren in hun communicatie met inwoners bedrijven, scholen, maatschappelijke organisaties en instellingen. Om ervoor te zorgen dat meer grondstoffen in de keten blijven voor recycling en niet worden verbrand of als zwerfvuil in het milieu komen, maken we gebruik van het instrument uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV). Met de UPV maken we per productgroep producenten verantwoordelijk voor (de kosten van) het inzamelen en recyclen van gebruikte producten. Via opdrachten wordt onder meer door de uitvoeringsorganisaties RVO en RWS gewerkt aan de uitvoering, implementatie en uitwerking van in het NPCE opgenomen maatregelen, zoals de bijdrage aan RWS voor de werkzaamheden aan het LAP en de UPV's. Tevens wordt er ingezet op een stimuleringsprogramma ter ontwikkeling en opschaling van recycling.

Meetbare gegevens
Het PBL rapporteert tweejaarlijks een grote bron aan meetbare gegevens in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER). De rijkheid van de inhoud van de ICER is terug te vinden via de publicatie zelf (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 225). Deze gegevens worden hier nog niet weergegeven. De meetbaarheid van de subdoelstellingen moet namelijk nog nader worden bepaald, in het bijzonder in relatie tot de toepaste instrumenten. Het gebruik van grondstoffen voor de economie kan gemeten worden, net als het gebruik van grondstoffen voor eigen gebruik en de grondstoffenefficiëntie. De vertaling naar de effectiviteit van beleid op het verminderen van grondstoffengebruik vergt echter nog een additionele analyse.

Omdat de nationale doelen voor de circulaire economie nog verder worden uitgewerkt (zoals opgenomen in het NPCE) is het vaststellen van een indicator voor deze subdoelstelling nog niet mogelijk. In de gedachtevorming wordt bijvoorbeeld het percentage dat consumenten besteden aan tweedehandsgoederen meegenomen als optie. Tot die tijd wordt gebruik gemaakt van de afvalindicator.

Figuur 8 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd



Bron: RWS - WVL

Toelichting
In het 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 de bovenste twee lijnen is een indicator voor de bereikte reductie. In dit 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 was toegenomen met de groei in het BBP, dan was de (fictieve)hoeveelheid afval in 2020 bijna 67 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is ongeveer 60 miljoen ton. In de figuur is tevens de hoeveelheid gerecycled afval meegenomen.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Nationaal Programma Circulaire Economie
Met het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) (Kamerstukken II 32852, nr. 225) zet het kabinet een volgende belangrijke stap in de transitie naar een circulaire economie. Nederland legde in 2016 als een van de eerste landen ter wereld zijn ambitie voor een circulaire economie vast in beleid, met het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050'. Dit programma was agenderend; het beschreef de stip op de horizon en creëerde bewustwording in de samenleving. Dat daardoor het draagvlak voor een circulaire economie toenam, bleek onder meer uit de ondertekening van het Grondstoffenakkoord (onderschreven door ruim vierhonderd partijen).

Het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 vertaalde deze transitieagenda's naar concrete acties en projecten tot 2023. Met het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) bouwen we voort op de goede basis die al gelegd is. Zoals in het NPCE aangekondigd presenteert het kabinet in 2024 een voorstel voor nationale doelen

voor circulaire economie voor 2030, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) ook adviseert in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER 2023).

Bovendien verkent het kabinet de wenselijkheid van een nationaal en Europees broeikasgasvoetafdrukdoel. Hiermee kan het sturen op internationale ketens verdere invulling krijgen binnen het klimaatbeleid.

IBO Klimaat
In maart 2023 is het IBO Klimaat aan de Kamer aangeboden door de minister voor Klimaat met als titel «Scherpe doelen,scherpe keuzes; IBO aanvullend normerend en beprijzend nationaal klimaatbeleid voor 2030 en 2050». In het voorjaar 2023 zijn ook circulaire maatregelen aangekondigd als onderdeel van het Meerjarenprogramma Klimaat (Kamerstuk II, 32813, nr. 1230), zoals de ondersteuning van o.a. ketenvorming en recyclingtechnieken voor circulaire plastics ketens en de verduurzaming van AVI's.

Als onderdeel hiervan wordt, vooruitlopend op EU-wetgeving, per 2027 een nationale verplichting voor plasticproducenten ingevoerd om de toepassing van gerecycled plastic of biogebaseerd plastic te stimuleren (draagt bij aan het tweede subdoel substitutie). Het voornemen is om de verplichting te laten oplopen naar 25%-30% plastic recyclaat of biogebaseerd plastic in 2030. Deze verplichting is van toepassing op alle plastics die in Nederland en voor de Nederlandse markt worden geproduceerd. Export is dus uitgezonderd. Het kabinet is voornemens vanuit het Klimaatfonds bedrijven te ondersteunen bij deze transitie naar een circulaire plasticketen. Daarnaast wordt bij de AVI's nog veel kunststof verbrand dat ook gerecycled kan worden, waarmee bruikbare grondstoffen verloren gaan en broeikasgassen onnodig worden uitgestoten. Het kabinet zet daarom in op meer kunststofsortering, verdere beprijzing van afvalverbranding en toepassing van negatieve emissies (CCS) waar wenselijk (dit draagt bij aan het vierde subdoel: hoogwaardige verwerking).

Om het totale reductiepotentieel van het huidige Nederlandse circulaire beleid te bepalen, breder dan alleen de effecten op klimaatverandering, zouden alle maatregelen uit het NPCE moeten worden doorgerekend. Een doorrekening vergt echter allereerst verdere concretisering van de huidige maatregelen in het NPCE. Nog in 2023 wordt een eerste pakket aan maatregelen doorgerekend.

EU-actieplan CE
Europees spitst de inzet voor CE zich toe op de voorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE. Het gaat onder meer om de herziening van de Verpakkingenrichtlijn en het voorstel voor de Ecodesign voor duurzame producten verordening, die in 2024 worden afgerond. Voor Nederland zijn dit belangrijke instrumenten. Nederland zet zich bij beide in voor een ambitieuze uitkomst. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recyclaat, het bevorderen van herbruikbare verpakkingen, hoogwaardige recycling van verpakkingen en het verbeteren van de repareerbaarheid en het verlengen van de levensduur van producten.

Kaderrichtlijn afvalstoffen
2024 is een belangrijk jaar voor het realiseren van één van de doelen uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen. Deze doelen hebben in het NPCE hun plek gevonden binnen de hoogwaardige verwerking (subdoel 4). De Kaderrichtlijn afvalstoffen stelt dat per 2025 55% van het stedelijk afval gerecycled moet zijn. Deze doelstellingen lopen op naar 60% in 2030 en 65% in

2035. In 2024 zullen we door de continuering van de uitvoering van het VANG-programma en een verkenning van de (on-)mogelijkheden voor een landelijke standaardisering van afvalinzameling werken aan het behalen van deze doelstelling.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 85 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**55.812**	**63.776**	**81.984**	**103.514**	**87.756**	**79.975**	**65.375**
Uitgaven	**57.819**	**58.661**	**82.391**	**104.462**	**89.181**	**79.010**	**62.910**
4 Duurzaamheidsinstrumentatium	**55**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*55*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
5 Duurzame productieketens	**56.651**	**55.788**	**82.391**	**104.462**	**89.181**	**79.010**	**62.910**
Opdrachten	*14.251*	*20.020*	*36.167*	*51.991*	*37.000*	*25.052*	*22.752*
Uitvoering duurzame productieketens	8.220	11.736	11.726	14.775	7.022	6.999	7.049
RWS	4.819	6.149	6.148	6.148	5.279	5.279	5.279
RVO	1.019	1.154	1.172	1.172	1.172	1.172	1.172
KF: Plastics norm	0	525	13.070	24.945	18.175	6.250	3.000
KF: Circulair doen en gedrag	0	0	2.200	3.300	5.100	5.100	6.000
KF: Biobased bouwen	0	0	1.600	1.400	0	0	0
Overige opdrachten	193	456	251	251	252	252	252
Subsidies	*19.639*	*9.955*	*20.865*	*28.642*	*29.726*	*31.303*	*17.803*
Subsidies duurzame productieketens	19.639	9.955	18.865	20.650	15.226	15.803	7.703
KF: DEI+CE	0	0	2.000	7.992	14.500	15.500	10.100
Bijdragen aan agentschappen	*20.920*	*24.487*	*23.847*	*21.947*	*21.947*	*22.147*	*21.847*
Waarvan bijdragen aan RWS	10.448	11.662	10.773	10.773	10.773	10.773	10.773
Waarvan bijdragen aan RVO	9.214	11.400	11.905	10.005	10.005	10.205	9.905
Waarvan bijdragen aan RIVM	1.258	1.425	1.169	1.169	1.169	1.169	1.169
Bijdragen aan medeoverheden	*1.210*	*800*	*1.005*	*1.375*	*0*	*0*	*0*
Waarvan bijdragen aan Caribisch Nederland	350	800	1.005	1.375	0	0	0
Overige bijdragen aan medeoverheden	860	0	0	0	0	0	0
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*156*	*50*	*50*	*50*	*50*	*50*	*50*
Bijdragen aan ZBO's en RWT's	*475*	*476*	*457*	*457*	*458*	*458*	*458*
6. Natuurlijk kapitaal	**1.113**	**2.873**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*636*	*2.233*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan agentschappen	*477*	*640*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**820**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. Met ingang van onderhevige begroting zijn artikelonderdelen 4. Duurzaamheidsinstrumentarium en 6. Natuurlijk Kapitaal samengevoegd met 5. Duurzame productieketens. Met deze samenvoeging wordt invulling gegeven aan een betere koppeling tussen budgetten, instrumenten en doelen.

5. Duurzame productieketens (€ 63,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 23,1 miljoen)**
    - *Uitvoering Duurzame Productieketens (€ 11,7 miljoen)* Jaarlijks verstrekt IenW een brede opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) op verschillende beleidsterreinen, waaronder klimaatadaptatie, water en bodem, circulaire economie, luchtkwaliteit en de publicatiereeks gevaarlijke stoffen. Voor 2024 gaat het om € 3,0 miljoen. Verder wordt er jaarlijks een opdracht verstrekt aan PBL voor de monitoring rondom CE van € 2,0 miljoen. Daarnaast betreft het opdrachten voor de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord omtrent circulair inkopen, ketenaanpak en recycling van plastic en textiel (€ 5,0 miljoen). Het restant van € 1,7 miljoen wordt ingezet voor meerdere kleinere opdrachten.
    - *RWS en RVO (€ 7,3 miljoen).* Dit betreft onder meer € 6,1 miljoen aan opdrachten voor RWS. Het gaat hier hoofdzakelijk om jaaropdrachten in het kader van de circulaire economie en beleidsondersteuning en advies (BOA). Daarnaast gaat het om € 1,2 miljoen aan opdrachten ter ondersteuning van de circulaire economie bij RVO.
    - *KF: Plastics norm (€ 13,1 miljoen)* Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds voor ondersteuningsprojecten van de Nederlandse Rubber– en Kunststofindustrie (NRK) en de Programmalijn design voor recyclen en gemeenschappelijk onderzoek. Dit is inclusief de handhavings- en uitvoeringskosten (€ 1,2 miljoen) voor de plastics norm. Hiervoor ontvangt IenW in totaal € 13,1 miljoen in 2024 en cumulatief € 73,5 miljoen cumulatief in de periode 2024 – 2030.
    - *KF: Circulair doen en gedrag (€ 2,2 miljoen)* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het Bevorderen circulair doen en gedrag staan op het opdrachtenbudget gereserveerd. Het betreft een bedrag van *€* 2,2 miljoen in 2024 en cumulatief *€* 33,7 miljoen in de periode 2024 – 2030.
    - *KF: Biobased bouwen (€ 1,6 miljoen)* Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds voor de aanscherping en bredere toepassing van de milieuprestatie-eis aan gebouwen. IenW ontvangst cumulatief *€* 3,0 miljoen in de periode 2024 – 2025 voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector.
    - *Overige opdrachten (€ 0,3 miljoen)* Jaarlijks worden er opdrachten uitgegeven aan het RIVM voor beleidsondersteuning. Voor 2024 gaat het om € 0,3 miljoen.
2. **Subsidies (€ 34,8 miljoen)**.
    - Subsidies duurzame productieketen (€ 20,9 miljoen) De RVO voert namens IenW de volgende subsidieregelingen uit:
        - Circulaire ketenprojecten (€ 7,0 miljoen).
        - Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire Economie (€ 1,0 miljoen)
        - Kennis en innovatie Agenda - Circulaire Economie (€ 0,8 miljoen)
        - Ontwikkeling en opschaling recycling (€ 8,4 miljoen)
        - Het resterende budget van € 1,6 miljoen wordt besteed aan diverse, kleinere subsidies.
    - *KF: DEI+CE (€ 2,0 miljoen)* Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds aan IenW voor de continuering van de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) Circulaire Economie, als onderdeel van het meerjarenprogramma Klimaat 2024. De regeling DEI+ Circulaire economie draagt bij aan en is bedoeld voor het innovatieproject voor de recycling van afval, hergebruik van

producten en pilots voor biobased grondstoffen, die tegelijkertijd bijdragen aan CO_2 reductie. Hiervoor ontvangt IenW € 2,0 miljoen in 2024 en cumulatief € 55,2 miljoen in de periode 2024 – 2030.

3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 21,8 miljoen)**. Dit betreft de bijdragen aan RWS (€ 10,8 miljoen), RIVM (€ 1,2 miljoen) en RVO (€ 9,9 miljoen) voor werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw, maar ook de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar IenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 1,0 miljoen)**. Dit betreft de bijdrage aan Caribisch Nederland voor de ontwikkeling van het afvalbeheer op Bonaire.
5. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,05 miljoen)** Dit betreft de bijdrage aan de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) voor de EPIC surveys, welke als doel hebben het vergroenen van huishoudelijk gedrag.
6. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,5 miljoen).** Dit betreft de bijdrage aan de Stichting Milieukeur (SMK) (€ 0,3 miljoen) 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) (€ 0,2 miljoen) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 86 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen Art. 21

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 30.000,-	Stichting Springtij Nederland	Voor de organisatie van het Springtij Forum 2024 en daaraan gerelateerde projecten aan Stichting Springtij Nederland.	21.05 Duurzame productieketens
€ 30.000,-	Stichting Dutch Sustainable Fashion Week (DSFW) Foundation	Voor (het optimaliseren van) de informatieverstrekking aan consumenten over de beschikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mode aan aan Stichting Dutch Sustainable Fashion Week (DSFW) Foundation.	21.05 Duurzame productieketens
€ 500.000,-	Stichting Het Groene Brein	Voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland. Ook in 2025 zal hiervoor een subsidie van maximaal € 0,5 miljoen worden verstrekt.	21.05 Duurzame productieketens
€ 1.600.000,-	Stichting 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 aan Stichting Milieu Centraal. Milieu Centraal dient hiervoor een gefundeerde	21.05 Duurzame productieketens

Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
		kennisbasis op te bouwen, deze te ontsluiten en te onderhouden. Ook in 2025 zal hier voor een subsidie van maximaal € 1,6 miljoen worden verstrekt.	
€ 1.200.000,-	Stichting 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.	21.05 Duurzame productieketens
€ 67.000,-	Stichting Repair Café	Voor de ondersteuning van een betere infrastructuur voor repair.	21.05 Duurzame productieketens

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 87 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 21

	2024
juridisch verplicht	45%
bestuurlijk gebonden	54%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 63,7 miljoen) is 54% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Van het opdrachtenbudget is circa 24% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de jaaropdrachten aan RWS, RIVM en RVO in het kader van circulaire economie. Daarnaast betreft het opdrachten aan Rebelgroup economics en transactions, Schuttelaar & partners en Berenschot Groep B.v. omtrent het Plastic Pact en een aantal kleinere opdrachten.
2. **Subsidies.** Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen DEI+CE (2025), KIA CE (2025) en de begrotingssubsidies voor Milieu Centraal (2025) voor 14% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting. De subsidies hebben een tijdshorizon.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, RIVM en RVO zijn volledig (100%) 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 RVO worden werkzaamheden bekostigd om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen en uitvoering te geven aan lopende subsidieregelingen. De agentschapsbijdrage aan RIVM betreft beleidsondersteuning bij onderzoeken omtrent microplastics, Grondstoffen Informatie Systeem (GRIS) en bijvoorbeeld maatschappelijk verantwoord inkopen.

4. **Bijdragen aan medeoverheden**. Het beschikbare budget voor bijdragen aan medeoverheden is volledig (100%) 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.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. Het beschikbare budget is volledig (100%) 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.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Fiscale Regelingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabel is 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 een programmering van evaluaties voor toekomstige jaren wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 88 Fiscale regelingen budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 21 (x € miljoen)

	2022	2023	2024
Vrijstelling groen beleggen box 3	55	25	33
Heffingskorting groen beleggen	37	40	44
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	206	192[1]	192
VAMIL	23	25[1]	25

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

3.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van een schone, gezonde en veilige leefomgeving, die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 89 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**87.421**	**67.932**	**76.752**	**82.196**	**105.175**	**98.092**	**97.522**
Uitgaven	**87.549**	**79.952**	**86.362**	**91.358**	**104.780**	**97.777**	**97.207**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	20.176	27.429	24.072	24.559	24.938	24.232	23.743
2 Veiligheid biotechnologie	6.623	6.350	6.155	6.155	6.164	6.164	6.164
3 Veiligheid bedrijven en transport	60.750	46.173	56.135	60.644	73.678	67.381	67.300
Ontvangsten	**2.252**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 90 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	- Het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en omgevingsdiensten worden gestimuleerd om de taken en verantwoordelijkheden op het gebied van toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein te versterken en te verbeteren. - Voor het bevorderen van omgevingsveiligheid en het verkleinen van milieurisico's wordt ingezet op kennisontwikkeling voor veilig en circulair ontwerpen en safe and circular design gestimuleerd. - Bedrijven die een risico vormen voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving, worden gestimuleerd deze risico's te identificeren, te voorkomen en te beperken - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen (moedwillige) verstoringen van onderdelen van installaties door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten en het identificeren van de dreigingen. - Het stimuleren van de ontwikkeling van technologieën en methoden ten behoeve van de veiligheid, gezondheid en milieu. - Overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Waar nodig stimuleren van een goede toepassing van het voorzorgsbeginsel. - Het stimuleren van het leggen van dwarsverbanden in de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, o.a. met methodiekontwikkeling om de effecten van stoffen voor mens en milieu te

	bepalen (Impulsprogramma Chemische Stoffen 2023-2026).C:C - Het voorkomen en beperken van emissies van gevaarlijke stoffen naar het milieu door het stimuleren en ondersteunen van kennisontwikkeling bij bevoegde gezagen (o.a. via IBP VTH) en het stimuleren van verwijdering asbestdaken (via communicatie). - Het stimuleren van een veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, inclusief de ontwikkeling van nieuwe beoordelingsmethoden. - Risicobeheersing van biociden en gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw voor mens en milieu, door het stimuleren van minder gevaarlijke alternatieven.
Regisseren	- 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. - Integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Dialoog met stakeholders waarin wordt 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. - Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan bijvoorbeeld het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie. - De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's). - Internationaal regels en normen vaststellen en aanscherpen waar nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor) - Internationaal verdragen ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen aangaan en nationaal uitvoeren waarbij continu aandacht is voor verbetering van de veiligheid. - Een helder kader bieden voor normstelling van stoffen met risico's voor water- en luchtkwaliteit. - Het reguleren van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu, inclusief het landelijk registreren van die emissies. - Het beheren van het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS.) , - Zorgen voor een goed Europees wettelijk kader voor veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, in het bijzonder de revisie van de Europese REACH-verordening op basis van de Europese Chemicaliënstrategie. - Zorgen voor onderhoud en adequate uitvoering van zowel de Europese biocidenverordening als de wetgeving voor gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
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.

REACH
De Europese stoffenregelgeving (REACH) geeft bedrijven die een stof op de markt brengen de verantwoordelijkheid dat het gebruik van die stof veilig is voor mens en milieu. De benodigde informatie hiertoe moet bij het EU agentschap worden ingediend via een registratie. Waar nodig worden (registraties van) stoffen door autoriteiten beoordeeld en wordt aanvullende informatie gevraagd of worden aanvullende risicobeheersmaatregelen opgelegd (dat kan binnen REACH via autorisatie of restrictie maar soms ook via andere regelgeving, bijvoorbeeld de richtlijnen inzake arbeidsveiligheid (OSH) of via de verordening inzake classificatie en etikettering (CLP)). Nederland draagt actief bij aan de verschillende evaluatieprocessen en Bureau REACH van het RIVM vervult een centrale rol in de uitvoering en coördinatie van de Nederlandse inzet. De inzet wordt geprioriteerd aan de hand van bv. specifieke zorg, productie of gebruik in Nederland, gebruiksvolume en de aard en mate van het geïdentificeerde risico. De

daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2022 binnen de evaluatieprocessen is gerealiseerd en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2023 en 2024. De Nederlandse bijdrage bestaat daarbij uit door Nederland ingediende dossiers en een actieve bijdrage aan door andere lidstaten ingebrachte dossiers. De aantallen geven een indruk van de bijdrage van Nederland aan de implementatie en toepassing van de EU verordeningen (REACH en CLP), maar de hoeveelheid werk verschilt sterk. Begin 2023 is het voorstel voor een brede restrictie op PFAS ingediend. Het gaat hierbij om vele duizenden stoffen en een zeer breed scala aan toepassingen. Nederland heeft er samen met vier andere landen aan gewerkt. De komende tijd zal het wetenschappelijke en besluitvormingstraject nog de nodige inzet van Bureau REACH vergen.

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. Veel van deze beleidsvoornemens zijn inmiddels wat verder uitgewerkt en zullen worden meegenomen in de herziening van REACH die naar alle waarschijnlijkheid in de loop van 2023 wordt gepubliceerd. Gezien het grote belang van het op een goede wijze formuleren en implementeren van de verbetervoorstellen, draagt NL daar waar mogelijk actief bij. Dit zal doorlopen in 2024 omdat dan de onderhandelingen over de herziening van REACH en de Annexen zal plaatsvinden. De inzet op het vlak van beleidsontwikkeling zal daarmee naar verwachting in 2024 onverminderd hoog zijn. Daarna volgt een traject van verdere uitwerking van de richtlijnen, waarmee de inzet op dossiers in vergelijking tot voorgaande jaren enigszins beperkt zal blijven.

Tabel 91 Tabel resultaten REACH in 2022, 2023, 2024

		Realisatie 2022[1]		Geraamd 2023		Geraamd 2024	
		NL inbreng	**Hele EU**	**NL inbreng[2]**	**Hele EU[3]**	**NL inbreng**	**Hele EU**
1	**Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven**	78	416	75	300	70	300
2	**Stofevaluaties:**						
	- uitgevoerd	0	4	1	10	1	10
	- beoordeelde ontwerpbesluiten	7	13	10	10	10	10
3a	**Gescreende stofgroepen**	12	onbekend	1	65	5	70
3b	**RMO-analyses:**						
	- ingediend	4	onbekend	5	onbekend	5	onbekend
	- becommentarieerd	7	13	6	onbekend	6	onbekend
4a	**Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:**						
	- ingediend	1	10	1	15	1	15
	- becommentarieerd	6	10	6	15	6	15
4b	**Autorisatieverzoeken:**						
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	1		2		2	
	- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	52	52	60	60	60	60
5	**Restrictiedossiers:**						
	- ingediend	1	8	1	5	1	5
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	2	8	2	6	1	3
	- becommentarieerde opinies	8	8	6	6	3	3
6	**Geharmoniseerde indeling & etikettering:**						
	- ingediend	6	42	5-okt	60	5-okt	60

	Realisatie 2022[1]		Geraamd 2023		Geraamd 2024	
- rapporteurschappen RAC	6	42	6-okt		6-okt	
- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	42	42	50	50	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

Toelichting
De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde indeling en etikettering is doorgaans langer dan één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL 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 (in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

Ad 1) Eind 2021 is de door Nederland gehanteerde prioriteringssystematiek aangepast, waardoor er verhoudingsgewijs minder ontwerpbesluiten worden geprioriteerd voor beoordeling door Nederland. Door de maatregel sluit de werklast sinds 2022 weer goed aan bij het vooraf geraamde ambitieniveau.

Ad 2) Er wordt naar gestreefd om voor 2024 één geschikte stof te selecteren voor stofevaluatie.

Ad 3a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA zet hier sterk op in en mikt op een screening van 70 stofgroepen op regulatoire behoeftes. Bureau REACH leunt voor het screeningswerk sterk op ECHA en zal enkele stofgroepen hiervan uitvoerig screenen om te komen tot nieuwe aandachtstoffen voor diverse 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 stofevaluatie.

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 zal in 2024 bijdragen aan het besluitvormingstraject voor het restrictiedossier voor PFAS en zal werken aan een restrictievoorstel voor niet intentioneel toegevoegd asbest in consumentenartikelen. Er wordt één rapporteurschap 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.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren wat af te nemen, voor 2024 worden rond de 450 vragen verwacht.

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 3 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 gekozen voor inzetten op het stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie. Hiervoor wordt in de periode 2023 – 2025 jaarlijks 3 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Uit de op dit moment beschikbare cijfers blijkt dat het saneringstempo ligt op circa 6 miljoen m2 per jaar.

GGO's
Kengetallen over de uitvoering van de GGO-regelgeving (Genetisch Gemodificeerde Organismen) 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. 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 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 2024 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2022 te zien zal geven.

Tabel 92 Realisatie Genetisch gemodificeerde Organismen (GGO's)		
2022	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
Aanvragen vergunning[1]	23	100%
Kennisgeven[2]	323	100%
Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	107	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	33	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	13	100%
BVF	47	–
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief marktaanvragen)	0	–
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	37	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair, meldingen	2	100%
MVF	2	–
Totaal	**587**	**–**

1 Het betreft vergunningaanvragen op niveau II-v en III inclusief wijzigingen op de respectievelijke niveaus.
2 Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k.

Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (Bevt)
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[13]. Deze eventuele toekomstige knelpunten worden in 2023 en 2024 in kaart gebracht en geanalyseerd, waarna een eventueel traject van aankoop van woningen wordt gestart.

Tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH-taken (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving)
Als onderdeel van de kwaliteitsborging binnen het VTH-stelsel vindt op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, vanaf 1 januari 2024 de Omgevingswet) iedere twee jaar een onderzoek plaats naar de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken. De voorgaande onderzoeken hebben plaatsgevonden in 2017, 2019 en 2021. In 2023 is het onderzoek opnieuw uitgevoerd. Ditmaal is niet alleen de kwaliteit van de uitvoering van VTH onderzocht. Ook zijn de data van omgevingsdiensten in beeld gebracht en is het rijksdeel van het VTH-stelsel onderzocht. Dit onderzoek geldt als een nulmeting voor het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). In 2024 wordt het IBP VTH afgerond waarna met deze nulmeting en het onderzoek in 2025 in kaart gebracht wordt wat het effect van het IBP VTH is geweest.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Omgevingsveiligheid en Milieurisico's.

[13] Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl

REACH
In 2024 worden de beleidsvoornemens uit de Europese strategie voor duurzame chemicaliën verder uitgewerkt en meegenomen in de evaluatie en herziening van REACH, die door de Europese Commissie eind 2023 is gepresenteerd. Gezien het grote belang van het op een goede wijze formuleren en implementeren van de verbetervoorstellen, zal Nederland waar mogelijk actief deelnemen aan trajecten rond vaststelling en implementatie (zoals in expertgroepen). Nederland draagt daarnaast bij aan vergroting van de effectiviteit van de REACH-verordening door waar nodig voorstellen in te brengen voor Europese gevaarindeling en voorstellen voor beperkingen verboden voor het op de markt brengen van stoffen en door bij te dragen aan dergelijke voorstellen van andere landen. Een belangrijke groep stoffen waarvoor in dat kader in 2024 Europese besluitvorming over een restrictie zal worden voorbereid zijn Polyfluoralkylstoffen (PFAS). Nederland heeft hiertoe in 2023 samen met 4 andere landen een voorstel ingediend, dat samen met de inbreng uit een publieke consultatie en wetenschappelijke adviezen voor de Europese Commissie de basis zal vormen voor het definitieve besluit.

Milieurisico's van chemische stoffen
In 2024 wordt het Impulsprogramma Chemische Stoffen voortgezet. Met dit vierjarige programma worden met gerichte beleidsimpulsen urgente knelpunten binnen het beleid voor chemische stoffen projectmatig aangepakt binnen de looptijd van het programma. Via een aantal projecten wordt meer verbinding gelegd tussen de verschillende milieuterreinen (lucht-, water- en bodemkwaliteit, stoffen, productketens en productieprocessen) en tussen de betreffende wettelijke kaders gericht op het voorkomen en beheersen van risico's van chemische stoffen, zowel nationaal als Europees. In het programma zitten daarnaast projecten gericht op het beter uitvoerbaar maken van stoffenbeleid voor bedrijven én bevoegde gezagen (bijvoorbeeld over kennis in de keten, omgaan met cumulatie en voorzorg). Ook wordt gewerkt aan het oplossen van een aantal geconstateerde kennishiaten (zie in de teksten hieronder voor een aantal voorbeelden van projecten uit het Impulsprogramma).

De strategie voor duurzame chemische stoffen van de Europese Commissie (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS, 2020) is uiteengezet onder indicatoren bij REACH. Nederland steunt de ambities van deze strategie, en zet in op bijdragen aan de uitvoering hiervan. Belangrijk kenmerk van deze strategie is dat deze gericht is het voorkomen van risico's vroeg in de ontwikkeling van nieuwe stoffen en processen (Safe-by-design en duurzame innovatie). Ook beoogt de strategie de belangrijke maatschappelijke transities en diverse wettelijke kaders te verbinden, om zo bijvoorbeeld ook te komen tot meer stroomlijnen van beoordeling en aanpak van chemische stoffen. In Nederland dragen we bij aan een dergelijke verbinding, o.a. via het Impulsprogramma Chemische Stoffen.

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. Het sluit aan bij de doelstelling van het in 2021 door de Europese Commissie gepubliceerde Zero Pollution Action Plan. 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. In 2022 is een beleidsevaluatie over het Nederlandse ZZS-emissiebeleid afgerond. Daaruit bleek dat met name in de uitvoering van het beleid nog verbeteringen mogelijk zijn.

Deze verbeteringen worden opgepakt in het Impulsprogramma Chemische Stoffen. Daarnaast zal in 2024 de registratie van emissies van ZZS gefaciliteerd worden met een landelijk register, dat wettelijk wordt verankerd in de Omgevingswet. Hiermee wordt de verdere uitvoering van het ZZS-emissiebeleid gestimuleerd en worden de resultaten ervan op landelijk niveau publiek ontsloten.

Biociden
Biociden zijn middelen om schadelijke organismen te bestrijden. Het biocidenbeleid is gebaseerd op de Europese biocidenverordening. 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 (Ctgb) is 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 2024 richt zich op verdere verbeteringen in de uitvoering van de biocidenverordening, zowel nationaal als Europees. Ook zal inbreng worden voorbereid voor de nodige aanpassingen van de biocidenverordening. 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. Onder het Impulsprogramma Chemische Stoffen zal onder andere ingezet worden op het monitoren van het gebruik van biociden en het wegen van het maatschappelijk belang bij het toestaan van uitzonderingen op toelatingen.

Veiligheid biotechnologie
Het jaar 2024 staat in het teken van verder invulling geven aan het ontwikkelen en vormgeven van toekomstbestendig veiligheidsbeleid voor de biotechnologie. Dit is beleid dat is toegesneden op nieuwe ontwikkelingen en innovaties, waarbij de veiligheid voor mens en milieu wordt gewaarborgd. Nationaal is aandacht voor het doorvoeren van verbeteringen in beleid en regelgeving voor het ingeperkt gebruik van ggo's als ook voor de aandachtspunten uit de Trendanalyse Biotechnologie 2023 op gebied van de veiligheid van biotechnologie. Europees wordt gesproken en onderhandeld over de herziening van de EU-regelgeving voor genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) op het gebied van plantenveredeling voor bepaalde nieuwe genomische technieken en in het kader van de EU-farmaceutische regelgeving over de milieubeoordeling van aanvragen voor klinische proeven met ggo's

De permanente dialoog met (wetenschappelijke) onderzoeksinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties, het RIVM, de COGEM en medeoverheden over het biotechnologiebeleid wordt in 2024 gecontinueerd. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de ontwikkelingen.

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 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 2024 in het REV de informatie van circa 40 activiteiten vanuit ruim 400 bronhouders langs elektronische weg toegankelijk gemaakt moet worden.

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.

Doordat het aandachtsgebied en de risicocontouren visueel worden gemaakt op kaarten, zullen adviseurs ruimtelijke ordening in hun plannen eerder rekening kunnen houden met de gevaren, zoals een brand, explosie of giftige wolk.

Sinds 2021 loopt een traject om de berekeningswijze van de aandachts-gebieden aan te passen. De focus in 2024 ligt op het vaststellen van de aandachtsgebieden rondom alle Seveso-bedrijven en rondom andere risicovolle activiteiten.

Versterking VTH-stelsel (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving)
De aanbevelingen van de commissie Van Aartsen en de rapporten van de Algemene Rekenkamer hebben geleid tot het Interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). In het IBP VTH wordt in 2024 gewerkt aan het uitwerken en implementeren van de acties uit het programmaplan. Dit moet leiden tot de verdere versterking van het VTH-stelsel en het tegengaan van milieucriminaliteit.

Daarnaast wordt in 2024 verder invulling gegeven aan de stelselverant-woordelijkheid van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en een visie op de toekomst van het VTH-stelsel opgesteld.

Vervoer gevaarlijke stoffen
In 2023 is de nationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren aangepast aan de internationaal overeengekomen wijzigingen, om de regels in de lijn te brengen met de laatste stand van wetenschap en techniek. Ook is in 2023 een nieuwe tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen begonnen. In 2024 vindt de definitieve inhoudelijke besluitvorming plaats over deze aanpassing van de regels.

In het internationale overleg hierover zet Nederland in op het investeren in voortdurende 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. nr. 72 en nr. 73), 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 2023 wordt de beleidsvormende fase en de voorbereiding van de aanpassing van de regelgeving afgerond. Voor 2024 wordt gemikt op de parlementaire behandeling van de voorbereide aanpassing van de regelgeving. In het kader van de energietransitie past speciale aandacht voor de mogelijke inzet van ammoniak als energiedrager.

Veiligheid van de energietransitie (VET)
Vanwege alle ontwikkelingen in de energievoorziening is een tijdelijk programma gestart om te helpen de omgevingsveiligheidsaspecten van deze nieuwe ontwikkeling te verkennen. In 2022 en 2023 zijn daartoe, samen met het Ministerie van EZK, uitgangspunten geformuleerd en is het accent van de verkenningen sterk komen te liggen op risico's en risicobeheersing rond opslag en transport van waterstof en waterstofdragers, zoals ammoniak. In 2024 wordt voorzien dat het vigerende beleidsstandpunt (uit 2005) ten aanzien van ammoniak wordt herijkt, mede in het licht van het uitgangspunt om transport van ammoniak door dichtbevolkt en stedelijk gebied zoveel mogelijk te vermijden. Ook zal, op basis van onderzoek, worden verkend welke specifieke risico's er zijn bij het vervoer van ammoniak door buisleidingen zodat in beeld komt welke maatregelen de kans op een dergelijk risico kunnen verkleinen en welke maatregelen de effecten van een dergelijk risico kunnen beheersen. Voor de opslag van ammoniak wordt het veiligheidsdocument PGS-12 (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen) geactualiseerd.

Daarnaast zal voor de opslag van energie in lithium-ion batterijen en energieopslagsystemen een verwijzing worden opgenomen naar PGS 37-1 en PGS 37-2 in het Besluit Activiteiten Leefomgeving.

LPG-tankstations
In 2022 is door de RvS een uitspraak gedaan waardoor de risicocontouren rond LPG-tankstations in de regelgeving mogelijk moeten worden vergroot. Dit kan leiden tot nieuwe compensatie- of saneringssituaties.

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 2024 zal gekeken worden in hoeverre de nadere duiding over de bestaande indicatoren bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheidssituatie bij Brzo-bedrijven

Vuurwerk
Net als voorgaande jaren is de beleidsinzet in 2024 voor vuurwerk gericht op het veilig opslaan en transporteren van vuurwerk. Daarnaast is er blijvende aandacht voor de productkwaliteit en het veilig afsteken van vuurwerk gedurende het gehele jaar en specifiek voor de jaarwisseling. In 2023 is een start gemaakt met het ontwikkelen van een strategische routekaart voor de

komende 5-10 jaar. De routekaart bevat een mix van beleidsinstrumenten zoals nationale en internationale wet- en regelgeving, informatie- en kennisuitwisseling, voorlichting en subsidies. In 2024 wordt een verdere invulling gegeven aan de routekaart en worden de acties naar aanleiding van deze routekaart uitgewerkt. Bij deze uitwerking wordt een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van de vuurwerkbranche en de consument.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
Voor de afspraken op het gebeid van kernenergie in het coalitieakkoord wordt hier verwezen naar de beleidsagenda.

Internationale richtlijnen en peer reviews worden gebruikt om de Nederlandse wetgeving aangaande nucleaire veiligheid en stralingsbescherming en uitvoering van het toezicht op de naleving ervan op orde te brengen en te houden. In 2023 heeft Nederland hiervoor drie missies vanuit het Internationaal Atoom Energieagentschap ontvangen. Er zal in 2024 gestart worden met de uitvoering van de aanbevelingen vanuit deze missies.

Ook voor het Nationale programma radioactief afval (NPRA) wordt hier verwezen naar de beleidsagenda.

Medio 2024 brengt het Rathenau Instituut op basis van een vijfjarig onderzoeksprogramma advies uit over het besluitvormingsproces voor het langdurig beheer van radioactief afval, waarna een reactie op dit advies zal worden gegeven.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 93 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**87.421**	**67.932**	**76.752**	**82.196**	**105.175**	**98.092**	**97.522**
Uitgaven	**87.549**	**79.952**	**86.362**	**91.358**	**104.780**	**97.777**	**97.207**
1 Veiligheid chemische stoffen	**20.176**	**27.429**	**24.072**	**24.559**	**24.938**	**24.232**	**23.743**
Opdrachten	*4.784*	*9.259*	*6.922*	*7.505*	*7.880*	*7.174*	*6.685*
Waarvan RWS	1.522	1.841	1.841	1.841	1.847	1.847	1.847
Waarvan RIVM	1.510	1.081	1.080	1.080	1.081	1.081	1.081
Uitvoering veiligheid	24	1.525	1.215	1.947	1.926	1.140	651
Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	861	2.628	1.234	1.085	1.472	1.552	1.552
Overige opdrachten	867	2.184	1.552	1.552	1.554	1.554	1.554
Subsidies	*155*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan agentschappen	*14.937*	*16.612*	*16.069*	*15.973*	*15.977*	*15.977*	*15.977*
Waarvan bijdragen aan RWS	2.783	3.396	2.869	2.869	2.869	2.869	2.869
Waarvan bijdragen aan RIVM	11.934	12.877	12.856	12.858	12.862	12.862	12.862
Overige bijdragen aan agentschappen	220	339	344	246	246	246	246
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*200*	*250*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*100*	*1.308*	*1.081*	*1.081*	*1.081*	*1.081*	*1.081*
Waarvan bijdragen aan CTGB	0	1.308	1.081	1.081	1.081	1.081	1.081
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	100	0	0	0	0	0	0
2 Veiligheid biotechnologie	**6.623**	**6.350**	**6.155**	**6.155**	**6.164**	**6.164**	**6.164**
Opdrachten	*1.572*	*1.364*	*1.171*	*1.171*	*1.179*	*1.179*	*1.179*
Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO)	1.134	1.304	1.111	1.111	1.119	1.119	1.119
Overige opdrachten	438	60	60	60	60	60	60
Bijdragen aan agentschappen	*5.051*	*4.986*	*4.984*	*4.984*	*4.985*	*4.985*	*4.985*
Waarvan bijdragen aan COGEM	1.668	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Waarvan bijdragen aan RIVM	3.383	3.286	3.284	3.284	3.285	3.285	3.285
3 Veiligheid bedrijven en transport	**60.750**	**46.173**	**56.135**	**60.644**	**73.678**	**67.381**	**67.300**
Opdrachten	*7.028*	*15.582*	*37.415*	*42.123*	*59.620*	*53.324*	*50.741*
Waarvan RWS	886	1.927	1.352	1.352	1.356	1.356	1.356
Asbest	318	1.684	5.321	3.295	15.247	15.087	12.504
Programma omgevingsveilig	4.206	5.526	7.618	12.453	16.544	16.408	16.408
Veiligheid bedrijven Caribisch Nederland	46	7	0	518	524	524	524
VTH-stelsel	36	3.339	20.504	21.908	22.908	16.908	16.908
Uitvoering Buisleidingen	318	1.386	987	993	1.002	1.002	1.002
Veiligheid Vervoer Gevaarlijke Stoffen (VGS)	447	1.356	1.148	1.149	1.152	1.152	1.152
Overige opdrachten	771	357	485	455	887	887	887
Subsidies	*35.502*	*10.378*	*7.575*	*7.375*	*2.906*	*2.906*	*5.406*
Inrichtingen & transport	4.225	7.603	7.001	6.801	2.331	2.331	2.331
Vuurwerk	23.885	2.260	0	0	0	0	0
Overige subsidies	7.392	515	574	574	575	575	3.075
Bijdragen aan agentschappen	*8.686*	*6.673*	*6.639*	*6.639*	*6.640*	*6.640*	*6.640*
Waarvan bijdragen aan RWS	4.059	4.184	4.151	4.151	4.151	4.151	4.151
Waarvan bijdragen aan RIVM	3.973	2.083	2.082	2.082	2.083	2.083	2.083
Overige bijdragen aan agentschappen	654	406	406	406	406	406	406
Bijdragen aan medeoverheden	*5.944*	*9.619*	*300*	*300*	*300*	*300*	*300*
Waarvan bijdragen aan Caribisch Nederland	1.197	125	300	300	300	300	300
Overige bijdragen aan medeoverheden	4.747	9.494	0	0	0	0	0
Inkomensoverdrachten	*3.590*	*3.921*	*4.206*	*4.207*	*4.212*	*4.211*	*4.213*
Inkomensoverdrachten mesothelioom	3.590	3.921	4.206	4.207	4.212	4.211	4.213
Ontvangsten	**2.252**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Veiligheid chemische stoffen (€ 24,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 6,9 miljoen)**.
    - *RWS en RIVM (€ 2,9 miljoen)*. Dit betreft in totaal € 1,8 miljoen aan RWS ten behoeve van met name de Beleidsondersteuning en Advies (BOA) financiering en € 1,1 miljoen aan het RIVM ten behoeve van met name langdurige (aanvullende) opdrachten voor de Omgeving en Milieu veiligheid.
    - *Uitvoering veiligheid (€ 1,2 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van chemische stoffen en externe veiligheid (€ 1,2 miljoen).
    - *Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid (€ 1,2 miljoen).* Daarnaast worden enkele kleinere opdrachten verstrekt voor met name een bijdrage van agentschappen voor uitgaven bedrijfsvoering als gevolg van interne leveranties binnen apparaat (€ 0,5 miljoen), voor de taakoverdracht biociden (€ 0,4 miljoen), en overige diverse kleinere opdrachten op dit onderwerp.
    - *Overige opdrachten (€ 1,6 miljoen).* Voor de uitvoering van taken op het gebied van Nucleaire Veiligheid (€ 0,9 miljoen) en diverse andere kleinere opdrachten ten behoeven van uitvoering van de risicosecurity (Safe By Design) (€ 0,7 miljoen).
2. **Bijdragen aan agentschappen (€ 16,1 miljoen)**.
    - *RWS (€ 2,9 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundelingen verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het gebied van asbest. Daarbij wordt inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS).
    - *RIVM (€ 12,9 miljoen)*. De bijdrage aan RIVM is bestemd voor de capaciteitsinzet 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.
    - *Overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,3 miljoen)*. Dit betreft een bijdrage aan de Nederlandse Voedsel en WarenAutoriteit (NVWA).
3. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 1,1 miljoen).** Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma.

2. Veiligheid biotechnologie (€ 6,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Opdrachten (€ 1,2 miljoen)**. Het gaat hier met name om een meerjarig onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek op het domein Toegepaste en Technische Wetenschappen (NWO-TTW).
2. **Bijdragen aan agentschappen (€ 5,0 miljoen)**.

- *COGEM (€ 1,7 miljoen)*. Ter uitvoering van de wettelijke taak wordt jaarlijks een bijdrage van € 1,7 miljoen verstrekt aan de Commisie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.
- *RIVM (€ 3,3 miljoen).* De bijdrage aan RIVM is bedoeld voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

3. Veiligheid bedrijven en transport (€ 56,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:
1. **Opdrachten (€ 37,4 miljoen)**.
   - *RWS (€ 1,4 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan RWS voor het programma veiligheid bedrijven.
   - *Opdrachten asbest (€ 5,3 miljoen)*. Dit betreft opdrachten omtrent onderzoek en implementatie van risicoreductiemaatregelen, de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken en een communicatiecampagne voor asbest.
   - *Programma omgevingsveiligheid (€ 7,6 miljoen).* Onder de opdrachten inzake het programma omgevingsveiligheid vallen (wettelijke) taken in het kader van bedrijven, de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor) en veiligheid energietransitie.
   - *VTH-stelsel (€ 20,5 miljoen)*. In het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn de uitgaven bestemd voor de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden.
   - *Uitvoering buisleidingen (€ 1,0 miljoen)*. Dit betreft diverse onderzoeken en studies ten behoeve van de uitvoering van buisleidingen. Het gaat met name om de dekking detacheringen Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (€ 0,7 miljoen), en een overheveling naar artikel 24 ten behoeve van de capaciteit REACH toezicht (€ 0,3 miljoen).
   - *Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (€ 1,1 miljoen)*. Dit betreft met name de post basisnet weg, water en verkeer (€ 0,2 miljoen), het onderhoudscontract voor het softwareprogramma RBM II (€ 0,3 miljoen), veiligheid energietransisite (€ 0,3 miljoen), en diverse overige opdrachten ten behoeve van de veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (€ 0,3 miljoen).
   - *Overige opdrachten (€ 0,5 miljoen)*. Dit betreft overige kleinere opdrachten van met name de uitvoering veiligheid inrichting (€ 0,4 miljoen), en opdrachten aan RVO en RIVM ten behoeve van de veiligheid, Decentralisatie-uitkering (DUK) en Externe productiekosten (EPK) bedrijven (€ 0,1 miljoen).
2. **Subsidies (€ 7,6 miljoen)**
   - *Subsidies inrichtingen en transport (€ 7,0 miljoen).* Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda Besluit risico's zware ongevallen (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 veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector.

- *Overige subsidies (€ 0,6 miljoen)*. Dit betreffen overige kleinere subsidies, waaronder ODNL VTH en veiligheid NL en enkele overhevelingen naar artikel 19 van Hoofdstuk XII ter financiering van de uitvoering van diverse opdrachten, waaronder aan het RIVM (€ 0,9 miljoen), het RVO (€ 0,5 miljoen), en een subsidie inzake bijdrage van agentschappen voor uitgaven bedrijfsvoering als gevolg van interne leveranties binnen apparaat (€ 0,5 miljoen).

3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 6,6 miljoen)**.
   - *RWS (€ 4,2 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd 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.
   - *RIVM en overige agentschappen (€ 2,4 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan RVO en de bijdrage aan RIVM (€ 2,1 miljoen) omtrent vervoer gevaarlijke stoffen, veiligheid bedrijven, biotechnologie en stoffen, gezonde leefomgeving en onderzoek nucleair beleid.
4. **Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,3 miljoen).** 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 samenwerkingsproject tussen het OLB (Openbaar Lichaam Bonaire) en de ministeries BZK, EZK en IenW.
5. **Inkomensoverdrachten (€ 4,2 miljoen)**. 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.

Ontvangsten (€ 0,3 miljoen)
De ontvangsten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie (€ 0,3 miljoen).

Wettelijke grondslag subsidieverlening
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in de regel *<Verplichtingen>* dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

Tabel 94 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen Art. 22			
Maximum bedrag	Ontvanger	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 260.000,-	Stichting Veiligheid NL	Voor de monitoring veiligheid vuurwerk bij de jaarwisselingen en een lesprogramma omtrent veiligheid vuurwerk voor basisscholen.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport
€ 6.000.000,-	Omgevingsdienst Nederland	Voor de meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid aan Omgevingsdienst Nederland. Met deze gelden kunnen projecten worden opgestart door omgevingsdiensten, gemeenten en provincies die bijdragen aan de versterking van omgevingsveiligheid.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 95 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 22	
	2024
juridisch verplicht	53%
bestuurlijk gebonden	43%
beleidsmatig gereserveerd	5%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven (€ 86,4 miljoen) is 53% juridisch verplicht (incl. Bestuurlijk gebonden). Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. 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). Deze opdrachten hebben diverse tijdspaden.
2. **Subsidies**. 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. Deze subsidies hebben diverse tijdspaden. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen**: De uitgaven voor de agentsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS is voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundelingen verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het gebied beleidsonderwerp asbest. De bijdrage aan RIVM is voor de capaciteitsinzet 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.

3.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's op het gebied van weer, klimaat en seismologie terug te dringen en schade en letsel te beperken. 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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 96 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**66.940**	**76.098**	**64.512**	**54.802**	**54.792**	**56.415**	**58.464**
Uitgaven	**68.203**	**75.027**	**66.002**	**54.412**	**56.282**	**56.025**	**59.954**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	47.317	51.850	51.146	45.859	45.598	44.345	44.076
2 Aardobservatie	20.886	23.177	14.856	8.553	10.684	11.680	15.878
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

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. Het gaat om de volgende taken:

Tabel 97 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
(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;
–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 en voor Klimaat (mitigatie).

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstelling van dit beleidsartikel. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Naar aanleiding van de beleidsdoorlichting in 2019 van artikel 23 zijn de beleidsindicatoren op het artikel herzien. Vanaf 2022 (rapportagejaar 2021) rapporteert het KNMI op basis van onderstaande indicatoren voor doeltreffendheid van de beleidsdoelstelling. Hiernaast zijn in de agentschapsparagraaf van het KNMI doelmatigheidsindicatoren opgenomen.

Tabel 98 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

Indicator	Streefwaarde/norm
1. Algemene klanttevredenheid:	
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer ≥ 7,0
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer ≥ 7,0
2. Weer *:[1]	
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1x per jaar > 8 uur oud
b. Waarschuwingen code oranje/rood:	
i. Het % uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.	≥ 60%
ii. Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje	≤ 15%
iii. Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	≥ 70%
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen.[2]	≥ 80%
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood).[3]	≥ 65%
3. Klimaat:	
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.[4]	Gemiddeld 1x per week
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI (zie verder punt 1).	Overall cijfer ≥ 7,0

Indicator	Streefwaarde/norm
4. Seismologie:	
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5	≥ 98%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	≥ 98%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek (zie verder punt 2c).	≥ 75%
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI	Overall cijfer ≥ 7,0
5. Data beschikbaarheid:	
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie*	≥ 80%
6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:	
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
7. Wetenschappelijk onderzoek	
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

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.
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.
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.
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) 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).

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.
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.
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.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.

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 afnemers. In 2024 wordt de samenwerking met veiligheidsregio's en waterschappen verder geoperationaliseerd voor de monitoring van extreem weer ten behoeve van tijdige en gerichte waarschuwingen. Daarbij ligt steeds meer nadruk om het in kaart brengen van de gevolgen van de meteorologische omstandigheden middels «impact-based forecasting», waarbij in samenwerking met gebruikers wordt ingeschat wanneer extreem weer en klimaatverandering tot problemen leiden, om zo de risico's te kunnen verminderen en om inzicht en handelingsperspectief te bieden.

ICT- en meetinfrastructuur
De ICT- en meetinfrastructuur vormen belangrijke randvoorwaarden voor het Early Warning Centre. Dit staat in het teken van werken onder architectuur. Het applicatielandschap vergt continu aandacht om te voldoen aan de hoge eisen van leveringszekerheid en kwaliteit.

Experimenten zullen worden gedaan om, met behulp van datascience en AI (kunstmatige intelligentie), de taken van het KNMI effectiever en/of efficiënter uit te voeren.

Cyber
In 2024 wordt de capaciteit versterkt op het gebied van cyberveiligheid en het vernieuwen en vervangen van verouderde software ('legacy').

Modernisering waarneeminfrastructuur
Het programma Modernisering van de waarneeminfrastructuur wordt in 2024 vervolgd waarbij de inzet gericht zal zijn op het maken van een vloeiende overgang van het oude naar het nieuwe systeem. Een aantal aanbestedingen van nieuwe meetinstrumenten zoals zichtmeters en windsensoren zal ook in 2024 zijn beslag krijgen.

Klimaat
Het KNMI is onder meer uitvoerend focal point van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dat in 2023 zijn zesde rapport uitbracht. Dit vormt de basis voor de KNMI Klimaatscenario's '23. In 2024 bereidt het KNMI de inzet voor het zevende IPCC rapport voor. Met een bijdrage uit het fonds voor wetenschap en onderzoek zal vanaf 2023 de Europese samenwerking aan onderzoek en innovatie op de werkterreinen van het KNMI, waaronder stedelijk klimaat en droogte, een impuls krijgen. Ook start het KNMI in 2024 met de voorbereidingen van het Meerjarig Strategisch Plan 2030 waarin Klimaat een belangrijke rol zal vervullen.

Seismologie
De parlementaire enquête naar aardbevingen door gaswinning in Groningen heeft het belang van tijdige metingen en monitoring en communicatie over onzekerheden in onderzoek benadrukt. Mede naar aanleiding hiervan zal het seismisch meetnet voor mijnbouwactiviteiten in Nederland, zoals geothermie, uitgebreid gaan worden.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 99 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**66.940**	**76.098**	**64.512**	**54.802**	**54.792**	**56.415**	**58.464**
Uitgaven	**68.203**	**75.027**	**66.002**	**54.412**	**56.282**	**56.025**	**59.954**
1 Meteorologie en seismologie	**47.317**	**51.850**	**51.146**	**45.859**	**45.598**	**44.345**	**44.076**
Bijdragen aan agentschappen	*43.673*	*47.760*	*47.059*	*41.772*	*42.211*	*40.958*	*40.689*
Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	43.673	47.760	47.059	41.772	42.211	40.958	40.689
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*3.644*	*4.090*	*4.087*	*4.087*	*3.387*	*3.387*	*3.387*
Waarvan bijdragen aan ECMWF (HGIS)	2.754	3.150	3.147	3.147	2.447	2.447	2.447
Waarvan bijdragen aan WMO (HGIS)	854	905	905	905	905	905	905
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	36	35	35	35	35	35	35
2 Aardobservatie	**20.886**	**23.177**	**14.856**	**8.553**	**10.684**	**11.680**	**15.878**
Bijdragen aan agentschappen	*20.886*	*23.177*	*14.856*	*8.553*	*10.684*	*11.680*	*15.878*
Waarvan bijdragen aan KNMI	20.886	23.177	14.856	8.553	10.684	11.680	15.878
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Meteorologie en seismologie (€ 51,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. **Bijdragen aan agentschappen (€ 47,1 miljoen)**
   - *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;
     - 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.
2. **Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 4,1 miljoen)**. 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 (€ 0,9 miljoen).* 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. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader.
- *ECMWF (€ 3,1 miljoen).* 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.

2. Aardobservatie (€ 14,9 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

1. **Bijdragen aan agentschappen (€ 14,9 miljoen)**. 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. 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.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 100 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 23

	2024
juridisch verplicht	100%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2024 beschikbare programma uitgaven van € 66,0 miljoen is 100% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Bijdrage aan agentschappen:** de uitgaven hebben betrekking op het agentschap KNMI. Deze zijn volledig (100%) juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan het KNMI wordt verstrekt voor het uitvoeren van wettelijke taken op het gebied van Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.
2. **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). Het WMO is belangrijk voor de uitwisseling van meteorologische gegevens, producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader. 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.

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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 101 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**166.157**	**189.203**	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**
Uitgaven	**168.400**	**189.203**	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Personele uitgaven	144.451	162.927	181.399	178.041	177.802	177.882	186.695
2 Materiële uitgaven	23.949	26.276	21.632	21.081	19.942	16.427	5.422
Ontvangsten	**15.162**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij dit artikel. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 102 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	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).

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
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 2024–2028 (MJP). In dit meerjarenplan wordt ook het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties beschreven. De ILT zet haar schaarse middelen en 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 in het najaar van 2023 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 basis voor de ILT- werkwijze is:
– Selectief. De hoeveelheid aan taken in combinatie met de per definitie begrensde capaciteit dwingt tot het maken van scherpe keuzes. Dat gebeurt risicogericht, en op basis van een goede informatiepositie.
– Effectief. De ILT kijkt telkens naar de beste manier om risico's te verminderen, gericht op maatschappelijk effect.
– Reflectief. De medewerkers zijn het belangrijkste kapitaal van de ILT en signaleren in hun werk vaak als eerste mogelijke (nieuwe) risico's.
– Optimale dienstverlening.

De inspectie is onafhankelijk in het functioneren, de programmering, de onderzoeken en de oordeelsvorming. Daarmee versterkt de ILT het vertrouwen in de overheid.

De ILT werkt meer en meer informatiegestuurd om als toezichthouder effectief te kunnen zijn. Het gaat om het verzamelen van informatie, uitwisselen ervan met relevante partners en ondertoezichtstaanden en het toepassen van verschillende vormen van informatie.

Deze informatie helpt de ILT om ontwikkelingen te signaleren, keuzes te maken in het toezicht, effecten van keuzes te kennen en verantwoording af te leggen. Zorgvuldigheid in dataverwerving, -beheer en -toepassing, met aandacht voor wettelijke waarborgen, wordt daarbij steeds belangrijker.

De drie belangrijkste pijlers van de ILT zijn:
1. Toezicht en handhaving,
2. Opsporing,
3. Dienstverlening en vergunningverlening.

1. Toezicht en handhaving
De ILT richt haar toezicht op de grootste maatschappelijke risico's. Bij de aanpak van die risico's bepaalt de ILT waar het handelen het meeste effect heeft. Soms is dat door zelf toezicht uit te voeren, maar ook zoekt de ILT de samenwerking met andere (overheids)organisaties. Voor alle werkterreinen waar de ILT toezicht op houdt, hanteert de ILT een handhavingsstrategie met betrekking tot de keuze van haar interventies. Als de inspectie constateert dat burgers of bedrijven de wet niet naleven, dan kan optreden (interveniëren) noodzakelijk zijn.

Het werkveld van de ILT is breed, zowel in werkzaamheden als onderwerpen. De inspectie vervult haar taken binnen verschillende onderwerpen zoals de bevordering van de juiste verwerking van afval, het beperken van risico's van chemische stoffen, de duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening, hoogwaterveiligheid en de kwaliteit en veiligheid van bodem, grondwater en oppervlaktewater. Andere voorbeelden zijn cybersecurity, transport via weg, spoor, water, door de lucht en door buisleidingen. Regelmatig verandert het takenpakket van de ILT, bijvoorbeeld door gewijzigde wet- en regelgeving.

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 onder gebracht: de Inlichtingen en Opsporingsdienst (IOD). De IOD werkt onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie. Met het OM zijn werkafspraken gemaakt.

De komende periode is er groei voorzien van de opsporingscapaciteit voor milieu gerelateerde criminaliteit. Hiervoor is uit het coalitieakkoord vanaf 2024 een bedrag van € 6 miljoen per jaar beschikbaar. De verwachting is dat door de nieuwe handhavingsstrategie het aantal strafrechtelijke interventies binnen het huidige toezicht zal toenemen.

3. Dienstverlening en Vergunningverlening
De ILT werkt aan kostenefficiency 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, mediavoorlichting, 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.

D. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Vanaf 2024 is er voor de ILT jaarlijks € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor nieuwe taken of uitbreiding van reeds bestaande taken. Deze nieuwe taken hebben betrekking op onder andere het voorkomen en beperken van de maatschappelijke schade die ontstaat door cyberincidenten. Daarnaast wordt er meer capaciteit ingezet op het beheer van de bodemkwaliteit, die nu complex en versnipperd is ingericht.

Verder levert de ILT een bijdrage aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de afbraak van de ozonlaag (vermindering van OAS en F-gassen). De ILT zal het markttoezicht op drones intensiveren, in verband met de toename van het aantal exploitanten/vergunninghouders van drones, het toezicht op opleidingsinstellingen van drone piloten en het aantal drone operaties. Extra capaciteit wordt er ingezet ten behoeve van de nieuwe en gewijzigde wet- en regelgeving rondom het mobiliteitspakket. Ook wordt het toezicht op energie labels geïntensiveerd en zal de ILT een bijdrage leveren aan het reguleren van kunststof voor eenmalig.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 103 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**166.157**	**189.203**	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**
Uitgaven	**168.400**	**189.203**	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**
1 Personele uitgaven	**144.451**	**162.927**	**181.399**	**178.041**	**177.802**	**177.882**	**186.695**
Waarvan eigen personeel	122.777	132.368	157.393	157.731	163.270	152.454	151.030
Waarvan inhuur externen	21.674	30.559	24.006	20.310	14.532	25.428	35.665
Waarvan overige personele uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
2 Materiële uitgaven	**23.949**	**26.276**	**21.632**	**21.081**	**19.942**	**16.427**	**5.422**
Waarvan ICT	4.825	2.817	246	246	246	138	138
Waarvan bijdragen SSO's	6.785	7.326	56	747	442	0	0
Waarvan overige materiële uitgaven	12.339	16.133	21.330	20.088	19.254	16.289	5.284
Ontvangsten	**15.162**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**

F. Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT

Onderstaand is voor het jaar 2024 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

1. Personele uitgaven (€ 181,4 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en overige personele uitgaven.

1. **Eigen personeel (€ 157,4 miljoen)**. 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.
   - Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, opleiding, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.
2. **Externe inhuur (€ 24,0 miljoen)**. Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten.

2. Materiële uitgaven (€ 21,6 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.

1. **ICT (€ 0,2 miljoen)**. Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
2. **Overige materiële uitgaven (€ 21,4 miljoen)**. Dit betreft materiele uitgaven van de ILT waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 14,9 miljoen). Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 9,0 mln.) en de bijdrage van de Autoriteit Wonen voor overheadkosten (€ 4,6 mln.) en overige ontvangsten (€ 1,3 mln.).

G. Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 104 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 24

	2024
juridisch verplicht	96%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	4%

Toelichting
Van het totale budget voor artikel 24 is voor 2024 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.

De activiteiten die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de wettelijke taken van de ILT. In het MJP 2024-2028 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende informatie ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht. Vanaf 2024 zet de ILT structureel meer capaciteit in op een groot aantal taken.

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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 105 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**1.042.556**	**1.113.061**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
Uitgaven	**1.005.694**	**1.066.023**	**1.052.276**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Brede Doeluitkering	1.005.694	1.066.023	1.052.276	1.052.388	1.052.388	1.052.388	1.052.388
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij de Brede Doeluitkering. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 106 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
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.

C. Relevante beleidsmatige ontwikkelingen

Voor 2024 zijn er geen relevante beleidsmatige ontwikkelingen.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 107 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**1.042.556**	**1.113.061**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
Uitgaven	**1.005.694**	**1.066.023**	**1.052.276**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
1 Brede Doeluitkering	**1.005.694**	**1.066.023**	**1.052.276**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
Brede doeluitkering	1.005.694	1.066.023	1.052.276	1.052.388	1.052.388	1.052.388	1.052.388
Waarvan bijdragen aan Brede doeluitkering	1.005.694	1.066.023	1.052.276	1.052.388	1.052.388	1.052.388	1.052.388
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

E. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Brede doeluitkering (€ 1.052,3 miljoen)
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.

F. Geschatte budgetflexibiliteit

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.

3.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Mobiliteitisfonds en het Deltafonds verantwoord.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid.

Tabel 108 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**8.565.427**	**9.345.914**	**11.533.634**	**20.471.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**
Uitgaven	**8.565.427**	**9.346.064**	**11.533.484**	**20.525.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Bijdrage Investeringsfondsen (Mobiliteitsfonds)	7.451.127	7.808.084	9.883.320	18.771.630	9.602.879	9.330.620	8.798.471
2 Bijdrage Investeringsfondsen (Deltafonds)	1.114.300	1.537.980	1.650.164	1.754.350	1.879.705	1.638.621	1.648.241
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

In onderstaande tabel is een overzicht en toelichting opgenomen op de rol en verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bij dit artikel. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 109 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op deze begroting. Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 110 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**8.565.427**	**9.345.914**	**11.533.634**	**20.471.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**
Uitgaven	**8.565.427**	**9.346.064**	**11.533.484**	**20.525.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**
1 Bijdragen Investeringsfondsen	**7.451.127**	**7.808.084**	**9.883.320**	**18.771.630**	**9.602.879**	**9.330.620**	**8.798.471**
Bijdragen aan het Mobiliteitsfonds	*7.451.127*	*7.808.084*	*9.883.320*	*18.771.630*	*9.602.879*	*9.330.620*	*8.798.471*
2 Bijdragen Investeringsfondsen	**1.114.300**	**1.537.980**	**1.650.164**	**1.754.350**	**1.879.705**	**1.638.621**	**1.648.241**
Bijdragen aan het Deltafonds	*1.114.300*	*1.537.980*	*1.650.164*	*1.754.350*	*1.879.705*	*1.638.621*	*1.648.241*
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

D. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

Tabel 111 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000) – 2023 - 2030									
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**	**156.165**	**501.419**	**770.361**	**951.187**	**1.027.833**	**1.130.609**	**2.317.167**	**1.789.331**
11.01	Verkenningen	4.000	23.594	167.267	181.429	214.962	412.146	942.066	921.826
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0	0
11.03	Reserveringen	142.183	172.915	296.480	390.838	323.408	381.586	354.668	334.099
11.04	Generieke investeringsruimte	9.982	304.910	306.614	378.920	489.463	336.877	1.020.433	533.406
12	**Hoofdwegennet**	**3.059.202**	**3.747.277**	**4.083.535**	**3.814.584**	**4.038.742**	**3.707.850**	**3.068.083**	**2.878.846**
12.01	Exploitatie	4.135	4.401	4.600	9.335	9.945	9.182	8.365	8.203
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.013.466	1.213.841	1.269.508	1.162.537	1.456.144	1.523.111	1.453.643	1.331.576
12.03	Ontwikkeling	444.073	715.059	987.925	714.802	632.587	489.656	– 30.365	– 51.870
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	790.364	1.086.142	1.077.284	1.052.899	1.065.731	832.597	806.025	764.491
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	807.164	727.834	744.218	875.011	874.335	853.304	830.415	826.446
13	**Spoorwegen**	**2.539.171**	**2.635.767**	**11.320.948**	**2.254.374**	**2.213.432**	**1.868.052**	**1.991.310**	**1.746.479**
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.958.949	2.090.517	2.001.859	1.534.819	1.601.979	1.408.684	1.320.120	1.524.439
13.03	Ontwikkeling	366.131	328.102	269.907	521.846	414.452	283.374	561.095	114.940
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	214.091	217.148	204.182	197.709	197.001	175.994	110.095	107.100
13.07	Rente en aflossing	0	0	8.845.000	0	0	0	0	0
14	**Regionaal, lokale infrastructuur**	**607.116**	**1.142.688**	**500.336**	**163.340**	**47.515**	**36.358**	**39.505**	**106.295**
14.01	Regionale infrastructuur	10.428	48.227	90.282	19.159	10.408	20.455	7.700	7.700
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	596.688	1.094.461	410.054	144.181	37.107	15.903	31.805	98.595
15	**Hoofdvaarwegennet**	**1.285.978**	**1.355.199**	**1.442.733**	**1.844.106**	**1.322.585**	**1.281.212**	**1.337.952**	**1.236.941**
15.01	Exploitatie	9.856	9.947	10.219	24.482	26.732	23.131	21.512	21.414
15.02	Onderhoud en vernieuwing	467.425	653.852	721.786	695.336	669.086	688.953	676.513	670.902
15.03	Ontwikkeling	234.637	186.591	246.666	609.720	108.207	69.294	144.152	51.954
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	141.413	96.432	66.924	64.474	58.009	55.732	55.683	54.662
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	432.647	408.377	397.138	450.094	460.551	444.102	440.092	438.009
17	**Megaprojecten Verkeer en Vervoer**	**467.663**	**479.479**	**653.717**	**575.288**	**680.513**	**774.390**	**971.803**	**483.929**

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.211	1.122	1.095	1.159	1.523	2.095	969	969
17.07	ERMTS	144.347	154.980	221.812	125.816	158.998	302.782	436.615	256.896
17.08	ZuidasDok	130.961	140.103	228.646	197.627	236.817	222.306	174.528	79.423
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	191.144	183.274	202.164	250.686	283.175	247.207	359.691	146.641
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**	**– 307.211**	**21.491**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
18.06	Externe veiligheid	– 307.211	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	21.491	0	0	0	0	0	0
	Totaal Uitgaven	**7.808.084**	**9.883.320**	**18.771.630**	**9.602.879**	**9.330.620**	**8.798.471**	**9.725.820**	**8.241.821**

Tabel 112 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000) – 2031 - 2037

		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**	**2.298.799**	**2.045.962**	**1.805.250**	**1.969.543**	**1.990.350**	**1.786.511**	**2.582.721**	**23.123.208**
11.01	Verkenningen	612.537	531.560	388.920	260.771	28.233	0	0	4.689.311
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0	0	0	0	0
11.03	Reserveringen	1.268.861	1.275.563	1.425.320	1.585.331	1.377.450	1.448.954	1.559.664	12.337.320
11.04	Generieke investeringsruimte	417.401	238.839	– 8.990	123.441	584.667	337.557	1.023.057	6.096.577
12	**Hoofdwegennet**	**2.784.344**	**2.572.879**	**2.858.322**	**2.611.808**	**3.055.923**	**3.030.366**	**2.391.337**	**47.703.098**
12.01	Exploitatie	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	4.404	88.994
12.02	Onderhoud en vernieuwing	803.977	804.320	842.189	910.938	898.496	897.906	917.637	16.499.289
12.03	Ontwikkeling	617.106	467.400	733.461	530.243	970.160	1.062.128	330.916	8.613.281
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	648.658	592.622	574.135	461.558	478.198	361.263	433.715	11.025.682
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	710.199	704.133	704.133	704.665	704.665	704.665	704.665	11.475.852
13	**Spoorwegen**	**1.824.941**	**1.641.475**	**1.739.896**	**1.808.870**	**1.873.068**	**2.151.922**	**1.888.016**	**39.497.721**
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.524.593	1.593.401	1.787.269	1.914.777	1.886.617	2.080.494	2.004.070	27.779.825
13.03	Ontwikkeling	256.438	48.074	– 47.373	– 105.907	– 13.549	71.428	– 116.054	1.405.666
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	43.910	0	0	0	0	0	0	1.467.230
13.07	Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0	8.845.000
14	**Regionaal, lokale infrastructuur**	**115.837**	**115.557**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2.874.547**
14.01	Regionale infrastructuur	7.700	0	0	0	0	0	0	222.059
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	108.137	115.557	0	0	0	0	0	2.652.488
15	**Hoofdvaarwegennet**	**957.635**	**998.446**	**960.945**	**1.053.444**	**1.119.546**	**1.171.750**	**988.206**	**18.356.678**
15.01	Exploitatie	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	10.209	218.756
15.02	Onderhoud en vernieuwing	336.121	351.448	353.604	447.081	418.086	418.086	418.086	7.986.365
15.03	Ontwikkeling	155.431	181.903	141.478	141.511	238.696	279.693	110.930	2.900.863
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	54.785	54.539	55.307	54.296	52.208	63.415	48.634	976.513
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	401.089	400.347	400.347	400.347	400.347	400.347	400.347	6.274.181
17	**Megaprojecten Verkeer en Vervoer**	**694.230**	**313.347**	**322.408**	**108.290**	**68.769**	**234.423**	**68.995**	**6.897.244**
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	969	969	58.607	0	0	0	0	70.688
17.07	ERMTS	316.330	142.998	25.537	25.537	25.537	116.030	10.933	2.488.148
17.08	ZuidasDok	182.770	121.810	142.395	0	0	2.514	0	2.562.449
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	194.161	47.570	95.869	82.753	43.232	115.879	58.062	2.521.508
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**– 285.720**
18.06	Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0	0	0	0	0

		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
	Totaal Uitgaven	**8.675.786**	**7.687.666**	**7.686.821**	**7.551.955**	**8.107.656**	**8.374.972**	**7.919.275**	**138.166.776**

Tabel 113 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000) – 2023 - 2030

		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1	**Investeren in waterveiligheid**	**404.228**	**540.267**	**649.999**	**741.171**	**449.976**	**515.182**	**398.140**	**371.243**
1.01	Grote projecten waterveiligheid	80.429	92.452	54.731	80.193	24.439	95.678	13.441	0
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	289.959	416.588	564.354	634.055	402.933	402.936	370.134	357.128
1.03	Studiekosten	33.840	31.227	30.914	26.923	22.604	16.568	14.565	14.115
2	**Investeren in zoetwatervoorziening**	**145.568**	**105.207**	**53.483**	**45.561**	**62.318**	**38.046**	**2.069**	**0**
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	140.312	101.487	45.079	43.361	60.118	37.046	2.069	0
2.03	Studiekosten	5.256	3.720	8.404	2.200	2.200	1.000	0	0
3	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**344.873**	**312.524**	**368.393**	**319.308**	**308.566**	**406.087**	**432.033**	**427.128**
3.01	Exploitatie	7.304	7.594	8.019	13.765	16.597	16.350	16.155	16.479
3.02	Onderhoud en vernieuwing	337.569	304.930	360.374	305.543	291.969	389.737	415.878	410.649
4	**Experimenteren cf. art. III Deltawet**	**355.144**	**111.811**	**98.816**	**113.721**	**60.860**	**60.101**	**59.160**	**58.332**
4.02	GIV/PPS	355.144	111.811	98.816	113.721	60.860	60.101	59.160	58.332
5	**Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven**	**140.755**	**394.693**	**402.787**	**480.191**	**503.052**	**590.042**	**569.377**	**630.045**
5.01	Apparaat	281.692	287.234	291.109	297.209	297.515	292.515	292.743	292.633
5.02	Overige uitgaven	– 145.612	69.124	73.104	127.587	148.717	146.905	144.474	147.334
5.03	Investeringsruimte	4.675	33.225	28.494	7.860	6.600	46.200	16.147	28.501
5.04	Reserveringen	0	5.110	10.080	47.535	50.220	104.422	116.013	161.577
7	**Investeren in waterkwaliteit**	**147.412**	**185.662**	**180.872**	**179.753**	**253.849**	**38.783**	**25.075**	**25.075**
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	75.256	102.337	111.395	98.301	158.158	0	0	0
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	37.448	67.152	53.913	70.338	92.178	37.694	23.986	23.986
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	34.708	16.173	15.564	11.114	3.513	1.089	1.089	1.089
	Totaal Uitgaven	**1.537.980**	**1.650.164**	**1.754.350**	**1.879.705**	**1.638.621**	**1.648.241**	**1.485.854**	**1.511.823**

Tabel 114 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000) – 2031 - 2037

		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
1	**Investeren in waterveiligheid**	**271.282**	**226.556**	**402.228**	**1.307**	**198.055**	**145.092**	**218.717**	**5.533.443**
1.01	Grote projecten waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0	441.363
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	260.367	215.641	391.297	– 9.368	187.380	134.417	208.042	4.825.863
1.03	Studiekosten	10.915	10.915	10.931	10.675	10.675	10.675	10.675	266.217
2	**Investeren in zoetwatervoorziening**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**452.252**
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	429.472
2.03	Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0	22.780
3	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**271.808**	**260.548**	**265.098**	**296.420**	**296.420**	**312.850**	**312.850**	**4.934.906**
3.01	Exploitatie	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	8.273	160.174
3.02	Onderhoud en vernieuwing	263.535	252.275	256.825	288.147	288.147	304.577	304.577	4.774.732
4	**Experimenteren cf. art. III Deltawet**	**57.519**	**57.357**	**56.958**	**57.245**	**56.552**	**55.871**	**53.027**	**1.312.474**
4.02	GIV/PPS	57.519	57.357	56.958	57.245	56.552	55.871	53.027	1.312.474
5	**Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven**	**864.673**	**858.714**	**855.677**	**995.242**	**1.093.153**	**1.180.269**	**1.109.586**	**10.668.256**
5.01	Apparaat	285.117	282.295	282.295	282.295	282.295	282.295	283.011	4.312.253
5.02	Overige uitgaven	74.924	74.924	74.878	74.878	74.878	74.878	74.878	1.235.871
5.03	Investeringsruimte	24.322	23.285	58.894	166.459	267.370	356.486	285.090	1.353.608
5.04	Reserveringen	480.310	478.210	439.610	471.610	468.610	466.610	466.607	3.766.524

		2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2023-2037
7	**Investeren in waterkwaliteit**	**24.251**	**365**	**365**	**365**	**365**	**365**	**365**	**1.062.922**
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	0	0	0	0	0	0	0	545.447
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	23.986	100	100	100	100	100	100	431.281
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	265	265	265	265	265	265	265	86.194
	Totaal Uitgaven	**1.489.533**	**1.403.540**	**1.580.326**	**1.350.579**	**1.644.545**	**1.694.447**	**1.694.545**	**23.964.253**

4. Niet-beleidsartikelen

4.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel worden de IenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 115 Budgettaire gevolgen artikel 97 Algemeen Departement (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**37.417**	**54.606**	**49.995**	**32.821**	**37.279**	**47.262**	**42.870**
Uitgaven	**62.721**	**66.046**	**48.709**	**48.327**	**48.251**	**47.412**	**47.067**
1 Algemeen departement	**51.503**	**61.610**	**48.709**	**48.327**	**48.251**	**47.412**	**47.067**
Opdrachten	*37.060*	*41.415*	*35.456*	*35.057*	*35.009*	*34.225*	*33.967*
van A naar Beter	1.795	1.525	1.735	1.735	1.735	1.735	1.735
Ext. juridische advies	1.011	1.876	1.936	1.964	1.959	1.729	1.681
Onderzoeken PBL	5.980	5.332	2.841	2.841	2.844	2.457	2.457
Onderzoeken ANVS	2.212	4.187	4.476	4.491	4.488	4.516	4.410
Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)	7.853	9.360	8.899	8.608	8.695	8.633	8.596
Regeringsvliegtuig	15.905	14.723	9.859	9.679	9.679	9.663	9.657
Onderzoeksprojecten	862	1.300	1.294	1.305	1.302	1.268	1.245
Overige Opdrachten	1.442	3.112	4.416	4.434	4.307	4.224	4.186
Subsidies	*0*	*30*	*388*	*388*	*388*	*492*	*492*
Bijdragen aan agentschappen	*14.443*	*15.465*	*12.865*	*12.882*	*12.854*	*12.695*	*12.608*
Waarvan bijdragen aan agentschap RWS	3.223	3.164	3.191	3.190	3.194	3.160	3.138
Waarvan bijdragen aan dienstverlening RIVM	8.784	9.844	9.437	9.455	9.423	9.300	9.237
Overige bijdragen aan agentschappen	2.436	2.457	237	237	237	235	233
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*4.700*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Noodhulp Oekraïne	0	4.700	0	0	0	0	0
3 Covid19 Testen reizen	**11.218**	**4.436**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*11.218*	*4.436*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**20.813**	**1.501**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.380**

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen departement (€ 48,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet.

1. **Opdrachten**: *(***€ 35,4 miljoen)**
   - Van A naar Beter (€ 1,7 miljoen). Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.
   - Externe juridische advisering (€ 1,9 miljoen). 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 (€ 2,8 miljoen). 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).
- Onderzoeken ANVS (€ 4,5 miljoen). 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) (€ 8,9 miljoen). 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 IenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten 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 monstername, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.
- Regeringsvliegtuig (€ 9,9 miljoen). Dit betreft de uitgaven van IenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
- Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 5,7 mijloen). 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.

2. **Subsidies (€ 0,4 miljoen)**
   - Deze uitgaven hangen samen met subsidies die IenW verstrekt. In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 1 een bedrag van maximaal €18.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft. Ook in de jaren 2025 en 206 zal die jaarlijks voor maximaal €18.000 verstrekt worden. 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
3. **Bijdragen aan agentschappen (€ 12,9 miljoen)**:
   - RWS (€ 3,2 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 9,4 miljoen). 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.
- Overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,2 miljoen).

4. **Bijdrage aan medeoverheden in 2023 (€ 4,7 miljoen)**
   - Na de doorbraak van de Kachovka-dam in juni van dit jaar, heeft Oekraïne het Kabinet verzocht hulpgoederen te leveren om de gevolgen van de doorbraak te bestrijden. Het Kabinet heeft besloten om noodhulp aan te bieden, in de vorm van in-kind goederen: 22 vletten via de Nationale Reddingsbrigade en 40 boten, 75 waterpompen, 20 reddingsboeien, 370 reddingsvesten en 120 waadpakken. Het betreft goederen die via de Unie van Waterschappen beschikbaar zijn gesteld, en die het ministerie van IenW heeft overgenomen en vervolgens gedoneerd aan Oekraïne. Het pakket heeft een omvang van maximaal € 4,7 miljoen en is bekostigd uit de reservering van € 2,5 miljard die het kabinet heeft getroffen voor steun aan Oekraïne in 2023. Eventueel resterende middelen zullen bij het eerstvolgende begrotingsmoment worden overgeheveld naar de begroting van het Ministerie van BuZa. (Kamerstuk 2022-2023, 36045, nr. 165).

Ontvangsten (€ 1,1 miljoen)
Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie.

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 grote uitvoernde dienst 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 116 Budgettaire gevolgen artikel 98 Apparaat Kerndepartement (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**440.628**	**465.111**	**458.464**	**437.704**	**433.043**	**407.057**	**399.798**
Uitgaven	**400.962**	**470.149**	**467.459**	**443.303**	**436.691**	**410.805**	**402.146**
1 Personele uitgaven	**306.868**	**353.561**	**335.890**	**323.273**	**318.871**	**294.617**	**286.728**
Eigen Personeel	*260.774*	*293.905*	*300.697*	*296.836*	*295.471*	*277.222*	*271.846*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	0	590	710	710	710	710	710
Waarvan NGF-project Dutch Metropolitan Innovations	0	1.077	2.155	2.155	2.155	2.155	1.077
Waarvan NGF-project Maritiem Masterplan	0	0	409	300	300	0	0
Inhuur externen	*42.765*	*55.782*	*31.684*	*22.925*	*19.865*	*13.868*	*11.359*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	0	810	600	600	600	600	600
Overige personele uitgaven	*3.329*	*3.874*	*3.509*	*3.512*	*3.535*	*3.527*	*3.523*
2 Materiële uitgaven	**94.094**	**116.588**	**131.569**	**120.030**	**117.820**	**116.188**	**115.418**
ICT	*27.886*	*33.130*	*45.243*	*34.591*	*32.350*	*33.520*	*33.513*
Bijdragen aan SSO's	*54.617*	*63.339*	*61.013*	*60.991*	*60.806*	*59.277*	*58.717*
Overige materiële uitgaven	*11.591*	*20.119*	*25.313*	*24.448*	*24.664*	*23.391*	*23.188*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	0	10	10	10	10	10	10
Ontvangsten	**12.744**	**8.104**	**5.627**	**5.430**	**5.430**	**5.430**	**5.151**

C. Toelichting op de personele en materiële uitgaven Kerndepartement

Onderstaand is voor het jaar 2024 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van het kerndepartement.

1. Personele uitgaven (€ 335,9 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

1. **Eigen personeel (€ 300,7 miljoen).** 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.

2. **Externe inhuur (€ 31,7 miljoen)**. Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, 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.
3. **Overige personele uitgaven (€ 3,5 miljoen)**. 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 uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

2. Materiële uitgaven (€ 131,6 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).
1. **ICT (€ 45,2 miljoen).** Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
2. **Bijdrage aan de Shared Service Organisaties (€ 61,0 miljoen).** De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
3. **Overige materiële uitgaven (€ 25,3 miljoen).** Dit betreft materiele uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 5,6 miljoen). De ontvangsten betreft voornamelijk vergoedingen die worden ontvangen voor onderzoeksopdrachten vanuit de Europese Unie (PBL), het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS), detacheringen en bedrijfsvoering.

D. Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten

Tabel 117 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten kerndepartement (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal apparaatsuitgaven ministerie							
Kerndepartement	400.962	470.149	467.459	443.303	436.691	410.805	402.146
ILT	168.400	189.203	203.031	199.122	197.744	194.309	192.117

Tabel 118 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en ZBO/RWT (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal apparaatskosten Agentschappen	**1.434.878**	**1.574.662**	**1.561.960**	**1.559.181**	**1.560.275**	**1.550.578**	**1.542.835**
RWS	1.360.749	1.488.975	1.473.122	1.470.334	1.472.816	1.464.887	1.457.331
KNMI	74.129	85.687	88.838	88.847	87.459	85.691	85.504
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	**528**	**592**	**586**	**583**	**589**	**584**	**574**
ProRail	528	592	586	583	589	584	574

E. Apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal

Tabel 119 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal (bedragen x € 1.000)	
Directoraat-Generaal Mobiliteit	60.660
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	36.905
Directoraat-Generaal Water en Bodem	34.736
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	39.685
Beleids- en Bestuursondersteuning	46.590
Financiën en Bedrijfsvoering	188.764
- Waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	115.153
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	24.338
Planbureau voor de Leefomgeving	35.781
Totaal apparaat	**467.459**

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 IenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 120 Budgettaire gevolgen artikel 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Verplichtingen	**0**	**25.809**	**8.107**	**6.904**	**6.901**	**6.887**	**6.892**
Uitgaven	**0**	**0**	**7.800**	**6.600**	**6.600**	**6.600**	**6.600**
1 Nominaal en onvoorzien	**0**	**0**	**7.800**	**6.600**	**6.600**	**6.600**	**6.600**
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Nominaal en onvoorzien (€ 6,6 miljoen)
Het totale bedrag Nominaal en Onvoorzien bedraagt in 2024 € 6,6 miljoen. Dit betreft de centraal gereserveerde middelen voor Werk aan Uitvoering en de POK/Wet Open Overheid die op een later moment aan de verschillende IenW-onderdelen zullen worden toebedeeld.

Als onderdeel van het koopkrachtpakket zoals vastgesteld bij de begrotingsbesluitvorming in augustus 2023 worden extra middelen beschikbaar gesteld voor de drinkwatervoorziening op Caribisch Nederland (€ 1,2 miljoen). Bij de voorjaarsnota 2024 zal dit worden overgeheveld naar de bestaande subsidieregeling op artikel 13 Bodem en Ondergrond.

5. Begroting agentschappen

5.1 Agentschap Rijkswaterstaat

Introductie
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 hoofdinfra-structuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersys-temen), 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. Belang-rijkste 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 routeinformatie en incidentmanagement.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofd-watersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoon-houden/scheiden/zuiveren».
- Exploitatie, onderhoud en vernieuwing: 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 beleids-nota'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 121 Begroting van baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Baten							
- Omzet	3.108.887	3.475.649	3.559.455	3.656.524	3.862.750	3.857.863	3.853.758
waarvan omzet moederdepartement	*3.531.340*	*3.266.861*	*3.312.661*	*3.408.580*	*3.449.254*	*3.427.917*	*3.409.030*
waarvan omzet overige departementen	*93.395*	*100.818*	*95.417*	*90.333*	*90.333*	*90.333*	*90.333*
waarvan omzet derden	*221.994*	*219.108*	*221.439*	*221.459*	*221.459*	*221.459*	*221.459*
waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden	*– 737.842*	*– 111.138*	*– 70.062*	*– 63.848*	*101.704*	*118.154*	*132.936*
Rentebaten	5.075	40.332	46.172	47.117	45.332	41.190	36.717
Vrijval voorzieningen	694	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.798	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Totaal baten	**3.116.454**	**3.517.481**	**3.607.127**	**3.705.141**	**3.909.582**	**3.900.553**	**3.891.975**
Lasten							
Apparaatskosten	1.360.749	1.489.143	1.473.122	1.470.334	1.472.816	1.464.887	1.457.331
- Personele kosten	1.067.140	1.131.452	1.126.869	1.128.529	1.128.107	1.126.174	1.124.175
waarvan eigen personeel	*1.002.239*	*1.050.957*	*1.057.497*	*1.059.055*	*1.058.659*	*1.056.845*	*1.054.969*
waarvan inhuur externen	*64.901*	*80.495*	*69.372*	*69.474*	*69.448*	*69.329*	*69.206*
waarvan overige personele kosten	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
- Materiele kosten	293.609	357.691	346.253	341.805	344.709	338.713	333.156
waarvan apparaat ICT	*48.286*	*46.983*	*46.983*	*47.115*	*47.096*	*47.012*	*46.925*
waarvan bijdrage aan SSO's	*69.730*	*67.848*	*67.848*	*68.039*	*68.012*	*67.890*	*67.764*
waarvan overige materiële kosten	*175.593*	*242.860*	*231.422*	*226.651*	*229.601*	*223.811*	*218.467*
Externe productkosten	1.708.515	1.998.341	2.101.059	2.199.061	2.397.210	2.392.468	2.388.723
Rentelasten	783	1.468	2.936	4.098	5.174	6.113	6.871
Afschrijvingskosten	18.357	18.879	20.359	21.998	24.732	27.435	29.400
- Materieel	17.106	18.744	20.199	21.831	24.584	27.407	29.379
waarvan apparaat ICT	*4.856*	*4.554*	*4.609*	*3.633*	*4.182*	*4.467*	*4.866*
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	*12.250*	*14.190*	*15.590*	*18.198*	*20.402*	*22.940*	*24.513*
- Immaterieel	1.251	135	160	167	148	28	21
Overige lasten	12.598	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
waarvan dotaties voorzieningen	*11.396*	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
waarvan bijzondere lasten	*1.202*	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**3.101.002**	**3.515.831**	**3.605.476**	**3.703.491**	**3.907.932**	**3.898.903**	**3.890.325**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**15.452**	**1.650**	**1.650**	**1.650**	**1.650**	**1.650**	**1.650**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	9	130	130	130	130	130	130
Saldo van baten en lasten	**15.443**	**1.520**	**1.520**	**1.520**	**1.520**	**1.520**	**1.520**
Dotatie aan reserve Rijksrederij	2.094	1.520	1.520	1.520	1.520	1.520	1.520
Te verdelen resultaat	**13.349**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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, exploitatie en vernieuwing, 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 122 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)						
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Agentschapsbijdrage Deltafonds	**706.497**	**654.970**	**715.286**	**697.094**	**698.068**	**692.268**
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	10.931	1.376	1.474	1.355	486	486
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen	692					
Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	318.400	294.860	347.571	272.435	253.805	255.225
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	363.871	352.657	360.595	421.178	442.176	435.480
Artikel 7 Waterkwaliteit	12.603	6.077	5.646	2.126	1.601	1.077
Agentschapsbijdrage Mobiliteitsfonds	**2.488.968**	**2.594.234**	**2.631.473**	**2.692.419**	**2.670.549**	**2.657.834**
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.619.375	1.658.822	1.710.878	1.783.574	1.764.836	1.756.073
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	869.593	935.412	920.595	908.845	905.713	901.761
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	**64.396**	**56.457**	**54.821**	**52.741**	**52.300**	**51.928**
Artikel 11 Waterkwaliteit	15.346	14.382	14.238	14.014	14.027	13.846
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	5.489	4.154	4.154	4.153	4.154	4.153
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	12.970	10.267	9.355	7.496	7.495	7.496
Artikel 16 Spoor	1.057	830	830	830	830	830
Artikel 17 Luchtvaart	858	473	473	473	53	53
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2.810	1.818	1.239	1.239	1.239	1.239
Artikel 19 Klimaat	644	421	421	421	421	252
Artikel 20 Lucht en geluid	2.816	3.128	3.128	3.128	3.128	3.128
Artikel 21 Duurzaamheid	11.662	10.773	10.773	10.773	10.773	10.773
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	7.580	7.020	7.020	7.020	7.020	7.020
Artikel 97 Algemeen departement	3.164	3.191	3.190	3.194	3.160	3.138
Overige omzet IenW	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**
Totaal	**3.266.861**	**3.312.661**	**3.408.580**	**3.449.254**	**3.427.917**	**3.409.030**
Van totaal omzet IenW						
*apparaat (interne kosten)	1.355.723	1.342.599	1.344.732	1.350.958	1.346.071	1.341.966
*programma (externe productkosten)	1.911.138	1.970.062	2.063.848	2.098.296	2.081.846	2.067.064

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 Koninkrijkrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en advisering en de bijbehorende externe productkosten.

Tabel 123 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)						
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Rijksrederij	49.598	49.598	49.598	49.598	49.598	49.598
Omgevingswet	31.773	26.372	21.288	21.288	21.288	21.288
Werken voor en met Partners	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	6.947	6.947	6.947	6.947	6.947	6.947
Overig	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal	**100.818**	**95.417**	**90.333**	**90.333**	**90.333**	**90.333**

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.
- Opbrengsten 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.
- Opbrengsten uit vergunningverlening in het kader van de Waterwet.

Tabel 124 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)						
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Beheer en Onderhoud	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Schaderijden en Schadevaren	35.704	35.725	35.745	35.745	35.745	35.745
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	59.100	61.410	61.410	61.410	61.410	61.410
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	25.024	25.024	25.024	25.024	25.024	25.024
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	21.180	21.180	21.180	21.180	21.180	21.180
Werken voor en met Partners	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Waterwet	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
Overig	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100
Totaal	**219.108**	**221.439**	**221.459**	**221.459**	**221.459**	**221.459**

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 2022 bedraagt per saldo € 1.110,1 miljoen. In de bijlage «Instandhouding» van de jaarverslagen 2022 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW per ultimo 2022 weergegeven.

Rentebaten
Rentebaten zijn het gevolg van de gestegen rentepercentages sinds 2022, ter bestrijding van de inflatie. RWS ontvangt rente op de rekening-courant verhouding met het ministerie van Financiën. Daarnaast ontvangt RWS ook rentebaten op bedragen die in deposito zijn gezet en tot uitkering komen.

Bijzondere baten
De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten
Apparaatskosten
Specificatie personele kosten

Tabel 125 Specificatie personele kosten

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Formatie (in FTE)	9.691	9.691	9.718	9.715	9.697	9.679
- waarvan capaciteit structurele werkzaamheden	*9.401*	*9.564*	*9.644*	*9.644*	*9.668*	*9.665*
- waarvan capaciteit tijdelijke opdrachten	*290*	*127*	*74*	*71*	*29*	*14*
Eigen personeel (x € 1.000)	1.050.957	1.057.497	1.059.055	1.058.659	1.056.845	1.054.969
Inhuur externen (x € 1.000)	80.495	69.372	69.474	69.448	69.329	69.206

De formatie van RWS bestaat uit capaciteit voor structurele werkzaamheden en capaciteit voor tijdelijke opdrachten.

Capaciteit structurele werkzaamheden
In de ontwerpbegroting 2023 is de eerder tot en met 2025 gefinancierde structurele capaciteit van 9.250 FTE's voor de jaren 2024 en 2025 opgehoogd naar 9.341 FTE's. In de begroting 2024 is besloten om deze capaciteit verder te verhogen naar circa 9.400 FTE's en structureel (einde looptijd fonds) te financieren. Aanvullend hierop wordt tot en met 2030 de capaciteit voor structurele werkzaamheden in lijn met de extra ambitie van dit kabinet op instandhouding verhoogd naar 9.665 FTE's.

Capaciteit tijdelijke opdrachten
RWS heeft ook capaciteit voor het uitvoeren van tijdelijke opdrachten. Dit betreft onder anderen capaciteit voor opdrachten voor uitvoering:
- Wet Open Overheid (27 FTE in 2023, oplopend naar 31 FTE in 2026);
- specialistische capaciteit stikstof (13 FTE in 2023 en 2024);
- slim watermanagement (8 FTE tot en met 2026);
- Net op zee (33 FTE ins 2023, aflopend naar 6 FTE in 2028);
- Parlementaire Onderzoekscommissie Kinderopvangtoeslag (POK) (8 FTE in 2023, aflopend naar 4 FTE in 2026);
- schoon en emissieloos bouwen (5 FTE in 2023, 2024 en 2025, daarna naar 3 FTE tot en met 2028);
- implementatie klimaatbestendige zoetwatervoorziening (6 FTE in 2023, aflopend naar 4 FTE in 2027).

Eigen personeel
De kracht van Rijkswaterstaat 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 betrekt (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 aansturingsredenen 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 vernieuwing in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 126 Specificatie inhuur

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Apparaat (kerntaken)	80.495	69.372	69.474	69.448	69.329	69.206
Programma (niet-kerntaken)	127.007	129.857	140.814	143.934	139.988	127.494
Totaal	**207.502**	**199.229**	**210.288**	**213.382**	**209.317**	**196.700**

Materiële kosten
De materiele kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiele kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's weginspecteurs).

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 127 Kasstroomoverzicht over het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1.	**Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen**	**735.742**	**1.530.697**	**1.640.942**	**1.719.948**	**1.793.016**	**1.700.199**	**1.591.248**
	+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	3.825.406	3.628.619	3.677.189	3.768.989	3.807.878	3.782.399	3.759.039
	-/- uitgaven operationele kasstroom	– 3.028.980	– 3.489.082	– 3.577.247	– 3.673.623	– 3.875.330	– 3.863.598	– 3.853.055
2	**Totaal operationele kasstroom**	**796.426**	**139.537**	**99.941**	**95.366**	**– 67.452**	**– 81.199**	**– 94.016**
	-/- totaal investeringen	– 22.253	– 48.808	– 59.913	– 56.971	– 61.375	– 53.062	– 53.062
	+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	1.285						
3.	**Totaal investeringskasstroom**	**– 20.968**	**– 48.808**	**– 59.913**	**– 56.971**	**– 61.375**	**– 53.062**	**– 53.062**
	-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	– 4.306	– 19.309					
	+/+ eenmalige storting door het moederdepartement	19.612	8.500					
	-/- aflossingen op leningen	– 14.545	– 16.043	– 17.940	– 19.449	– 22.297	– 25.098	– 26.916
	+/+ beroep op leenfaciliteit	18.736	46.368	56.918	54.122	58.307	50.409	50.409
4.	**Totaal financieringskasstroom**	**19.497**	**19.516**	**38.978**	**34.673**	**36.010**	**25.311**	**23.493**
5.	**Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)**	**1.530.697**	**1.640.942**	**1.719.948**	**1.793.016**	**1.700.199**	**1.591.248**	**1.467.663**

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 2023 is het surplus Eigen Vermogen (€ 19,3 miljoen) teruggestort naar het moederdepartement.

Tabel 128 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)							
Hoofdwatersysteem	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Hoofdwegennet	28,6	33,7	34,7	34,8	35,4	35,8	34,8
Hoofdvaarwegennet	29,4	32,0	32,2	31,9	32,7	32,9	32,3
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet							
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	25%	23%	22%	21%	21%	21%	23%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)							
Tarief per FTE	142.639	147.465	146.918	146.821	147.526	147.349	147.123
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)							
Hoofdwatersysteem	592.200	674.060	634.522	696.651	726.777	732.552	731.067
Hoofdwegennet	1.384.350	1.566.327	1.625.380	1.680.402	1.832.119	1.821.233	1.819.526
Hoofdvaarwegennet	782.191	850.254	923.221	909.485	926.542	926.273	924.893
Overig	34.757	65.082	59.477	58.194	65.519	66.013	66.480
Totaal	**2.793.498**	**3.155.723**	**3.242.599**	**3.344.732**	**3.550.958**	**3.546.071**	**3.541.966**
Bezetting							
FTE formatie	10.167	9.826	9.691	9.718	9.715	9.697	9.679
% overhead	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)							
Exploitatiesaldo (% van de baten)	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Gebruikerstevredenheid							
Publieksgerichtheid	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	80%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	77%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden							
Hoofdwatersysteem	100	100	100	100	100	100	100
Hoofdwegennet	100	100	100	100	100	100	100
Hoofdvaarwegennet	100	100	100	100	100	100	100

*Voor het jaar 2022 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 per 1 oktober 2021 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.

We bewaken en waarschuwen, maar we geven ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekken we actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risicoreductie te komen. Dit doen we samen met onze omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. We innoveren permanent onze dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl we 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.

Staat van Baten en Lasten

Tabel 129 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2023 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2024	2025	2026	2027	2028
Baten						
- Omzet	96.354	109.934	105.908	100.315	100.327	99.588	103.599
waarvan omzet moederdepartement	65.230	76.873	71.752	59.784	59.916	58.957	63.212
waarvan omzet overige departementen	3.306	3.596	3.596	3.596	3.596	3.596	3.596
waarvan omzet derden	27.818	29.465	30.560	36.935	36.815	37.035	36.791
Rentebaten	3	0	0	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**96.356**	**109.934**	**105.908**	**100.315**	**100.327**	**99.588**	**103.599**
Lasten						
Apparaatskosten	74.129	85.687	88.838	88.847	87.459	85.691	85.504
- Personele kosten	46.163	55.120	56.349	55.436	55.745	55.162	54.957
waarvan eigen personeel	*40.104*	*48.231*	*48.898*	*48.789*	*48.765*	*48.450*	*48.345*
waarvan inhuur externen	*6.038*	*6.835*	*7.397*	*6.593*	*6.926*	*6.658*	*6.558*
waarvan overige personele kosten	*22*	*54*	*54*	*54*	*54*	*54*	*54*
- Materiële kosten	27.966	30.567	32.490	33.412	31.714	30.529	30.547
waarvan apparaat ICT	*11.523*	*14.389*	*14.179*	*14.179*	*14.179*	*14.179*	*14.179*
waarvan bijdrage aan SSO's	*4.849*	*5.552*	*2.490*	*2.490*	*2.490*	*2.490*	*2.490*
waarvan overige materiële kosten	*11.594*	*10.626*	*15.821*	*16.743*	*15.046*	*13.860*	*13.878*
Rentelasten	13	0	0	0	0	0	0
Afschrijvingskosten	2.196	2.041	2.187	2.889	2.158	2.192	2.192
- Materieel	2.010	1.915	2.060	2.763	2.032	2.065	2.065
waarvan apparaat ICT	678	133	110	110	110	110	110
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	1.333	1.781	1.950	2.652	1.921	1.955	1.955
- Immaterieel	186	126	126	126	126	126	126
Overige lasten	19.763	23.178	14.857	8.553	10.684	11.680	15.878
Waarvan Aardobservatie	19.762	23.178	14.857	8.553	10.684	11.680	15.878
waarvan dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
waarvan bijzondere lasten	1	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**96.101**	**110.906**	**105.883**	**100.290**	**100.301**	**99.563**	**103.574**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**256**	**– 972**	**25**	**25**	**25**	**25**	**25**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	25	25	25	25	25	25
Saldo van baten en lasten	**231**	**– 997**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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 maatwerkopdrachten. De fluctuatie in de opbrengsten moederdepartement wordt met name 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) en Masterplan de Bilt. Medio 2025 is de ontwikkeling EWC afgerond en neemt de omzet weer af (circa € 5 miljoen).

Tabel 130 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Artikel 11 Integraal waterbeleid	919	707	496	496	416	416	416
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	14	14	14	14	14	14	14
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	14	0	0	0	0
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	0	0	0	0	0	0	0
Artikel 20 Lucht en Geluid	10	11	11	0	0	0	0
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	62.985	68.829	61.759	50.168	52.738	52.482	56.410
RWS	2.207	2.223	2.223	2.223	2.223	2.223	2.223
ANVS	229	227	229	229	229	227	227
Overige omzet IenW	– 1.148	4.848	7.006	6.654	4.296	3.595	3.922
- waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	– 2.256	3.839	5.997	5.645	3.287	2.586	2.913
- waarvan gefactureerde omzet	1.108	1.009	1.009	1.009	1.009	1.009	1.009
Totaal	65.230	76.873	71.752	59.784	59.916	58.957	63.212
- waarvan apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten	45.468	54.030	57.202	51.528	49.548	47.588	47.644
- waarvan programma	19.762	23.178	14.857	8.553	10.684	11.680	15.878

Tabel 131 Specificatie Omzet moederdepartement per productgroep (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Meteorologie	44.184	52.617	55.817	50.153	48.154	46.199	46.256
Seismologie	1.284	1.078	1.078	1.078	1.078	1.078	1.078
Aardobservatie	19.762	23.178	14.857	8.553	10.684	11.680	15.878
Totaal	65.230	76.873	71.752	59.784	59.916	58.957	63.212

Toelichting
De nog uit te voeren werkzaamheden in 2022 bestonden uit gelden van met name Aardobservatie, Masterplan de Bilt en Hybride werken. Deze zijn niet uitgegeven en daardoor ook niet in de omzet van 2022 verantwoord. Deze uitgaven zijn (deels) verschoven naar 2023 en 2024 in de OB2023. Vervolgens is een eenmalige bijstelling (€ 2,3 mln afname) in de omzet en kosten van 2023 gemaakt vanwege de krapte op de arbeidsmarkt voor specifieke skills. Vanaf 2024 en verder wordt er vanuit gegaan dat de bezetting op niveau is om al het werk te kunnen doen en vervalt de bijstelling. Vanaf 2026 nemen de nog uit te voeren werkzaamheden af doordat voor het Masterplan de Bilt de meeste werkzaamheden zijn verricht.

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.

Tabel 132 Specificatie omzet overige departementen							
	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	74	45	45	45	45	45	45
Het ministerie van Defensie	1.239	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685	1.685
Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.988	1.862	1.862	1.862	1.862	1.862	1.862
Het ministerie van Buitenlandse Zaken	5	5	5	5	5	5	5
Totaal	3.306	3.596	3.596	3.596	3.596	3.596	3.596

Toelichting

- 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.

Omzet derden

Tabel 133 Specificatie Omzet derden (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Opbrengsten luchtvaart	13.044	15.467	14.312	18.157	18.157	18.157	18.158
Projecten extern gefinancierd	13.256	14.904	14.904	14.904	14.904	14.904	14.904
Dataverstrekkingen en licenties	– 224	–	–	–	–	–	–
Overige opbrengsten	1.742	– 906	1.344	3.874	3.754	3.974	3.729
Totaal	**27.818**	**29.465**	**30.560**	**36.935**	**36.815**	**37.035**	**36.791**

De opbrengsten luchtvaart zullen vanaf 2025 toenemen wegens een nieuw contract. In 2023 zijn de opbrengsten luchtvaart eenmalig hoger doordat in 2022 deze al wel zijn gefactureerd, maar nog niet volledig uitgevoerd.

De extern gefinancierde projecten bestaan met name uit projecten die het KNMI uitvoert in EU- en internationaal verband. De bijdragen die het KNMI hiervoor ontvangt, zijn lager dan de daadwerkelijke kosten. De cofinanciering die dat vergt is stabiel begroot.

In de overige opbrengsten (en kosten) van 2023 is een eenmalige bijstelling (€ 2,3 miljoen afname) gedaan vanwege de krapte op de arbeidsmarkt voor specifieke skills. Vanaf 2024 en verder wordt er vanuit gegaan dat de bezetting op niveau is om al het werk te kunnen doen en vervalt de bijstelling.

Lasten

Personele kosten

Tabel 134 Specficatie personele kosten (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Gem. aantal fte's	412	478	483	482	481	478	477
Eigen personeelskosten	40.104	48.231	48.898	48.789	48.765	48.450	48.345
Inhuur	6.038	6.835	7.397	6.593	6.926	6.658	6.558
Overige personele kosten	22	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 EWC, Informatiehuishouding (IHH), Modernisering Waarneem Infrastructuur (MWI) en Masterplan de Bilt. Na afloop van het EWC project (2025) verwachten we dat het aantal fte's gelijk blijft door een inzet van dezelfde fte's op andere projecten (o.a. IV -en klimaatontwikkeling gerelateerde onderwerpen). Hiervoor is al dekking gealloceerd vanuit de toegewezen middelen (WAU, IV, IHH en OCW) voor de komende jaren. Vanwege de krappe arbeidsmarkt voor specifieke skills (o.a. IT, data-analyse, AI etc.) zijn we genoodzaakt om het hoge niveau van externe inhuur voor de komende jaren vast te houden. Hetgeen inhoudt dat de externe inhuur boven de norm van 10% blijft.

Materiële kosten

Apparaat ICT
De kosten apparaat ICT hebben vooral betrekking op uitbestede ICT-dienstverlening, onderhoud en exploitatie van software en datacommunicatie. De kosten rondom apparaat ICT stijgen met € 3,0 miljoen in 2023 als gevolg van nieuwe contracten op Luchtvaart en HPC UWC West.

Bijdrage aan SSO's
Voor het KNMI gaat het om kosten voor de huur RVB en inhuur van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR) . Als gevolg van de overgang van kantorenstelsel naar specialty stelsel per 1 januari 2024 is een verlaging van de huurkosten opgenomen.

Overige materiële kosten
Deze kosten zijn in de jaren 2024-2026 hoger door uitgaven aan bijzondere programma's zoals Masterplan de Bilt en MWI.

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 2025 bevatten een eenmalige afwaardering van de ruimte van de high performance computer (circa € 1 miljoen).

Tabel 135 Kasstroomoverzicht over het jaar 2022 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	**6.950**	**8.496**	**11.029**	**7.537**	**5.780**	**6.445**	**7.683**
+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	3.937	1.044	4.437	5.139	4.408	4.442	4.441
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	– 2.271	– 3.472	– 4.109	– 3.757	– 1.399	– 698	– 1.025
2. Totaal operationele kasstroom	**– 2.271**	**– 2.428**	**328**	**1.382**	**3.009**	**3.744**	**3.416**
-/- totaal investeringen	– 2991	– 3780	– 2590	– 3230	– 2300	– 2300	– 2300
+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	**– 2.991**	**– 3.780**	**– 2.590**	**– 3.230**	**– 2.300**	**– 2.300**	**– 2.300**
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
+/+ eenmalige storting door moederdepartement	1.574	2.109	0	0	0	0	0
-/- aflossingen op leningen	– 1.686	– 1.686	– 1.706	– 2.003	– 2.196	– 2.357	– 2.472
+/+ beroep op leenfaciliteit	2.983	3.780	2.590	3.230	2.300	2.300	2.300
4. Totaal financieringskasstroom	**2.871**	**4.203**	**884**	**1.227**	**104**	**– 57**	**– 172**
5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	**4.559**	**6.491**	**9.650**	**6.916**	**6.593**	**7.832**	**8.627**

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 toename van de uitgaven operationele kasstroom in 2024 en 2025 wordt vooral veroorzaakt door nog uit te voeren werkzaamheden. Dit betreft nog te maken kosten voor EWC en Masterplan de Bilt. Vanaf 2026 nemen de nog uit te voeren werkzaamheden af doordat voor het Masterplan de Bilt de meeste werkzaamheden zijn verricht.

Investeringskasstroom
Investeringen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur (MWI).

Financieringskasstroom
Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2024 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.

Tabel 136 Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
	Realisatie 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Omschrijving Generiek Deel							
Kostprijzen per product (groep)	0	0	0	0	0	0	0
- Percentage overhead	85	92	88	86	91	92	93
- FTE's overhead/indirect[1]	118	126	128	129	129	130	129
Tarieven/uur*[1]	114	115	115	115	115	115	115
Omzet per productgroep (PxQ)							
- Meteorologie	72.240	82.855	87.109	87.811	85.711	83.970	83.782
- Seismologie	4.353	4.236	4.248	4.248	4.248	4.248	4.248
- Aardobservatie (EUMETSAT)	19.762	23.178	14.857	8.553	10.684	11.680	15.878
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	411	478	483	482	481	478	477
Saldo van baten en lasten (%)	0%	– 1%	0%	0%	0%	0%	0%

1 * Geindexeerd: 2015 = 100

Toelichting

- De omzet voor de productgroep Meteorologie stijgt door toevoegen van extra middelen voor EWC en Masterplan. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.
- Ook het aantal fte's stijgt vanaf 2023 vooral door uitvoeren van de projecten EWC, IHH, MWI en Masterplan. Zie ook de toelichting bij de personeelskosten.
- De tarieven per uur blijven stabiel.
- Het aantal fte's overhead/indirect stijgt vanaf 2023 door extra ICT gerelateerde inzet.

6. Bijlagen

6.1 Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat een overzicht van de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT) en zelfstandige bestuursorganen (ZBO) die onder de verantwoordelijkheid van IenW vallen. De opgenomen bedragen zijn de in de beleidsartikelen verantwoorde uitgaven van de begrotings- en de premie gefinancierde regelingen. IenW verstrekt geen bijdragen aan ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid vallen van een ander ministerie.

Tabel 137 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Naam organisatie[1,2]	zbo/rwt	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (* €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	2.622	Vijfjaarlijkse evaluatie	2027
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	zbo en rwt	22	1.081	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	508	Vijfjaarlijkse evaluatie	2026
Havenbeheerders	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	zbo en rwt	14	0	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 Schepenwet 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	215	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	2.879	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.	

Naam organisatie[1,2]	zbo/rwt	Begrotingsartikel	Begrotingsra-mingen (* €1.000)	Uitgevoerde evaluatie zbo onder Kaderwet	Volgende evaluatie zbo
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	275	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 IenW ressorterende zbo's wordt gefinancierd uit tarieven.

6.2 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 (XII) aangegeven welke specifieke uitkeringen voor 2023 tot en met 2028 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). Indien nodig wordt er onder de tabel een toelichting gegeven.

Tabel 138 Overzicht specifieke uitkeringen (SPUKS) (bedragen x € 1 mln.)

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
E01	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020**	45,3	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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 reizigersaantallen en dus de inkomsten beperkt zijn, is door het kabinet besloten tot een zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E03	Naam	**Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai**	23,7	24,9	25,6	33,0	32,7	32,7	32,7
	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	Subsidieregeling sanering verkeerslawaai							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen							
E10	Naam	**Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes 2020-2022**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes 2020-2022							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E12	Naam	**Regeling specifieke uitkering N-wegen**	2,1	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering N-wegen							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E13	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Slimme Laadpleinen**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	De uitrol en ontwikkeling van slimme laadpleinen.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E15	Naam	**Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020 – 2023**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020 – 2023							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E16	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Eems-Dollard 2050**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies							
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid							
E17	Naam	**Regeling specifieke uitkering Maas-pilots**	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering Maas-pilots							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E18	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Waterstofbussen**	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Groningen, Provincie Zuid-Holland, Provincie Drenthe							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E19	Naam	**Regeling specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie tweede tranche**	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Regeling specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie tweede tranche							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen, Waterschappen							
	Artikel	XII 11 Integraal Waterbeleid							
E20	Naam	**Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E21	Naam	**Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra**	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	XII 21 Duurzaamheid							
E22	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031**	0,0	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies							
	Artikel	MF 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer							
E23	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Proefontgassingen**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens							
E24	Naam	**Incidentele specifieke uitkering N65 Vught-Haaren**	25,9	25,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E26	Naam	**Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
E27A	Naam	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's**	1.005,7	1.066,0	1.052,3	1.052,4	1.052,4	1.052,4	1052,4
	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	Wet BDU Verkeer en Vervoer							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Vervoerregio's							
	Artikel	XII 25 Brede Doeluitkering							
E28	Naam	**Regionale mobiliteitsfondsen**	51,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Regionale mobiliteitsfondsen zijn ingesteld om een extra impuls te geven om knelpunten in de infrastructuur versneld aan te pakken. De bijdrage mag besteed worden aan infrastructurele verkeer- en vervoervoorzieningen							
	Juridisch grondslag	Besluit infrastructuur							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, WGR+ regio's							
	Artikel	MF 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's							
E29	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Realisatie N307/Roggebotsluis in het kader van IJsseldelta fase 2**	24,1	11,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E30	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Field Lab geluidbewust bouwen Hoofddorp**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Haarlemmermeer							
	Artikel	XII 17 Luchtvaart							
E31	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Meetstudie verwering asbestdaken**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Naar aanleiding van onzekerheden rondom de risico's van de verwering van asbestdaken wordt een uitgebreide meetstudie aangevuld met literatuur uitgevoerd om inzicht te krijgen in de hoeveelheid asbestvezels die door verwering 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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	XII 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's							
E32	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Smartwayz**	5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E33	Naam	**Incidentele specifieke uitkering MIRT 2017-2019 (Beter benutten)**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E34	Naam	**Incidentele specifieke uitkering iDiensten Mobiliteit**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E35	Naam	**Incidentele specifieke uitkering amendement Hoogland**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
		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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E36	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Project Wilhelminakanaal fase 1.5**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Tilburg							
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens							
E37	Naam	**Regeling Wilhelminasluis**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Vernieuwing van de Wilhelminasluis met een doorvaartbreedte van 14 meter, een waterdiepte van 4,7 meter en een kolklengte van ongeveer 156 meter met de daarbij behorende vernieuwing van de Wilhelmina- en Beatrixbrug.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland							
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet							
E38	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E40	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Truckparking lead partnership**	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E42	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Griftpark**	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Utrecht							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E43	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Energiehaven IJmond**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland							
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en Havens							
E44	Naam	**Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027**	42,0	75,0	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen							
E45	Naam	**Incidentele specifieke uitkering RSP-ZZL REP**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Groningen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E46	Naam	**(Incidentele specifieke uitkering) Aanvullende bijdrage Halve aansluiting A6**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E47	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Wunderline en station Hoogkerk**	5,1	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Groningen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E48	Naam	**Incidentele specifieke uitkering 4e trein Sneek-Leeuwarden**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E49	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Asbest Overijssel**	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
	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 Eterniet 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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E50	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Grondwal Bethaniënstraat Arnhem**	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Arnhem							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E52	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021**	35,9	12,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E53	Naam	**Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord**	6,8	7,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid							
E54	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Spooraansluiting Goederen Railterminal (RTG-Valburg)**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer heeft als doel het stimuleren spoorgoederenvervoer en het bieden van meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Met de spooraansluiting 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	Incidentele specifieke uitkering							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E55	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028**	10,2	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
E56	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021**	7,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E57	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024**	6,2	9,3	7,3	6,6	6,6	3,2	0,8
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E58	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021**	6,7	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond							
E63	Naam	**(Regeling) Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026**	1,4	0,2	1,6	3,3	2,2	1,2	0,2
	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	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies							
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
E64	Naam	**Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Oplossen van het fijnstofknelpunt: beeindigen overschrijding fijnstofnormen rondom een veehouderij.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid							
E66	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Spoorbaanpad Almere**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Almere							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E68	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Fietsbrug A12 (onderdeel van 'no regret'-pakket UNed)**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Utrecht							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E69	Naam	**Incidentele specifieke uitkering HOV-3 (Hoogwaardig OV verbinding 3)**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Eindhoven							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E70	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en perroncapaciteit Heerlen-Oost**	0,0	8,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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 – Herzogenrath (Drielandentrein) mogelijk wordt. Daarnaast wordt de perroncapaciteit op station Heerlen Oost uitgebreid.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Limburg							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E71	Naam	**Incidentele specifieke uitkering mobiliteitsplan FLORIADE**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Ondersteuning van de projectorganisatie en de uitvoering van het korte termijn mobiliteitsplan voor de Floriade tentoonstelling in 2022.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Ontvangende partij	Gemeente Almere							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E72	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Transfercapaciteit station Nijmegen Heyendaal**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Op het station Nijmegen-Heyendaal is sprake van een transferknelpunt, 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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Nijmegen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E73	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Verkenningstudie verbetermaatregelen Zwolle-Enschede (Overijssel)**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Verkenningsstudie 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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E74	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor**	22,8	29,0[1]	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, Provincie Limburg, Provincie Utrecht							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E75	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Realisatie werkzaamheden perceel recreatieterreinen in het kader van IJsseldelta fase 2**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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 invloed van peilverlaging en toename van de waterdynamiek, waardoor op grond van de Waterwet hoog- en laagwatermaatregelen noodzakelijk zijn.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E76	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Challengevariant Eindhoven**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Eindhoven							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E77	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Ruimte voor de Maas bij Oeffelt**	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E78	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Quick-Wins Deil-Vught**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente 's-Hertogenbosch							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E79	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Blekerijweg IJsselmuiden**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Bodemsanering van de spoedlocatie Blekerijweg te IJsselmuiden.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E80	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Onderzoek PFAS Westerschelde**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Zeeland							
	Artikel	DF 7 Investeren in waterkwaliteit							
E81	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering OV-ambassadeurprojecten 2023**	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering OV-ambassadeurprojecten 2023							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E82	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Quick Wins Eemnes A27**	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Eemnes							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E83	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022**	52,6	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E84	Naam	**Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023**	62,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E85	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties**	5,8	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om de landelijke invoering van uniforme intelligente verkeersregelinstallaties in Nederland te versnellen om daarmee bij te dragen aan de beleidsdoelen van bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en slimme duurzame verstedelijking.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E86	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022**	266,1	0,0	11,4	0,0	0,0	0,0	0,0
	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 voorduren van de pandemie en de ontwikkeling van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer, heeft het kabinet besloten ook een beschikbaarheidsvergoeding te verstrekken over het kalenderjaar 2022. Deze regeling geeft hier uitvoering aan.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor							
E87	Naam	**Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater**	20,8	44,5	42,7	43,5	10,8	72,6	0,0
	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	Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, waterschappen							
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen							
E88	Naam	**(Incidentele specifieke uitkering) Rijkscofinaciering Interreg V (CETSI)**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Rijkscofinanciering van het Interreg NWE project «Bicycles and ITS»							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	H XII 19 Internationaal beleid							
E89	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Veerweg Alphen**	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E90	Naam	**Incidentele specifieke uitkering IRM pilots HFO en Droogte IJsselvallei**	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Rijk en regio staan samen voor de uitdaging om de hoogwaterveiligheid langs de Rijntakken te borgen. Deze opgave staat niet op zich en houdt direct verband met andere opgaves, waaronder scheepvaart, natuur en zoetwatervoorziening. Twee pilots binnen het programma Integraal Riviermanagement worden via een Rijksbijdrage ondersteund. Het IRM pilotproject Droogte IJsselvallei onderzoekt de mogelijkheden voor waterretentie/-buffering in het regionaal systeem in tijden van hoogwatersituaties op de IJssel om zo de droogteproblematiek in het regionaal systeem te mitigeren. Het IRM pilotproject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard' (HFO) is een bestaande pilot waarbij dijkversterking, waterkwaliteit, verdroging en bodemerosie worden gecombineerd. Er is onderzoek nodig voor concreet maken van de randvoorwaarden die de (natuur)opgaven in het gebied stellen voor rivierbodemligging en de afvoercapaciteit. De pilot waarvan fase 1 onlangs is afgerond en fase 2 nu wordt opgestart draagt daarmee bij aan de te maken beleidskeuzes hierover voor het PoW IRM in 2023.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Gelderland							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E91	Naam	**Incidentele specifieke uitkering project Meanderende Maas – Planfase deelgebeiden Ossekamp en De Waarden**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	In het project Meanderende Maas wordt door een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming de waterveiligheid van het gebied rondom de Maas tussen Ravenstein en Lith geborgd. Naast doelen volgens de Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn er tijdens de verkenning tevens doelen voor toekomstbestendige grote wateren uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) toegevoegd. In de op 7 september 2020 getekende Bestuursovereenkomst planuitwerking Meanderende Maas zijn afspraken gemaakt over het uitwerken van het Voorkeursalternatief Meanderende Maas.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Altena							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E92	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Geluidsisolatie Lelystad Airport**	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Het doel van de uitkering is een vergoeding voor het beperken van overlast en (geluid) hinder voor (circa 20) woningen rondom Lelystad Airport passend binnen de regelgeving en reikwijdte van het Luchthavenfonds.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland							
	Artikel	H XII 17 Luchtvaart							
E93	Naam	**Regeling specifieke uitkering interbestuurlijk programma VTH**	4,6	18,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Regeling specifieke uitkering interbestuurlijk programma VTH							
	Maatschappelijke effecten	nvt							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	H XII 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's							
E94	Naam	**Incidentele specifieke uitkering (Water)Bodemverontreiniging**	18,3	5,0	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Het doel van het project waar deze specifieke uitkering voor wordt toegekend, is het wegnemen van de risico's die met de verontreiniging samenhangen en is onder meer gericht op herstel van het ecologisch functioneren en daarmee bescherming van de kwaliteitsdoelen van de betreffende grachten. Het saneren van de waterbodem is een belangrijke stap om hier voor een goede leefomgeving te zorgen.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland, Provincie Noord-Brabant, Provincie Overijssel							
	Artikel	H XII 13 Bodem en ondergrond							
E95	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Onderzoek KRW Doelbereik en handelingsperspectief RBO Maas**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	In 2027 moeten alle maatregelen om de gestelde KRW doelen te halen zijn genomen. Uit de ex ante analyse waterkwaliteit (2021) is gebleken dat deze doelen niet in alle regio's gehaald worden, ook niet als alle geplande maatregelen zijn uitgevoerd in 2027. In het stroomgebied van de Maas (RBO Maas regio) is er nog een grote opgave. Het RBO Maas heeft daarom besloten om een onderzoek te laten uitvoeren naar het KRW doelbereik en waar nog aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Het Programmabureau Maas zet dit onderzoek uit voor RBO Maas.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant							
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid							
E97	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2023**	0,0	50,5	21,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	*(regeling in ontwikkeling)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	H XII 13 Bodem en ondergrond							
E98	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Verkenningsstudie verbetermaatregelen centrumzijde station Nijmegen**	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	In 2022 is het Projectplan Centrumzijde Station Nijmegen Verkenningsfase vastgesteld. Dit document is te zien als startbesluit in de MIRT-systematiek en beschrijft de aanpak voor de verkenningsfase van het project. De te verstrekken uitkering wordt toegekend ten behoeve van de uitvoering van de verkenningsstudie zoals omschreven in genoemd projectplan. De uitkomsten van de verkenning dienen beslisinformatie op te leveren op basis waarvan een voorkeursbeslissing in de geest van de MIRT-systematiek kan worden genomen.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Nijmegen							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
E99	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Versterken Friese IJsselmeerkust**	0,0	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	De uitkering wordt verstrekt voor de realisatie van een viertal maatregelenpakketten bij Workum, Mokkebank, Hindeloopen en Gaasterland, die bijdragen aan kustherstel en een duurzame inrichting van de Friese IJsselmeerkust. Daarmee wordt de waterveiligheid vergroot, de kans op wateroverlast verkleind en de ecologische waterkwaliteit verbeterd.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân							
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
E100	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Onderdoorgang Contactweg Amsterdam**	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	In 2018 hebben de gemeente Amsterdam en het Ministerie van IenW een uitvoeringsovereenkomst gesloten voor de realisatie van een onderdoorgang ter hoogte van de Contactweg / Nieuwe Hemweg in de Spoorlijn Amsterdam – Westhaven – Amsterdam Centraal. Deze doorgang is nodig vanwege het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waardoor het traject Centraal Station – Westhavenweg frequenter wordt gebruikt.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Amsterdam							
	Artikel	MF 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer							
E101	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Spooremplacement Leeuwarden**	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	De uitkering wordt beschikbaar gestellen voor het realiseren van een spooremplacement in Leeuwarden. Dit spooremplacement is nodig omdat er meer vraag is naar opstel- en servicecapaciteit. Het zal bestaan uit vier lange service- en opstelsporen met daartussen twee serviceperrons met voorzieningen. Ook wordt het bestaande spoor gesaneerd, zodat het spoor robuuster wordt. Door twee sporen verder uit elkaar te leggen kan een snelheidsverhoging worden waardoor in de spits een kwartierdienst kan worden gereden tussen Sneek en Leeuwarden en er een betere overstap is op station Leeuwarden.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
E105	Naam	**Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023**	0,0	77,0	0,0	17,6	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	In vervolg op de in 2020 en 2021 verstrekte specifieke uitkering in verband met de COVID-19-pandemie waarin het kabinet de vervoersbedrijven verzocht om, ondanks teruglopende reizigersaantallen en inkomsten, volgens een volwaardige dienstregeling te rijden. is voor het jaar 2023 een uitkering verstrekt in verband met de transitie naar een meer normale situatie.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 16 Openbaar vervoer en Spoor							
V	Naam	**Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur**[2]	0,0	893,0	360,0	114,0	71,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn grootschalige woningbouw kan plaatsvinden.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
V	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027**	0,0	32,0	30,0	32,0	22,0	0,0	0,0
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.							
	Juridisch grondslag	*(regeling wordt in de tweede helft van 2023 gepubliceerd)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Regionale sponsstrategie IJssel-Vecht delta**	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	Korte duiding	In de regio Zwolle staan grote ruimtelijke ontwikkelingen op stapel in het kader van de woningbouwopgave. Tegelijk is de regio in de IJssel-Vecht delta kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Om er voor te zorgen dat de ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig vorm krijgen wordt door de samenwerkingspartners een regionale sponsstrategie opgesteld.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid							
E102	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Beekdalen Limburg**[3]	0,0	8,1	9,7	15,4	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Met de uitkering wordt een impuls gegeven aan het waterrobuust maken van het regionaal watersysteem in Limburg.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Limburg							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering NGF-project NL2120**	0,0	0,0	3,2	2,2	5,7	3,9	2,6
	Korte duiding	Onderdeel van het NGF-project NL2120 zijn 2 praktijkpilots voor Nature Based Solutions, waarbij een provincie en twee gemeenten betrokken zijn							
	Juridisch grondslag	*Begroting IenW 2024*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Friesland, Gemeenten Rotterdam en Dordrecht							
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering MIRT-onderzoek Werkendam en IRM**	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	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	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Altena							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Kornwerderzand**	0,0	0,0	14,5	31,2	31,2	31,2	0,0
	Korte duiding	Vervangen van de huidige twee draaibruggen in de A7 door vier nieuwe bascule bruggen.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân							
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet							
V	Naam	**Regeling specifieke uitkering bodem 2024 en verder**	0,0	0,0	71,6	71,6	71,6	71,6	71,6
	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	*(regeling in ontwikkeling)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	H XII 13 Bodem en ondergrond							
V	Naam	**Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2024 en verder**	0,0	0,0	75,0	75,0	0,0	0,0	0,0

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
	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	*(nieuwe regeling per 2024)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Field Lab Geluidsadapief bouwen 2e fase**	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
	Korte duiding	De afgelopen jaren heeft het ministerie van IenW financieel bijgedragen aan het onderzoeksproject 'Field lab Geluidsadaptief bouwen' dat tot april 2024 loopt. De tussentijdse resultaten laten zien dat bebouwing invloed heeft op luchtvaartgeluid en tot een (lokale) verlaging van de geluidsniveaus leidt. Verdere toepassing en monitoring van deze resultaten in de praktijk kan kaders meegeven voor toekomstige normen en regelgeving. Daarnaast bieden de uitkomsten mogelijkheden voor woningbouw op plekken waar dat momenteel niet of zeer beperkt mogelijk is.							
	Juridisch grondslag	*Incidentele specifieke uitkering*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Haarlemmermeer							
	Artikel	H XII 17 Luchtvaart							
V	Naam	**Regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten**	0,0	0,0	50,0	50,0	100,0	100,0	100,0
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen mobiliteitsmaatregelen (op basis van het Mobiliteitsfonds) te realiseren zodat woningbouw kan plaatsvinden op locaties binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.							
	Juridisch grondslag	*(nieuwe regeling per 2024)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
V	Naam	**Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030**[3]	0,0	8,6	17,7	12,5	0,0	0,0	0,0
	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	*(nieuwe regeling per 3e kwartaal 2023)*							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
		Totaal	**1.765,8**	**2.519,4**	**1.888,0**	**1.590,2**	**1.435,3**	**1.397,9**	**1.289,3**

1 De bedragen voor 2023 en verder zijn beschikbaar op het Mobiliteitsfonds Artikel 13.03 Ontwikkeling en zullen nog worden overgeboekt.
2 Mogelijk zal een deel van dit budget niet via een specifieke uitkering worden uitgegeven.
3 Bedragen inclusief eventuele BTW-component

6.3 Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk

Algemeen

In dit hoofdstuk worden per beleidsartikel de mutaties getoond tussen de stand ontwerpbegroting 2023 en de stand ontwerpbegroting 2024. Daarbij worden de nieuwe mutaties groter of gelijk aan de genoemde staffel in de leeswijzer toegelicht.

De mutaties uit de Eerste Suppletoire Begroting 2023 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de Eerste Suppletoire Begroting 2023. Deze mutaties worden daarom niet in dit verdiepingshoofdstuk toegelicht. Voor

de uitgaven en ontvangsten geldt dat de tabellen met de specificatie van de nieuwe mutaties alleen zijn opgenomen als er mutaties hebben plaatsgevonden.

Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Tabel 139 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
11. Integraal waterbeleid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**59.877**	**56.431**	**55.037**	**51.674**	**49.983**	**45.266**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 4.748	23.782	21.603	20.595	19.205	26.259
Nieuwe mutaties	2.287	5.307	4.178	4.082	4.054	4.033
Stand ontwerpbegroting 2024	**57.416**	**85.520**	**80.818**	**76.351**	**73.242**	**75.558**

Tabel 140 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
11.01	**Algemeen waterbeleid**						
1	Overboeking BZK DSO LV en IPLO	– 3.940					
2	Prijsbijstelling DGWB 2023	2.679	3.054	3.191	3.052	3.024	3.021
11.02	**Waterveiligheid**						
11.03	**Grote oppervlaktewateren**						
11.04	**Waterkwaliteit**						
3	Overboeking van EZK PAWOZ Noordzee en Oceanen	1.089	1.089				
4	Diverse	2.459	1.164	987	1.030	1.030	1.012
Totaal		2.287	5.307	4.178	4.082	4.054	4.033

Toelichting

- Ad 1. Het betreft een overboeking naar het ministrie van BZK voor de beheerovereenkomst Digitaal Stelsel Omgevingswet-Landelijke Voorziening en het Informatiepunt Leefomgeving (DSO-LV en IPLO)
- Ad 2. Het betreft de toedeling van de ontvangen prijsbijstelling 2023
- Ad 3. Het betreft een overboeking van het ministerie van EZK voor extra capaciteit voor RWS voor Net op Zee 2023-2024 i.r.t. Programma aansluiting wind op zee (PAWOZ)
- Ad 4. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 141 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
11. Integraal Waterbeleid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**30**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

Tabel 142 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
13. Bodem en Ondergrond	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**130.944**	**148.937**	**150.990**	**142.959**	**143.958**	**140.752**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 21.375	4.498	4.377	6.381	8.062	8.046
Nieuwe mutaties	899	740	– 1.235	451	452	451
Stand ontwerpbegroting 2024	**110.468**	**154.175**	**154.132**	**149.791**	**152.472**	**149.249**

Tabel 143 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
13.04	**Ruimtegebruik bodem**						
1	Overboeking naar BZK voor vervolgonderzoek Milieuhygiënische bodemkwaliteitsgegevens			– 1.860			
2	Diverse	899	740	625	451	452	451
Totaal		899	740	– 1.235	451	452	451

Toelichting

– Ad 1. Het betreft het resterende aandeel van € 1,86 miljoen als bijdrage voor het door BZK uit te voeren vervolgonderzoek Milieuhygiënische bodemkwaliteitsgegevens in de Basisregistratie Ondergrond conform de motie Ronnes en Van Gerven voor de periode 2022–2026.
– Ad 2. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 144 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
13. Bodem en Ondergrond	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	0	0	0	0	**0**	0
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	3500	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**3.500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 145 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

14. Wegen en Verkeersveiligheid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**293.933**	**301.485**	**226.516**	**170.629**	134.611	**106.368**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	34.840	40.828	27.563	21.063	17.122	4.309
Nieuwe mutaties	17.771	160.693	190.347	126.290	100.510	90.234
Stand ontwerpbegroting 2024	**346.544**	**503.006**	**444.426**	**317.982**	**252.243**	**200.911**

Tabel 146 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
14.01	**Netwerken**						
1	Overboekingen BZK Wijziging Wegenverkeerswet	– 1.185	– 1.185				
2	Herschikking art. 14 voor SSEB	– 2.000	2.000				
14.02	**Verkeersveiligheid**						
3	Kasschuif Stint	– 16.000	16.000				
14.03	**Slimme en Duurzame Mobiliteit**						
4	Loon- en prijsbijstelling 2023	4.744	4.852	3.583	2.457	1.837	1.379
5	Apparaatsaanvulling Klimaat			– 1.750	– 1.750	– 1.750	
6	Overboeking EZK Emissieloze Mobiliteit	3.300					
7	Terugboeking NGF-middelen naar EZK	– 457	– 1.458	– 1.799	– 1.445	– 1.087	– 454
8	Terugsluis Vrachtwagenheffing		55.000	55.000			
9	Herschikking art. 14 voor SSEB	2.000	– 2.000				
10	Kasschuiven IenW	24.700	– 8.500	– 5.200	– 7.100	– 3.900	
11	Subsidieregeling SEB		30.000	30.000	20.000	10.000	
12	Laadinfrastructuur wegvervoer		29.160	63.180	63.180	63.180	63.180
13	Laadinfrastructuur bouw		4.000	16.000	28.000	28.000	22.000
14	Vergroenen reisgedrag		14.000	29.000	21.900	18.428	18.428
15	Kasschuif vergroenen reisgedrag		18.860	2.800	2.452	– 12.056	– 12.056
16	Diversen	2.669	– 36	– 467	– 1.404	– 2.142	– 2.243

Uitgaven	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal	17.771	160.693	190.347	126.290	100.510	90.234

Toelichting

- Ad 1. In 2023 treden de Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de bijbehorende AMvB in werking. Dit betreft overboekingen naar het Gemeentefonds en het Provinciefonds voor procedures die volgens deze wetgeving moeten worden uitgevoerd op autosnelwegen en autowegen ter verbetering van de verkeersveiligheid en weginfrastructuur.
- Ad 2. Voor de subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) is fors meer animo dan bij de voorjaarsnota 2023 was voorzien. De middelen voor de SSEB worden in 2023 tijdelijk betaald uit opdrachten van wegverkeersbeleid (14.01) en duurzame mobiliteit en de subsidieregeling SEPP voor particuliere auto's (14.03). In 2024 vloeien deze middelen weer terug naar artikel 14.01 en 14.03.
- Ad 3. Aangezien de internetconsultatie en de openstelling van de regeling enige vertraging hebben opgelopen zijn de verwachte uitgaven voor de Stint-vergoedingen dit jaar vertraagd. Hierdoor zal een deel van het budget (€ 16 miljoen) pas na de jaarwisseling 2023-2024 tot uitkering leiden.
- Ad 4. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
- Ad 5. Dit betreft een overboeking naar artikel 98.01 Externe Inhuur ten behoeve van aanvullende opdrachten voortkomen uit de Klimaatenveloppen.
- Ad 6. Dit betreft een overboeking vanuit EZK ten behoeve van een specifieke uitkering aan de NAL (Nationale Agenda Infrastructuur) regio's voor het stimuleren van emissieloze mobiliteit.
- Ad 7. Dit betreft een terugboeking naar EZK van NGF-middelen ten behoeve van het project Digital Twins binnen het NGF-voorstel Dutch Metropolitan Innovations, waarvoor geldt dat BZK als opdrachtgever zal fungeren.
- Ad 8. Voor de terugsluis vrachtwagenheffing wordt er totaal € 110 miljoen overgeboekt naar HXII voor onder andere de subsidie AanZet. Dit bedrag wordt teruggefinancieerd in de jaren 2026-2027.
- Ad 9. Voor de subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) is fors meer animo dan bij de voorjaarsnota 2023 was voorzien. De middelen voor de SSEB worden in 2023 tijdelijk betaald uit opdrachten van wegverkeersbeleid (14.01) en duurzame mobiliteit en de subsidieregeling SEPP voor particuliere auto's (14.03). In 2024 vloeien deze middelen weer terug naar artikel 14.01 en 14.03.
- Ad 10. Dit betreft kasschuiven binnen IenW waarbij voor onder andere de subsidie AanZet € 24,7 miljoen naar voren wordt geschoven. Dit bedrag wordt bij de subsidie Walstroom, VTH, Recycling en Havens Caribisch Nederland naar achteren geschoven.
- Ad 11. Dit betreft een aanvulling vanuit Financiën voor de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Aan het huidig beschikbaar budget wordt er totaal € 90 miljoen toegevoegd.
- Ad 12. Vanuit het Klimaatakkoord is voor laadinfrastructuur voor wegvervoer vanaf 2024 budget beschikbaar gesteld. Het gaat om investeringen in (slimme) laadinfrastructuur in 2024 en verder. Er zijn drie belangrijke pijlers: 1) (Opschaling) Slim laden (mede ter ontlasting energienet), 2) Laden voor logistiek (inclusief voortzetting vliegende brigade) en 3) Laden voor bussen, doelgroepen, taxi's.

– Ad 13. Vanuit het Klimaatakkoord is voor laadinfra bouw vanaf 2024 extra budget beschikbaar gesteld. Dit komt ten goede aan de lopende subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), welke uitgebreid wordt met een subsidiespoor laadinfra.
– Ad 14. Dit betreft een overboeking vanuit de getroffen reservering bij het Ministerie van Financiën ten behoeve van een programma voor verduurzaming van personenreisgedrag, waarbinnen onder andere wordt geïnvesteerd in stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen. Deze middelen worden later overgeboekt naar het juiste financiële instrument en de juiste begroting.
– Ad 15. Dit betreft een kasschuif om de middelen voor Vergroenen reisgedrag in het juiste ritme te zetten, conform het ritme in het bestedingsplan.
– Ad 16. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 147 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

14. Wegen en Verkeersveiligheid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 148 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
16. Openbaar Vervoer en Spoor	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**210.828**	**27.943**	**10.981**	**9.759**	**9.199**	**9.199**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 2.084	– 3.320	– 1.945	– 1.236	– 1.240	– 1.247
Nieuwe mutaties	51.753	9.579	18.056	473	460	460
Stand ontwerpbegroting 2024	**260.497**	**34.202**	**27.092**	**8.996**	**8.419**	**8.412**

Tabel 149 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
16.01	**Spoor**						
1	Eindejaarsmarge	8.190					
2	Loon- en prijsbijstelling 2023	1.785	1.544	1.179	1.158	1.076	1.007
16.02	**Maatregelpakket OVS**						
3	Bijstelling beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	4.900					
4	Overboeking uit het MF voor bijdrage TVOV	38.348	9.085	17.567			
5	Overboeking Transitievangnet OV	75.000					
16.03	**Transitievangnet OV**						
5	Overboeking Transitievangnet OV	– 75.000					
6	Diversen	– 1.470	– 1.050	– 690	– 685	– 616	– 547
Totaal		51.753	9.579	18.056	473	460	460

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een claim op de eindejaarsmarge op basis van vertraging kaseffecten 2022;
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2023 op artikel 99 aan DGMo op HXII;
- Ad 3. Het betreft een bijstelling van de raming benodigde middelen beschikbaarheidsvergoeding OV-sector voor de regeling 2022 op basis van de actuele monitorinformatie en de jaarrekening 2022;
- Ad 4. Het betreft een overboeking van het Mobiliteitsfonds voor de bijdrage Transitievangnet OV (TVOV) naast de overboeking die bij Voorjaarsnota 2023 heeft plaatsgevonden uit de generieke ruimte van het MF. De totaalmutatie bedraagt € 65 miljoen.
- Ad 5. De betreft de overboeking van middelen voor het Transitievangnet OV van artikelonderdeel 16.03 naar artikelonderdeel 16.02. Artikelonderdeel 16.03 wordt hiermee opgeheven en daarmee worden artikelonderdelen 16.02 en 16.03 samengevoegd tot 16.02 maatregelenpakket OVS.

– Ad 6. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet worden toegelicht.

Tabel 150 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

16. Openbaar vervoer en Spoor	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	25522	46584	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**25.522**	**46.584**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Tabel 151 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
17. Luchtvaart	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**46.693**	**51.783**	**57.955**	**58.945**	**45.037**	**44.364**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	6.673	964	– 3.094	– 265	– 2.106	– 2.167
Nieuwe mutaties	66.085	10.041	– 3.907	25.531	– 34.280	– 34.162
Stand ontwerpbegroting 2024	**119.451**	**62.788**	**50.954**	**84.211**	**8.651**	**8.035**

Tabel 152 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
17.01	**Luchtvaart**						
1	Kasschuif Luchtvaart in Transitie	64.237	– 3.195	– 14.735	20.893	– 33.600	– 33.600
2	Middelen GIS-3	634	3.228				
3	Middelen GIS-4		10.366	12.000	6.335		
4	Overheveling DGLM naar ILT	– 961	– 1.643	– 1.821	– 2.058	– 2.027	– 1.996
5	EJM	1.713					
6	Diversen	462	1.285	649	361	1.347	1.434
Totaal		66.085	10.041	– 3.907	25.531	– 34.280	– 34.162

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een kasschuif om het kasritme van het budget voor het NGF-project Luchtvaart in Transitie te actualiseren. Binnen Luchtvaart in Transitie is subsidie beschikbaar voor de verschillende deelprojecten. Doordat een aantal subsidieaanvragen zijn goedgekeurd kan een deel van de subsidies in 2023 worden beschikt i.p.v. in latere jaren. Deze kasschuif zorgt ervoor dat de kasreeks in de begroting beter aansluit bij de prognose van de uitbetaling die het project heeft.
- Ad 2. De derde GIS-regeling is gefinancierd door de luchtvaartmaatschappijen middels de GIS-heffing. Voor de derde GIS-regeling is meer ontvangen dan is uitgegeven. Deze middelen zijn teruggevloeid naar het Ministerie van Financiën. Het bedrag dat te veel geheven is, wordt door IenW terugontvangen vanuit het Ministerie van Financiën t.b.v. terugbetaling aan de sector.
- Ad 3. Dit betreft de middelen voor de vierde GIS-regeling. De kosten voor de GIS-regeling worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen middels de GIS-heffing.
- Ad 4. Dit betreft diverse overboekingen vanuit het opdrachtenbudget naar de ILT voor o.a. extra capaciteit op toezicht drones, verhoogde inzet voor vergunningverlening aan modelvliegverenigingen en capaciteit voor het toezicht op de toegankelijkheidsvoorschriften n.a.v. het Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water.
- Ad 5. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge 2022.
- Ad 6. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 153 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
17. Luchtvaart	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**5.167**	**1.117**	**1.240**	**1.275**	**1.485**	**575**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 645	– 164	– 123	– 35	– 210	910
Nieuwe mutaties	0	11.310	12.310	6.335	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**4.522**	**12.263**	**13.427**	**7.575**	**1.275**	**1.485**

Tabel 154 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Ontvangsten		2023	2024	2025	2026	2027	2028
17	**Luchtvaart**						
1	Desaldering GIS-4 heffing	0	11.000	12.000	6.335	0	0
2	Diversen	0	310	310			
Totaal		**0**	**11.310**	**12.310**	**6.335**	**0**	**0**

Toelichting

– Ad 1. De ontvangsten heffing Rotterdam-The Hague Airport (RTHA) loopt via ontvangstenbudgetplaats GIS-heffing.
– Ad 2. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 155 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
18 Scheepvaart en Havens	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**130.251**	**93.893**	**67.137**	**58.884**	**56.859**	**6.933**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 34.935	48.826	30.571	– 1.402	– 34.389	4.756
Nieuwe mutaties	– 6.900	52.634	85.195	24.548	5.782	2.704
Stand ontwerpbegroting 2024	**88.416**	**195.353**	**182.903**	**82.030**	**28.252**	**14.393**

Tabel 156 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
18.01	**Scheepvaart en havens**						
1	HXII: Digitale Transport Strategie		1.000				
2	Overheveling DGLM naar ILT	– 879	– 1.287	– 1.252	– 1.243	– 1.212	– 1.181
3	LPO	2.990	3.411	2.966	2.810	1.645	604
4	EJM subsidie verduurzaming BV	1.700					
5	Walstroommiddelen Klimaatfonds 2024		10.000	18.000	10.000	2.000	
6	NGF-project Maritiem Masterplan		29.591	59.700	9.700		
7	Kasschuiven scheepvaart en havens	– 10.600	7.600	3.000			
8	KF: Uitbreiding Zero Emissie Gemeenten		1.332	1.332	1.332	1.332	1.332
9	KF: Invoeren verplicht emissielabel BV		700	1.000	1.500	1.500	1.500
10	Diversen	– 111	287	449	449	517	449
Totaal		– 6.900	52.634	85.195	24.548	5.782	2.704

Toelichting

- Ad 1. Dekking voor het project Digitale Transport Strategie staat gereserveerd op het planstudieartikel vaarwegen. Uitvoering en realisatie vindt plaats op de beleidsbegroting HXII. Met deze mutatie wordt het benodigd budget overgeboekt naar het opdrachtenbudget.
- Ad 2. Dit betreft diverse overboekingen vanuit het opdrachtenbudget naar de ILT voor verschillende werkzaamheden op het gebied van toezicht, handhaving en data-analyse in het kader van o.a. scheepsrecycling, de Havenontvangstvoorzieningen en het Scheepsafvalstoffenverdrag.

– Ad 3. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
– Ad 4. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge 2022.
– Ad 5. Overboeking middelen uit het Klimaatfonds die zijn toegekend voor inzet in de klimaatregeling voor Walstroom.
– Ad 6. Overboeking van middelen uit het Nationaal Groeifonds die zijn toegekend voor het NGF-project Maritiem Masterplan.
– Ad 7. Dit betreffen kasschuiven op het subsidiebudget (€ 7,6 miljoen van 2023 naar 2024) en de bijdragen aan medeoverheden (€ 3 miljoen van 2023 naar 2025) om het kasritme te actualiseren.
– Ad 8. Dit betreft de overboeking middelen uit het Klimaatfonds die zijn toegekend voor uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten.
– Ad 9. Dit betreft de overboeking van de klimaatfonds middelen, die zijn toegekend voor het invoeren en beheren van een verplicht emissielabel voor de binnenvaart.
– Ad 10. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 157 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

18. Scheepvaart en Havens	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Beleidsartikel 19 Internationaal Beleid

Tabel 158 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
19. Internationaal beleid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**11.377**	**11.349**	**12.088**	**12.146**	**12.071**	**11.806**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 51	– 1.218	– 1.358	– 1.187	– 1.267	– 1.302
Nieuwe mutaties	646	348	– 1.231	– 1.230	– 1.231	– 1.244
Stand ontwerpbegroting 2024	**11.972**	**10.479**	**9.499**	**9.729**	**9.573**	**9.260**

Tabel 159 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
19.02	**Internationaal beleid coördinatie en samenwerking**						
1	Dekking BEI-LML. RIVM vanuit art. 19			– 1.500	– 1.500	– 1.500	– 1.500
2	LPO	238	1.140	269	270	269	256
3	Diversen	408	– 792				
Totaal		646	348	– 1.231	– 1.230	– 1.231	– 1.244

Toelichting

– Ad 1. Dit betreft een overboeking van artikel 19 naar artikel 20 voor de financiering van de hogere kosten van RIVM in het kader van de Basisfinanciering Essentiële Infrastructuur (BEI) ten behoeve van het Landelijk Meetpunt Luchtkwaliteit (LML). Op artikel 19 (waar de opdrachten aan RIVM tot 2022 werden gefinancierd) was een voorziening aangehouden die nu wordt ingezet voor de financiering van de genoemde hogere kosten.
– Ad 2. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
– Ad 3. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 160 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
19. Internationaal beleid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	312	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**312**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

Tabel 161 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
20. Lucht en Geluid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**54.838**	**43.487**	**50.667**	**50.793**	**49.966**	**49.450**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	1.379	9.992	10.000	0	0	0
Nieuwe mutaties	5.367	5.921	7.897	7.203	7.186	7.175
Stand ontwerpbegroting 2024	**61.584**	**59.400**	**68.564**	**57.996**	**57.152**	**56.625**

Tabel 162 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
20.01	**Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder**						
1	Overboekingen duurzame agro	0	4.297	4.297	4.297	4.297	4.297
2	Dekking BEI-LML. RIVM vanuit art. 19	0	0	1.500	1.500	1.500	1.500
3	LPO	2.108	1.624	2.100	1.406	1.389	1.378
4	EJM	1.609					
5	Campagne houtstook	1.000					
6	Diversen	650					
Totaal		5.367	5.921	7.897	7.203	7.186	7.175

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een structurele overboeking van middelen van artikel 21 naar artikel 20 inzake het beleidsterrein «Duurzame Agro». Het beleidsterrein duurzame agro is verantwoordelijk voor de regelgeving van de uitstoot van de veehouderij naar de lucht met als doel de luchtkwaliteit te verbeteren, met het oog op de gezondheid van omwonenden. Het doel van duurzame agro sluit beter aan bij de algemene doelstelling van beleidsartikel 20 (het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren) en wordt om die reden met ingang van 2024 verantwoordt op artikel 20.
- Ad 2. Dit betreft een overboeking van artikel 19 naar artikel 20 voor de financiering van de hogere kosten van RIVM in het kader van de Basisfinanciering Essentiële Infrastructuur (BEI) ten behoeve van het Landelijk Meetpunt Luchtkwaliteit (LML). Op artikel 19 (waar de opdrachten aan RIVM tot 2022 werden gefinancierd) was een voorziening aangehouden die nu wordt ingezet voor de financiering van de genoemde hogere kosten.
- Ad 3. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
- Ad 4. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge 2022.
- Ad 5. Dit betreft een overboeking van artikel 22 naar artikel 20 in het kader van de lancering van een communicatiecampagne om de emissies van particuliere houtstook te beperken. Door vertraging in de uitvoering van de communicatiecampagne asbest is in 2023 slechts de

voorbereiding van de communicatie-activiteiten aan de orde en zal naar verwachting in 2024/2025 daadwerkelijk uitvoering worden gegeven aan de communicatie-activiteiten. Deze middelen worden nu in 2023 versneld aangewend voor de campagne omtrent particuliere houtstook.
– Ad 6. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 163 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
20. Lucht en Geluid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	400	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	600	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**1.000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting
– Ad 1. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Tabel 164 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
21. Duurzaamheid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**71.886**	**69.912**	**69.830**	**52.878**	**52.855**	**49.855**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 8.998	– 4.186	962	2.639	616	– 793
Nieuwe mutaties	– 4.227	16.665	33.670	33.664	25.539	13.848
Stand ontwerpbegroting 2024	**58.661**	**82.391**	**104.462**	**89.181**	**79.010**	**62.910**

Tabel 165 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
21.05	**Duurzame productketens**						
1	Duurzame Agro		– 4.297	– 4.297	– 4.297	– 4.297	– 4.297
2	Overheveling DGMI naar ILT	– 277	– 1.452	– 1.988	– 2.465	– 2.465	– 2.465
3	LPO	1.630	1.064	1.064	1.525	1.525	1.484
4	EJM	1.228					
5	WP Monitoring & Sturing CE 2023	– 2.000					
6	Klimaatfonds «bevorderen circulair doen en gedrag»		2.200	3.300	5.100	5.100	6.000
7	Kasschuif Subsidieregeling ontwikkeling en opschaling recycling	– 6.600	400	1.200	1.100	3.900	
8	Uitvoering Milieu-Investeringsaftrek (MIA) 2024		2.000				
9	Klimaatfonds «Ondersteuning plastics norm»		11.900	23.800	16.650	6.250	3.000
10	EZK Continuering DEI+CE		2.000	7.992	14.500	15.500	10.100
11	KF: Biobased bouwen		1.600	1.400			
12	KF Handhavings- en uitvoeringskosten voor plastics normering	525	1.170	1.145	1.525		
21.06	**Natuurlijk kapitaal**						
13	Diversen	1.267	80	54	26	26	26
Totaal		– 4.227	16.665	33.670	33.664	25.539	13.848

Toelichting

– Ad 1. Dit betreft een structurele overboeking van middelen van artikel 21 naar artikel 20 inzake het beleidsterrein «Duurzame Agro». Het beleidsterrein duurzame agro is verantwoordelijk voor de regelgeving van de uitstoot van de veehouderij naar de lucht met als doel de luchtkwaliteit te verbeteren, met het oog op de gezondheid van omwonenden. Het doel van duurzame agro sluit beter aan bij de algemene doelstelling van beleidsartikel 20 (het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren) en wordt om die reden met ingang van 2024 verantwoord op artikel 20.
– Ad 2. Dit betreft een overboeking van artikel 21 naar artikel 24 ten behoeve van de verslaglegging van verpakkingen, de Single Use Plastics, de Producentenverantwoordelijkheid, en de Teerhoudend Asfalt Granulaat.
– Ad 3. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
– Ad 4. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge 2022.
– Ad 5. Dit betreft een overboeking van artikel 21 naar artikel 97 ten behoeve van de door het Planbureau voor de Leefomgeving te verrichten onderzoekwerkzaamheden (in 2023) in het kader van het Werkprogramma Monitoring & Sturing Circulaire Economie.
– Ad 6. Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het Bevorderen circulair doen en gedrag staan op het opdrachtenbudget gereserveerd. Het betreft een bedrag van € 2,2 miljoen in 2024 en cumulatief € 33,7 miljoen in de periode 2024 – 2030.
– Ad 7. Dit betreffen kasschuiven voor de subsidieregeling ontwikkeling en opschaling recycling (€ 6,6 miljoen van 2023 naar 2024, 2025, 2026 en 2027) om het kasritme te actualiseren.
– Ad 8. Gelet op de positieve evaluatie van de MIA/Vamil-regeling zal ook het verhoogde budget van de MIA (voor verduurzaming van het MKB) structureel worden voortgezet (€ 48 miljoen in 2024 en € 50 miljoen vanaf 2025). De uitvoeringskosten (€ 2 mln.) worden in 2024 middels een kadercorrectie overgeheveld naar IenW. De structurele verwerking van de uitvoeringskosten wordt tijdens de voorjaarsbesluitvorming 2024 verwerkt.
– Ad 9. Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds voor ondersteuningsprojecten van de Nederlandse Rubber– en Kunststofindustrie (NRK) en de Programmalijn design voor recyclen en gemeenschappelijk onderzoek. Dit is inclusief de handhavings- en uitvoeringskosten (€ 1,2 miljoen) voor de plastics norm. Hiervoor ontvangt IenW in totaal € 13,1 miljoen in 2024 en cumulatief € 73,5 miljoen cumulatief in de periode 2024 – 2030.
– Ad 10. Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds aan IenW voor de continuering van de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) Circulaire Economie, als onderdeel van het meerjarenprogramma Klimaat 2024. De regeling DEI+ Circulaire economie draagt bij aan en is bedoeld voor het innovatieproject voor de recycling van afval, hergebruik van producten en pilots voor biobased grondstoffen, die tegelijkertijd bijdragen aan CO_2 reductie. Hiervoor ontvangt IenW € 2,0 miljoen in 2024 en cumulatief € 55,2 miljoen in de periode 2024 – 2030.
– Ad 11. Dit betreft een overboeking vanuit het Klimaatfonds voor de aanscherping en bredere toepassing van de milieuprestatie-eis aan gebouwen. IenW ontvangst cumulatief € 3,0 miljoen in de periode 2024 – 2025 voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector.

– Ad 12. Dit betreft de overboeking vanuit het klimaatsfonds voor de handhavings- en uitvoeringskosten voor de plastics normering.
– Ad 13. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en worden daarom niet toegelicht.

Tabel 166 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

21. Duurzaamheid	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 167 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
22. Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**87.006**	**86.290**	**89.054**	**97.521**	**96.815**	**96.326**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 330	– 1.928	– 1.398	– 1.659	– 1.937	– 2.008
Nieuwe mutaties	– 6.724	2.000	3.702	8.918	2.899	2.889
Stand ontwerpbegroting 2024	**79.952**	**86.362**	**91.358**	**104.780**	**97.777**	**97.207**

Tabel 168 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
22.01	**Veiligheid chemische stoffen**						
1	Klimaatsfonds Nucleaire veiligheid	130					
22.03	**Veiligheid bedrijven en transport**						
2	Overheveling DGMI naar ILT	– 1135	– 999	– 482	– 482	– 482	– 482
3	Kasschuif VTH en Kasschuif communicatiecampagne Asbest	– 7500	500	1000	6000		
4	Campagne houtstook	– 1000					
5	LPO	2.486	2.421	2.884	3.100	3.081	3.071
6	EJM	1.654					
22	**Veiligheid Biotechnologie**						
7	Diversen	– 1.359	78	300	300	300	300
Totaal		– 6.724	2.000	3.702	8.918	2.899	2.889

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft een overboeking van middelen van EZK naar IenW in het kader van het programma nucleaire veiligheid. Het gaat hier om middelen uit het klimaatfonds voor het jaar 2023.
- Ad 2. Dit betreft diverse overboekingen van artikel 22 naar artikel 24 ten behoeve van met name het project Datakwaliteit Toezicht binnen het Interbestuurlijk Programma Versterking Toezicht en Handhaving (IBP VTH).
- Ad 3. Dit betreffen kasschuiven voor vergunningverlening, toezicht en handhaving, VTH (€ 6,0 miljoen van 2023 naar 2026) en communicatiecampagne Asbest (€ 1,5 miljoen van 2023, waarvan € 0,5 miljoen naar 2024 en € 1,0 miljoen naar 2025) om het kasritme te actualiseren.
- Ad 4. Dit betreft een overboeking van artikel 22 naar artikel 20 in het kader van de lancering van een communicatiecampagne om de emissies van particuliere houtstook te beperken.

– Ad 5. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
– Ad 6. Dit betreft de toedeling van de eindejaarsmarge 2022.
– Ad 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en worden daarom niet toegelicht.

Tabel 169 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

22. Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 170 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
23. Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**69.462**	**60.666**	**49.529**	**50.856**	50.741	**54.450**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	992	1.400	1.610	2.070	2.070	2.070
Nieuwe mutaties	4.573	3.936	3.273	3.356	3.214	3.434
Stand ontwerpbegroting 2024	**75.027**	**66.002**	**54.412**	**56.282**	**56.025**	**59.954**

Tabel 171 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
23.01	**Meteorologie en seismologie**						
1	LPO	2.677	2.623	2.328	2.286	2.226	2.212
23.02	**Aardobservatie**						
2	Prijsbijstelling	1.290	827	476	595	650	884
3	Diversen	606	486	469	475	338	338
Totaal		4.573	3.936	3.273	3.356	3.214	3.434

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de ontvangen prijsbijstelling 2023.
- Ad 3. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 172 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
23. Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024						

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 173 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24. Handhaving en toezicht	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**203.598**	**203.536**	**204.138**	**202.311**	**200.369**	**198.943**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 15.289	– 15.787	– 15.848	– 15.971	– 17.927	– 17.877
Nieuwe mutaties	894	15.282	10.832	11.404	11.867	11.051
Stand ontwerpbegroting 2024	**189.203**	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**

Tabel 174 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
24.01	**Personele uitgaven**						
1	EZK: OenF gassen	1.007	1.008	1.008	1.010	1.000	1.000
2	Cyber en Vitaal middelen	445	890	1.447	1.781	1.781	1.781
3	Overheveling DGMO naar ILT	437	1.214	782	968	968	968
4	Overheveling DGLM naar ILT	984	2.013	2.260	2.443	2.443	2.443
5	Overheveling DGMI naar ILT	1.412	2.451	2.470	2.947	2.947	2.947
6	Werving en selectie RWS	– 1.248	– 1.248	– 1.248	– 1.248	– 1.248	– 1.248
7	Autoriteit Woningcorportaties buiten begroting	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752
8	Loonbijstelling 2023	9.740	9.724	9.739	9.667	11.254	11.177
9	Overheveling BZK naar ILT Energielabels		1.160	1.160	1.160	1.160	1.160
10	Kasschuif personele uitgaven ILT	– 4.085	4.085				
24.02	**Materiële uitgaven**						
11	Cyber en Vitaal middelen	1.070	1.907	1.295	929	1.464	929
12	Prijsbijstelling 2023	1.938	1.950	1.969	1.937	185	181
13	Bijdrage ILT prijsstijgingen interne dienstverlening	– 2.379	– 2.379	– 2.379	– 2.379	– 2.379	– 2.379
14	Overheveling DGMO naar ILT	502	905	742	668	530	392
15	Overheveling DGLM naar ILT	836	917	813	858	796	734
16	Diversen	– 13	437	526	415	718	718
Totaal		894	15.282	10.832	11.404	11.867	11.051

Toelichting

– Ad 1. Dit betreft een overboeking van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 24) ten behoeve van het toezicht op de Ozon Afbrekende Stoffen en Fluorgassen.

- Ad 2. Dit betreft de doorverdeling van de in 2022 via het ministerie van Justitie en Veiligheid geclaimde en ontvangen gelden voor Cyber en Vitaal.
- Ad 3. Dit betreft diverse overboekingen vanuit artikel 14, artikel 16 en het mobiliteitsfonds (directoraat-generaal Mobiliteit) naar artikel 24 voor werkzaamheden ten behoeve van met name uitbreiding van capaciteit in het kader van de EU-verordening treinreizigers, handhaving en uitvoering van de Mobiliteitsrichtlijn en het Programma Vrachtwagenheffing.
- Ad 4. Dit betreft diverse overboekingen vanuit artikel 17 en artikel 18 (directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken) naar artikel 24 op onder andere het gebied van toezicht drones, vergunningverlening modelvliegverenigingen en toezicht, handhaving en data-analyse in het kader van scheepsrecycling, de Havenontvangstvoorzieningen en het Scheepsafvalstoffenverdrag.
- Ad 5. Dit betreft diverse overboekingen van artikel 21 en artikel 22 (directoraat-generaal Milieu en Internationaal) naar artikel 24 voor met name de werkzaamheden voor de regeling voor Single Use Plastics en het project Datakwaliteit Toezicht binnen het Interbestuurlijk Programma Versterking Toezicht en Handhaving (IBP VTH).
- Ad 6. Dit betreft een overboeking voor het overdragen van werving en selectie naar RWS.
- Ad 7. De financiele administratie van de Autoriteit Woningcorporaties (AW) wordt buiten de begrotingsadministratie plaats. Het begrote bedrag met betrekking tot de AW dient derhalve uit de begroting te worden verwijderd.
- Ad 8. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loonbijstelling 2023.
- Ad 9. Dit betreft een overheveling van BZK naar ILT voor de uitbreiding van capaciteit op het onderwerp Energielabels. Het energielabel heeft een belangrijke informerende functie wanneer het gaat om de vastgoedwaarde. financieringsruimte en normering. Het betreft een uitbreiding van inspecteurs en analisten.
- Ad 10. Dit betreft een kasschuif om resterende arbeidsvoorwaardenmiddelen van 2023 naar 2024 door te schuiven.
- Ad 11. Dit betreft de doorverdeling van de in 2022 via het ministerie van Justitie en Veiligheid geclaimde en ontvangen gelden voor Cyber en Vitaal.
- Ad 12. Dit betreft de toedeling van de ontvangen prijsbijstelling 2023.
- Ad 13. Dit betreft het deel van de Loon- en Prijsbijstelling ILT voor de structureel overgedragen budgetten van de dienstverleningsovereenkomsten.
- Ad 14. Dit betreft diverse overboekingen vanuit artikel 14, artikel 16 en het mobiliteitsfonds (directoraat-generaal Mobiliteit) naar artikel 24 voor werkzaamheden ten behoeve van met name uitbreiding van capaciteit in het kader van de EU-verordening treinreizigers, handhaving en uitvoering van de Mobiliteitsrichtlijn en het Programma Vrachtwagenheffing.
- Ad 15. Dit betreft diverse overboekingen vanuit artikel 17 en artikel 18 (directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken) naar artikel 24 op onder andere het gebied van toezicht drones, vergunningverlening modelvliegverenigingen en toezicht, handhaving en data-analyse in het kader van scheepsrecycling, de Havenontvangstvoorzieningen en het Scheepsafvalstoffenverdrag.
- Ad 16. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en worden daarom niet toegelicht.

Tabel 175 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24. Handhaving en toezicht	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**24.700**	**24.700**	**24.700**	**24.700**	**24.700**	**24.700**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752	– 9.752
Stand ontwerpbegroting 2024	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**	**14.948**

Tabel 176 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)							
Ontvangsten		2023	2024	2025	2026	2027	2028
24	**Inspectie Leefomgeving en Transport**						
1	Aanpassing art 24 AW buiten begroting	– 14.300	– 14.300	– 14.300	– 14.300	– 14.300	– 14.300
2	Aanpassing art 24 AW overheadkosten	4.548	4.548	4.548	4.548	4.548	4.548
Totaal		**– 9.752**	**– 9.752**	**– 9.752**	**– 9.752**	**– 9.752**	**– 9.752**

Toelichting

- Ad 1. De financiele administratie van de Autoriteit Woningcorporaties wordt buiten de begrotingsadministratie plaats. Het begrote bedrag met betrekking tot de AW dient derhalve uit de begroting te worden verwijderd.
- Ad 2. De Autoriteit Woningcorporaties is een zelfstandige eenheidbinnen de ILT. Zij maken gebruik van de ILT faciliteiten en ondersteunende afdelingen. Hiervoor betalen zij jaarlijks een compensatie aan de ILT.

Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Tabel 177 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
25. Brede doeluitkering	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**991.493**	**991.492**	**991.599**	**991.599**	**991.599**	**991.599**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	13.747	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	60.783	60.784	60.789	60.789	60.789	60.789
Stand ontwerpbegroting 2024	**1.066.023**	**1.052.276**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**

Tabel 178 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven			2023	2024	2025	2026	2027	2028
25.01	**Brede doeluitkering**							
1	LPO BDU		56.313	56.314	56.319	56.319	56.319	56.319
2	Nacalculatie prijsbijstelling HXII 2022 BDU		4.470	4.470	4.470	4.470	4.470	4.470
	Totaal		60.783	60.784	60.789	60.789	60.789	60.789

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2023.
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de ontvangen nacalculatie op de prijsbijstelling 2022.

Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

Tabel 179 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

26. Bijdrage Investeringfondsen	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**10.160.555**	**19.199.201**	**10.896.124**	**9.815.912**	**9.398.048**	**9.790.303**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	– 254.137	– 223.025	52.687	1.132.521	863.584	856.233
Nieuwe mutaties	– 560.354	– 7.442.692	9.577.169	534.151	707.609	– 199.824
Stand ontwerpbegroting 2024	**9.346.064**	**11.533.484**	**20.525.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**

Tabel 180 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
26.01	**Mobiliteitsfonds**						
1	HXII: Digitale Transport Strategie		– 1.350				
2	HXII: Maatwerk KNMI-RWS	– 1.273					
3	Onderzoeksprogramma VenR	– 2.124					
4	Verdeling POK fiches IenW	1.570	872	717	771		
5	Bijdrage banenafspraak RWS	3.998					
6	Vernieuwing SAP RWS aandeel	– 6.663					
7	DEF ovb ETV zuid en midden 2023 WOZ	– 13.644					
8	NF BZK bijdrage CID Binckhorst	5.000					
9	Def ovb ETV Noord en Betonningsvaartuigen 2023	– 4.136					
10	BZK GF - Terugbet. Goes	– 1.243					
11	BZK PF - RISM II			– 1.185	– 1.185	– 1.185	– 1.185
12	EZK ovb gevolgkosten Wind op Zee			3.379	10.554	19.813	
13	BCF LVO Oosterhoutseweg	– 1.927					
14	Overboeking MF naar HXII TVOV MJN24	– 38.348	– 9.085	– 17.567			
15	HXII: 75 procent doorverdeling POK/WOO middelen					4.571	4.571

Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
16	HXII terugsluis Vrachtwagenheffing		– 70.000	– 100.000			
17	Loon- en prijsbijstelling 2023 MF	416.714	459.714	469.885	422.663	401.311	422.670
18	Mutatie RWS Werving en Selectie MF	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300
19	Omvorming ProRail naar ZBO 2024		– 8.278.000	8.845.000			
20	MF Terugsluis Vrachtwagenheffing		15.000	45.000			
21	FIN - SPUK Schoon Emissieloos Bouwen		10.000	11.500	28.500	55.000	35.000
22	FIN - Kennis Opschaling Praktijk Schoon Emissieloos Bouwen		2.500	6.000	5.500		
23	kaderaanpassing 2023	– 500.000	– 50.000	250.000		200.000	– 800.000
24	FIN - Rijksdiensten Schoon Emissieloos Bouwen					7.500	20.000
25	Kasschuif Woningbouw	– 350.000	350.000				
26.02	**Deltafonds**						
25	Overboeking naar ministerie LNV Mirt-onderzoek Delta aanpak	– 1.800					
26	Cyber en Vitaal middelen DF	891	3.367	3.345	3.344	4.481	3.344
27	Loon- en prijscompensatie 2023 Deltafonds	86.474	84.807	80.834	67.695	70.546	66.236
28	Kasschuif tlv generale middelen	– 154.000	37.000	– 24.000	– 8.000	– 59.000	45.000
29	Diversen	– 4.143	– 1.817	– 39	9	272	240
Totaal		– 560.354	– 7.442.692	9.577.169	534.151	707.609	– 199.824

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 181 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97. Algemeen departement	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**50.988**	**47.695**	**47.311**	**47.240**	**46.585**	**46.318**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	2.854	– 679	– 669	– 673	– 853	– 867
Nieuwe mutaties	12.204	1.693	1.685	1.684	1.680	1.616
Stand ontwerpbegroting 2024	**66.046**	**48.709**	**48.327**	**48.251**	**47.412**	**47.067**

Tabel 182 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
97.01	**Algemeen departement**						
1	LPO	1.690	1.602	1.593	1.592	1.565	1.555
2	EJM	1.361					
3	Werkprogr. PBL Monitoring & Sturing CE	1.500					
4	Maatwerk KNMI-RWS	2.223					
5	Interdepartementale overboekingen	1.000	12	13	13	– 25	0
6	Oekraïne middelen	4.700					
7	Diversen	– 270	79	79	79	140	61
Totaal		12.204	1.693	1.685	1.684	1.680	1.616

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de ontvangsten loon- en prijsbijstelling 2023 op artikel 99 aan art 97;
- Ad 2. Dit betreft de toedeling van de Eindejaarsmarge 2022;
- Ad 3. Dit betreft de onderzoekwerkzaamheden die door PBL worden verricht in 2023 in het kader van het werkprogramma Circulaire Economie. Werkprogramma Monitoring & Sturing(van art 21);
- Ad 4. Dit betreft een overboeking t.b.v. verstrekte maatwerkopdrachten die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht;
- Ad 5. Diverse Interdepartementale overboekingen;
- Ad 6. Het betreft de bijdrage van het Ministerie van Financiën aan het Ministerie van IenW ten behoeve van de hulpgoederen aan Oekraïne (Kamerstuk 2022-2023, 36045, nr. 165).
- Ad 7. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 183 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97. Algemeen Departement	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.380**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	400	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**1.501**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.380**

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en worden daarom niet toegelicht.

Niet-beleidsartikel 98 Apparaatuitgaven Kerndepartement

Tabel 184 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
98. Personele uitgaven	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**407.254**	**400.387**	**384.113**	**379.788**	**352.315**	**346.234**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	30.636	50.728	43.380	41.457	51.738	49.654
Nieuwe mutaties	32.259	16.344	15.810	15.446	6.752	6.258
Stand ontwerpbegroting 2024	**470.149**	**467.459**	**443.303**	**436.691**	**410.805**	**402.146**

Tabel 185 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
98.01	**Personele uitgaven**	**26.573**	**18.086**	**19.846**	**19.399**	**18.771**	**16.553**
1	LPO	16.320	14.736	14.684	14.228	13.514	13.087
2	Bijdrage SAP RWS	2.905					
3	EJM	2.664					
4	Interdepartementale overboekingen	4.429	2.582	2.567	2.543	2.543	2.588
5	Uitvoeringskosten Klimaat envellope			1.750	1.750	1.750	
6	Overdracht werving en selectie aan RWS	– 1.519	– 1.519	– 1.519	– 1.519	– 1.519	– 1.519
7	Herschikking Cyber Vitaal middelen	1.774	2.287	2.364	2.397	2.483	2.397
98.02	**Materiële uitgaven**	**4.498**	**– 2.315**	**– 2.402**	**– 2.402**	**– 8.840**	**– 6.881**
8	LPO	8.029	7.745	7.462	7.530	7.234	7.193
9	Interdepartementale overboekingen	3.095	1.358	1.358	1.358	1.358	1.358
10	Herschikking POK WOO	– 2.732	– 1.658	– 1.462	– 1.530	– 5.672	– 5.672
11	Herschikking Cyber Vitaal middelen	– 4.841	– 9.760	– 9.760	– 9.760	– 11.760	– 9.760
12	Banenafspraak RWS	– 3.998					
13	EJM	1.187					
14	Bijdrage SAP RWS	3.758					
15	Overdracht werving en selectie aan RWS	– 1.200	– 1.200	– 1.200	– 1.200	– 1.200	– 1.200
16	Diversen	1.188	573	– 1.634	– 1.551	– 3.179	– 3.414
Totaal		32.259	16.344	15.810	15.446	6.752	6.258

Toelichting

– Ad 1 en 8. Dit betreft de toedeling van de ontvangten loon- en prijsbijstelling 2023 op artikel 99 aan art 98;

– Ad 2. en 14. Dit betreft de verrekening van het aandeel van RWS in het project Vernieuwing SAP
– Ad 3 en 13. Dit betreft de toedeling van de Eindejaarsmarge 2022;
– Ad 4 en 9. De verrekening van diverse interdepartementale verrekeningen;
– Ad 5. Dit is aanvulling van het inhuurbudget ten laste van de uitvoeringskosten die gereserveerd staan op art.14. Deze mutatie is in het kader van aanvullende opdrachten uit de klimaatenveloppe;
– Ad 6 en 15. Voor het overdragen van werving en selectie naar RWS is een overheveling van budget noodzakelijk. Middels deze mutatie worden alle budgetten naar de budgetplaats van de concerndirecties gebracht. Van het structurele totaal van € - 1,5 miljoen op de personele uitgaven komt structureel per saldo € 2,8 miljoen van Hoofdstuk XII en € - 4,3 miljoen van het Mobiliteitsfonds. De uitgaven op de materiële uitgaven komt van Hoofdstuk XII af.
– Ad 10. Dit is een herschikking/doorverdeling van de in 2022 ontvangen POK en WOO gelden naar (baten-lasten)diensten;
– Ad 7 en 11. Herschikking/doorverdeling van de in 2022 via JenV geclaimde en ontvangen gelden voor Cyber en Vitaal;
– Ad 12. Dit betreft de bijdrage van artikel 98 naar artikel 26 voor het invullen van arbeidplaatsen van de banenafspraak door RWS;
– Ad 16. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

Tabel 186 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

98. Apparaatsuitgaven kerndepartement	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**5.841**	**5.627**	**5.430**	**5.430**	**5.430**	**5.151**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	2.612	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	– 349	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2024	**8.104**	**5.627**	**5.430**	**5.430**	**5.430**	**5.151**

Tabel 187 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

Ontvangsten		2023	2024	2025	2026	2027	2028
98	Apparaat kerndepartement						
1	Diversen	– 349					
Totaal		– 349	0	0	0	0	0

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en worden daarom niet toegelicht.

Niet-beleidsartikel 99 Nog Onverdeeld

Tabel 188 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
99. Nominaal en Onvoorzien	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Stand ontwerpbegroting 2023	**324**	**7.084**	**7.112**	**7.128**	**20.266**	**20.212**
Mutatie Nota van Wijziging 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2023	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2023	650.536	665.508	668.394	605.824	570.237	598.942
Nieuwe mutaties	– 650.860	– 664.792	– 668.906	– 606.352	– 583.903	– 612.554
Stand ontwerpbegroting 2024	**0**	**7.800**	**6.600**	**6.600**	**6.600**	**6.600**

Tabel 189 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2023	2024	2025	2026	2027	2028
99.01	**Nog onverdeeld**						
1	LPO	– 623.439	– 661.256	– 664.161	– 601.599	– 579.433	– 594.084
2	EJM	– 22.726					
3	Correctie LPO MF						– 14.000
4	Nacalculatie prijsbijstelling HXII 2022 BDU	– 4.470	– 4.470	– 4.470	– 4.470	– 4.470	– 4.470
5	Diversen	– 225	934	– 275	– 283	–	–
Totaal		– 650.860	– 664.792	– 668.906	– 606.352	– 583.903	– 612.554

Toelichting

- Ad 1. Dit betreft de toedeling van de loon- en prijsbijstelling 2022 aan het Mobileitsfonds en het Deltafonds en aan de verschilllende 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 suppletoire begroting 2022 op artikel 99 geparkeerd in afwachting van nadere besluitvorming.
- Ad 3. Dit betreft een correctie van de middelen van de loon- en prijsontwikkeling op het MF omdat tijdens de Voorjaarsnota 2023 te veel budget was geboekt.
- Ad 4. Dit betreft de toedeling van de ontvangen nacalculatie op de prijsbijstelling 2022 op de Brede Doelenuitkering.
- Ad 5. De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

6.4 Bijlage 4: Moties en toezeggingen

Deze bijlage bevat de stand van zaken van alle nieuwe moties en toezeggingen sinds de vorige begroting, de nog openstaande moties en toezeggingen uit voorgaande jaren en de moties en toezeggingen die sinds de vorige begroting zijn afgehandeld.

Tabel 190 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
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 agendapunt [05-07-2016] - Havens	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
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 agendapunt [11-12-2017] - MIRT	De Kamer zal worden geïnformeerd indien de realisatie substantiële vertraging oploopt. Ik beschouw deze motie hiermee als afgehandeld.
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 agendapunt [16-10-2019] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [06-07-2022] - Herijking diepe-plassen-beleid
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 vervoersmodaliteiten zoals bijvoorbeeld de auto en daarmee tot een verslechtering van de verkeersveiligheid	Parlementair agendapunt [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 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.
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 agendapunt [11-12-2019] - Spoor	In de kamerbrief Voortgang Spoorgoederen die de Staatsecretaris op 13 december 2022 is aandacht besteed aan deze motie. Recente ontwikkelingen in de markt laten zien dat er manieren worden gevonden om batterijtechnologie in te zetten voor het verduurzamen van goederenlocomotieven, de Staatsecretaris was afgelopen 11 januari 2023 op werkbezoek op industrieterrein Utrecht Lage Weide, waar de start van de certificering van een batterij locomotief feestelijk werd ingeluid. De motie is daarmee afgedaan.
29984-878 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 agendapunt [11-12-2019] - Spoor	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 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.
35248-10 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 agendapunt [16-01-2020] - Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht	Uitgaande brief [19-09-2022] - Evaluatie nieuwe loodsplichtregelgeving
35334-73 verzoekt de regering, een strategie te ontwikkelen voor bronaanpak en sanering van pfas-verontreinigingen die grondwaterbronnen voor de drinkwatervoorziening bedreigen	Parlementair agendapunt [10-03-2020] - PFAS	Uitgaande brief [14-07-2022] - PFAS aandachtslocaties, BRL granuliet en signaalrapportage ILT
35267-12 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 agendapunt [10-03-2020] - Implementatiewet wijziging EU-kaderrichtlijn afvalstoffen	Uitgaande brief [01-07-2022] - Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
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 agendapunt [12-05-2020] - Bodem	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
31936-765 verzoekt de regering, zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol die plaats-vinden in de nieuwe vormgeving van de ORS te beginnen met een frisse start, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agendapunt [18-06-2020] - Luchtvaart en corona	Uitgaande brief [16-12-2022] - Derde Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
35377-4 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	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 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.
23645-740 verzoekt de regering, samen met het lokaal bevoegd gezag te bekijken of deze politiepost en de OV-agenten behouden kunnen blijven op Amsterdam CS en de Kamer hierover voor het Kerstreces van 2020 te informeren,	Parlementair agendapunt [04-11-2020] - Openbaar vervoer en taxi	Uitgaande brief [02-09-2022] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
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 agendapunt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [24-12-2021] - Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang
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 agendapunt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Het bestuursakkoord wordt in oktober ondertekend. De Kamer is hierover geïnformeerd op 18 juli middels een brief naar de Kamer. De motie is daarmee afgedaan.
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 mogelijke partners, landen en vervoerders, aan te gaan en in het kader van de internationale marktverkenning te onderzoeken, wat nodig is voor nieuwe routes;	Parlementair agendapunt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [12-09-2022] - Internationaal spoorvervoer
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,	Parlementair agendapunt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [09-02-2023] - Aanbieding Stationsagenda
30015-92 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	Parlementair agendapunt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas	Uitgaande brief [06-07-2022] - Herijking diepe-plassen-beleid
30015-93 verzoekt de regering, een voorstel te doen over hoe meetbare ecologische criteria leidend kunnen worden gemaakt in het diepeplassenbeleid	Parlementair agendapunt [02-12-2020] - Rekenfout van Rijkswaterstaat bij de risicoberekening van de stort van granuliet in een natuurplas	Uitgaande brief [06-07-2022] - Herijking diepe-plassen-beleid
35570-XII-91 verzoekt de regering te verkennen wat er mogelijk is om fietsers en wandelaars over de Afsluitdijk te laten gaan	Parlementair agendapunt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [09-11-2022] - Uitbreiding mogelijkheden fietsen en wandelen tijdens werkzaamheden Afsluitdijk
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 agendapunt [01-12-2020] - Water en Wadden	Uitgaande brief [07-06-2021] - Verzamelbrief Wadden
35570-A-28 verzoekt de regering, een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een ICE-station op Hengelo voor de verbinding Amsterdam-Berlijn	Parlementair agendapunt [07-12-2020] - MIRT	Deze is uitgewerkt in de OAO-notitie. In het kader van het vervolg op de OAO-studies wordt bepaald welk vervolg gegeven zal worden. Hierin zal de uitwerking van deze motie een plaats krijgen.
30015-67 verzoekt de regering, de huidige wet- en regelgeving omtrent definiëring, lozing en vergunningverlening inzake verondieping van plassen tegen het licht te houden, om te bezien hoe tot vereenvoudiging en verduidelijking gekomen kan worden,	Parlementair agendapunt [12-05-2020] - Bodem	Uitgaande brief [06-07-2022] - Herijking diepe-plassen-beleid

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
30175-366 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-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 agendapunt [25-02-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [01-07-2022] - Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
32852-148 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 agendapunt [20-04-2021] - Circulaire economie (AO d.d. 2/12)	Uitgaande brief [11-11-2022] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
29984-936 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,	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Uitgaande brief [05-09-2022] - Evaluatie IT-storing NS 3 april jl. en opvolging motie Grinwis/Boulakjar opstart treindiensten na storingen
32813-750 verzoekt de regering, te onderzoeken of een afdwingbaar afbouwpad naar nul CO2-uitstoot in 2030 in de aanbesteding van infraprojecten mogelijk is,	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
32813-749 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,	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	Uitgaande brief [23-09-2022] - Actieagenda Batterijsystemen
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 agendapunt [24-06-2021] - MIRT	Uitgaande brief [22-11-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022
22343-304 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,	Parlementair agendapunt [07-10-2021] - Toezicht en Handhaving	Voor het zomerreces van 2022 wordt de voortgangsbrief aan de Tweede Kamer verzonden.
22343-308 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,	Parlementair agendapunt [07-10-2021] - Toezicht en Handhaving	Motie is reeds afgedaan in brief over normstelling batterijen in AEC-bodemas in december 2021.
30175-387 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 agendapunt [07-10-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [01-07-2022] - Onderzoek naar het halen in 2030 van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit
30175-385 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 agendapunt [07-10-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [07-07-2022] - Stand van zaken asfaltcentrales
30175-386 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 agendapunt [07-10-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [11-10-2022] - Kamerbrief reactie op motie lid de Hoop m.b.t. mogelijkheden om te verhuizen uit gebieden met slechte luchtkwaliteit voor longpatiënten.
28089-200 verzoekt de regering, om zo snel mogelijk alle directe én indirecte lozingen van pfas op oppervlaktewater te identificeren en te minimaliseren via vergunningverlening en verplichte toepassing van best beschikbare technieken,	Parlementair agendapunt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Uitgaande brief [19-10-2022] - Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
28089-204 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 agendapunt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Uitgaande brief [14-07-2022] - PFAS aandachtslocaties, BRL granuliet en signaalrapportage ILT
31936-883 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 agendapunt [07-10-2021] - Vliegveiligheid	Uitgaande brief [07-09-2022] - Zevende voortgangsrapportage veiligheid Schiphol
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 agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [11-04-2023] - Verschillende overzichten van N-wegen m.b.t. verkeersveiligheid
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 agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Op 16 november heeft RWS een besloten vertrouwelijke technische briefing gegeven aan de Vaste Kamercommissie voor IenW en Digitale Zaken over de cybersecurity van infrastructurele kunstwerken. Hiermee is de motie afgedaan.

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
35925-XII-21 verzoekt de regering bij het investeren in woningbouw nadrukkelijk rekening te houden met de weginfrastructuur,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [23-06-2022] - MIRT-brief voorjaar 2022
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 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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [30-11-2022] - Rapportages Staat van de infrastructuur van Rijkswaterstaat en ProRail en Prognoserapport Vervanging en Renovatie Rijkswaterstaat
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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [30-11-2022] - Rapportages Staat van de infrastructuur van Rijkswaterstaat en ProRail en Prognoserapport Vervanging en Renovatie Rijkswaterstaat
35925-XII-37 verzoekt de regering om beleidsopties om vervoersarmoede aan te pakken in kaart te brengen en te delen met de Kamer;	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [25-11-2022] - OV tarieven
35925-XII-41 verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en 1 juli 2022 in te laten gaan,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Maatregel (AMvB) is gepubliceerd en daarmee is deze motie afgedaan.
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 – zorgvuldig, snel en op maat – te evalueren en de uitkomsten van deze evaluatie zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [02-09-2022] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [01-07-2022] - Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
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,	Parlementair agendapunt [22-11-2021] - Water	Uitgaande brief [11-11-2022] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
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;	Parlementair agendapunt [22-11-2021] - Water	Uitgaande brief [11-11-2022] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
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,	Parlementair agendapunt [22-11-2021] - Water	Afgedaan door VWS 4 juli 2022
35420-446 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,	Debat over het nieuwe steunpakket corona	Uitgaande brief [02-09-2022] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
29279-679 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)	Uitgaande brief [25-11-2022] - Rijden onder invloed – uitgevoerd onderzoek en motie Eerdmans
29984-959 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,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
29984-971 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;	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Het bestuursakkoord is gesloten en wordt getekend in oktober. Daarmee is deze motie afgedaan.
29984-961 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,	Parlementair agendapunt [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. De motie is daarmee afgedaan.
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,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Dit is verstuurd naar de Kamer middels de Kamerbrief over de «uitkomsten Landelijke OV- en Spoortafel 16 juni 2022», die verstuurd is op 24 juni 2022. Daarmee is de motie afgedaan.
29984-963 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 agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Uitgaande brief [18-11-2022] - Toezegging aangaande Ticketing Roadmap
29984-968 verzoekt de regering om op Europees niveau te werken aan een gelijker marktspeelveld voor spoorgoederenvervoer waarbij tarieven voor spoorgoederenvervoer op Europees niveau evenrediger worden vastgesteld,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Uitgaande brief [13-12-2022] - Voortgang van het spoorgoederenvervoersbeleid
32852-178 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 agendapunt [03-02-2022] - Circulaire economie	Uitgaande brief [19-04-2023] - Beleidsopties ter reductie van sigarettenfilters in zwerfafval
33118-214 verzoekt de regering deze aanscherping van de maatregelen voor industriële emissies ook van toepassing te laten zijn op Tata Steel,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Aanscherping van de regels inzake industriële emissies	De motie is afgedaan.
35910-12 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 agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [07-11-2022] - Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
35910-13 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 IenW dit najaar te informeren,	Parlementair agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [07-11-2022] - Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
35910-19 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 agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [05-07-2022] - Uitgangspunten implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in vrachtwagenheffing
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 agendapunt [15-03-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [11-11-2022] - Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken
35925-XII-82 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 agendapunt [15-03-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [22-11-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022
35925-XII-88 verzoekt het kabinet inzichtelijk te maken welke specifieke infrastructuurprojecten prioriteit krijgen voor vervanging en onderhoud ter voorkoming van instortingsgevaar en grote economische schade,	Parlementair agendapunt [15-03-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [16-09-2022] - Toezeggingen WGO inzake onderhoudsprojecten en informatie over voorkomen personeelstekort RWS in 2026
29398-992 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 agendapunt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [28-06-2022] - Aanpak verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
29398-994 verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en uiterlijk 1 januari 2023 in te laten gaan,	Parlementair agendapunt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	04-07-2022 Advies ontvangen van RvS, nader rapport wordt opgemaakt. Publicatie 1 juli 2022 en daarmee inwerkingtreding op 1 januari 2023 lijkt nog steeds haalbaar. 30-06-2022: maatregel (AMvB) is gepubliceerd en daarmee is deze motie afgedaan.
29398-988 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 agendapunt [14-04-2022] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [11-05-2023] - Inrichtingskenmerken GOW30, een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	De motie is afgedaan. Het onderzoek is uitgevoerd en de uitkomsten zijn gedeeld met de Tweede Kamer met Kamerstuk 34 244, nr. 4 d.d. 13 december 2022
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Dit onderzoek is gedaan en de Kamer is hierover geïnformeerd.
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Uitgaande brief [23-06-2022] - MIRT-brief voorjaar 2022
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Deze motie is afgedaan in de MIRT Najaarsbrief op 14 november 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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
30175-402 verzoekt de regering om de juridische mogelijkheden waarmee 3M verantwoordelijk gesteld kan worden voor de pfas-schade in de Wester-schelde in kaart te brengen om deze vervolgens samen met Vlaanderen (waar mogelijk) te verhalen op 3M,	Parlementair agendapunt [20-04-2022] - Leefomgeving	Uitgaande brief [19-10-2022] - Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
30175-408 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 agendapunt [20-04-2022] - Leefomgeving	Uitgaande brief [01-07-2022] - Onderzoek naar het halen in 2030 van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit
30175-413 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 agendapunt [20-04-2022] - Leefomgeving	Afgedaan door LNV op 20 juni 2022
31936-941 verzoekt de regering om de regie te pakken en de Kamer regelmatig voor het zomerreces te informeren over de vakantievluchten die Groningen-Eelde en Maastricht-Aachen van Schiphol hebben overgenomen,	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [02-08-2022] - Derde update zomerdrukte Schiphol
31936-942 verzoekt de regering om de Kamer te informeren over de concrete wijze waarop de regering optimaal de verantwoordelijkheid vanuit de staats-deelneming, met onze aandelen in Schiphol, en de verantwoordelijkheid voor de exploitatievergunningen gaat benutten om concrete en structurele verbetering van de arbeidsvoorwaarden te bewerkstelligen op Schiphol,	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [12-12-2022] - Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol
31936-950 verzoekt de regering om te laten onderzoeken hoe een juridisch houdbaar systeem voor het gecontroleerd en overwogen innemen en/of herverdelen van slots op slot-gecontroleerde luchthavens kan worden ontworpen dat kan worden toegepast als dit juridisch of politiek noodzakelijk wordt,	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [27-02-2023] - Adviesrapport en beleidsregel slotreductie van ACNL

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
31936-951 verzoekt de regering regels te maken om te voorkomen dat nieuwe afhandelaren kunnen concurreren op arbeidsvoorwaarden, werkomstandigheden en veiligheid, en het aantal afhandelaren te beperken als betrokken partijen daarom verzoeken,	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [12-12-2022] - Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol
31936-952 verzoekt de regering in samenwerking met de provincie, Schiphol Group en de luchthaven Maastricht Aachen Airport het traject naar een luchtha-venbesluit uit te werken, waarin wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid in de omgeving, verduurzaming van de luchthaven, een sterke businesscase en het borgen van de toekomst van de luchthaven, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [23-12-2022] - Verzamelbrief Luchtvaart
22343-328 verzoekt de regering om bij de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen expliciet aandacht te besteden aan de wijze waarop het stelsel versterkt wordt voor de aanpak van de diverse vormen van milieucriminaliteit,	tweeminutendebat Publicatie Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021 (22343, nr. 299).	Uitgaande brief [08-07-2022] - Versterking VTH-stelsel
22343-329 verzoekt de regering om een met privacywaarborgen omkleed gedeeld informatiesysteem op te zetten waarvan alle bestuurlijke en strafrechte-lijke diensten die betrokken zijn bij opsporing en handhaving van milieucriminaliteit gebruik kunnen maken, zodat de handhaving van het milieurecht en de slagvaardigheid en effectiviteit van VTH-taken worden verhoogd,	tweeminutendebat Publicatie Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021 (22343, nr. 299).	Uitgaande brief [08-07-2022] - Versterking VTH-stelsel
31305-343 verzoekt de regering een nulemissie-vlootnormering uit te werken en eventueel op te nemen in het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmo-biliteit, en de Kamer hierover in de herfst te informeren,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Duurzaam vervoer	Uitgaande brief [13-01-2023] - Voortgang Duurzaam vervoer
31305-349 verzoekt de regering in kaart te brengen welke concrete maatregelen genomen kunnen worden om olie te besparen, en deze voor de zomer met de Kamer te delen,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Duurzaam vervoer	Kamerbrief over Nederlandse voorbereiding op oliesancties tegen Rusland van 17 november jl., zie Kamerbrief over Nederlandse voorbereiding oliesancties Rusland | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.
31305-350 verzoekt de regering in het najaar verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 aan de Kamer voor te leggen,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Duurzaam vervoer	Uitgaande brief [11-04-2023] - Invulling motie Bontenbal/Van Ginneken: scenario's stimulering van duurzame mobiliteit na 2025
32852-194 verzoekt de regering niet te wachten op de Europese richtlijn, maar zelf alvast zo veel mogelijk te doen om de grote hoeveelheid onnodige verzendmaterialen terug te dringen en zo veel mogelijk in te zetten op herbruikbare verzendmaterialen,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Circulaire economie	Uitgaande brief [11-04-2023] - Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
32852-199 verzoekt de regering om naast het concretiseren van circulaire-economiedoelen ook de concrete beleidsopties, routes, afwegingen en (maatschappelijke) kosten die gepaard gaan met het behalen van deze doelen, in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Circulaire economie	Uitgaande brief [03-02-2023] - Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
30872-280 verzoekt het presidium ervoor te zorgen dat overal in de Tweede Kamer al per 2023 enkel nog herbruikbare bekers worden aangeboden	Parlementair agendapunt [21-06-2022] - Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	Is een motie gericht aan het presidium van de Kamer, niet aan de regering.
30872-283 verzoekt de regering om net als de Vlaamse regering beleid te ontwikkelen om ondernemers te stimuleren zo min mogelijk gebruik te maken van de uitzondering	Parlementair agendapunt [21-06-2022] - Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	Uitgaande brief [11-04-2023] - Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
27625-571 verzoekt de regering zich maximaal in te spannen om de KRW-doelen in 2027 te halen en in ieder geval op korte termijn actieplannen op te stellen om drastisch de uitspoeling van meststoffen te verminderen, het gebruik van landbouwgif te beperken en de lozingsvergunningen van de industrie aan te scherpen	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Water	De minister heeft in het commissiedebat aangegeven: Ik interpreteer de motie zo dat we mestuitspoeling en het beperken van het gifgebruik uitwerken via het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Op 25 november en 10 februari is de Kamer geïnformeerd over het NPLG. De provinciale gebiedsprogramma's moeten 1 juli worden opgeleverd. Ook de eind maart in het CD Water aangekondigde KRW-impuls heeft mede als doel om dit aan te pakken. Deze motie is afgedaan tegelijk met de motie 12319 en het benoemen van de KRW-impuls. Zie de Kamerbrief over de KRW van 11 april jl. naar aanleiding van de motie Minhas c.s (Kamerstukken 27 625, nr. 625)

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
27625-573 verzoekt de regering de gebiedsprogramma's in het Nationaal Programma Landelijk Gebied te beoordelen op waterbeschikbaarheid en deze niet goed te keuren en terug te sturen voor herziening als deze ondermaats zijn om achteruitgang in diverse watertypes te voorkomen	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Water	Uitgaande brief [11-11-2022] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
27625-575 verzoekt de regering om bij het bepalen van woningbouwlocaties rekening te houden met de levenscycluskosten van infrastructuur in brede zin en waar nodig eisen te stellen aan het goed bouwrijp maken van gronden in zettingsgevoelig gebied	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Water	Uitgaande brief [21-03-2023] - Antwoorden op feitelijke vragen water en bodem sturend
28089-228 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe de aanwezigheid van plastic korrels in de Westerschelde kan worden teruggedrongen, en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Externe veiligheid	Uitgaande brief [11-11-2022] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
28089-230 verzoekt de regering om met de GGD en de Provincie Zeeland in gesprek te gaan over het lopende onderzoek naar de meerwaarde van een bevolkingsonderzoek en de mogelijkheid die dit geeft om onzekerheden bij omwonenden weg te nemen, en de Kamer te informeren over de uitkomst van deze gesprekken	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Externe veiligheid	Uitgaande brief [19-10-2022] - Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
22112-3445 verzoekt de regering er in Europa voor te pleiten om de uitzonderingsmogelijkheid op de strengste Europese normen voor de uitstoot van schadelijke stoffen op te heffen	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Herziening Richtlijn Industriële Emissies en de Richtlijn Storten van Afvalstoffen (22 112, nr. 3435)	Uitgaande brief [30-03-2023] - Verslag Milieuraad op 16 maart 2023
35756-13 verzoekt de regering de mogelijkheid voor een provinciale ontheffing op het verbod van gebruik van lijm als actieve stof volgens de Wet natuurbescherming in te trekken	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (grondslag voor maatregelen inzake het (particulier) gebruik van gewasbeschermingsmiddelen	Wordt opgepakt door LNV ivm Natuurbeschermingswet
31305-354 verzoekt de regering om huiseigenaren en huurders met een eigen garagebox en vve's met een parkeergarage uit de ladder van laden te halen en gemeenten de ruimte te geven in deze situatie laadpunten op straat te plaatsen	Parlementair agendapunt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	Uitgaande brief [22-08-2022] - Toezegging Ladder van Laden en het ingroeipad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's richting 2030
31305-359 verzoekt de regering alles in het werk te stellen om dit te voorkomen	Parlementair agendapunt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	Uitgaande brief [08-07-2022] - Transitievangnet 2023 en gesprekken met de OV-sector

Tabel 191 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die nog niet zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
34189-19 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 aanbieding van de nadere uitwerking van het systeem	Parlementair agendapunt [09-09-2015] - Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15	Zoals vastgesteld in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding wordt een uitvoeringsplan opgesteld. In het uitvoeringsplan zal ook op de gegevensbescherming ingegaan worden. De verwachting is dat de Kamer nader geïnformeerd wordt voor eind 2023.
31936-497 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 lawaaiige 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 agendapunt [04-07-2018] - Luchtvaart	Een wijziging van de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol om betreffende marginaal conforme vliegtuigen te weren op Schiphol is inmiddels in concept gereed. Deze wordt volgens planning komende maanden beoordeeld door belanghebbende partijen, zoals ILT, MRS en sector, en wordt daarna voor consultatie gepubliceerd om in Q3 inwerking te treden.
31936-540 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 netwerkkwaliteit,en	Parlementair agendapunt [18-12-2018] - Luchtvaart	De Kamer is op 11 november 2022 schriftelijk geïnformeerd over de inbreng van IenW op de publieke consultatie voor de geplande herziening van de EU slotverordening & over het EU-wetgevingsproces voor de herziening van de slotverordening. Naar verwachting komt de Europese

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
verzoekt de regering, om de Kamer te informeren hoe binnen de EU-slotverordening op duurzaamheid en netwerkkwaliteit kan worden gestuurd.		Commissie in de tweede helft van 2023 met een wijzigingsvoorstel. Na ontvangst van het voorstel worden de Kamers via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd.
31936-683 verzoekt de regering, om bij de modernisering van het Europese luchtvaartbeleid te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigings-eisen op te kunnen nemen	Parlementair agendapunt [26-09-2019] - Luchtvaart	In afwachting van voorstel herziening EU-verordening luchtdiensten. Deze herziening is eerder uitgesteld naar verwachting Q2 2023. En marge van de informele transportraad op 28 februari '23 heeft NL met enkele EU lidstaten een brief aan het EU voorzitterschap gestuurd met de oproep haast te maken met de herziening. Wanneer het voorstel tot herziening is ontvangen, kan de Tweede Kamer geïnformeerd worden. De Kamer is 16 juni 2021 hriftelijk geïnformeerd over uitstel.
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; verzoekt de regering, bovendien in het kader van de actualisatie van de Europese ILUC, zich in te spannen om palm- en sojaolie in Europees verband als hoog-ILUC risico aan te merken, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agendapunt [05-12-2019] - Duurzaam Vervoer	In Nederland mogen geen hoog-ILUC-biobrandstoffen worden toegelaten als hernieuwbare energie. Dit is opgenomen in de Wet milieubeheer titel 9.7 die sinds 1/1/2022 van kracht is. Dit deel van de motie is afgerond. De regering heeft zich ingespannen om palm- en sojaolie in Europees verband als hoog-ILUC risico aan te merken. Het is nu wachten op de Europese Commissie die de resultaten van het onderzoek kenbaar moet maken. Dan zal blijken welke grondstoffen op basis van de best beschikbare wetenschappelijke data de drempelwaarde overschrijden en daarmee aangemerkt worden als hoog-ILUC risico gewas. Momenteel geldt dit alleen voor palmolie. Al merkt Nederland nationaal ook sojaolie aan als gewas met een hoog risico. Zodra de update van de Europese Commissie verschijnt zal de Kamer worden geïnformeerd. Het is onduidelijk wanneer.
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 agendapunt [25-11-2019] - MIRT	Dit loopt. In de voorbereiding van de marktbenadering wordt dit meegenomen. Daarbij worden de randvoorwaarden voor de veiligheid weggebruiker, omgeving en budget aangehouden. Er is contact geweest met Provincie Limburg. 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 agendapunt [25-11-2019] - MIRT	In afwachting van een uitspraak van de RvS over Tracébesluit ViA15.
28089-161 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 agendapunt [12-12-2019] - Rapporten ILT en RIVM over GenX/Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie	Betreft het onderzoek naar verankering van PFAS-normen voor bodem binnen de KRW-doelstellingen. Hiervoor zijn werkgroepen van inhoudelijke experts aan het werk. Het resultaat daarvan bespreken we in een bestuurlijk overleg deze zomer. Na de zomer kan dan naar verwachting het resultaat aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
29232-36 verzoekt de regering, het wijzigen van het huidige luchtvaartverdrag of het afsluiten van een nieuw verdrag internationaal te agenderen	Parlementair agendapunt [06-05-2020] - Steunmaatregelen Air France - KLM	De Tweede Kamer wordt uiterlijk 01-04-2025 geïnformeerd
35505-10 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 agendapunt [01-07-2020] - Steunmaatregelen KLM	Dit wordt meegenomen in het besluit opening Lelystad Airport.
29398-861 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 agendapunt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	Op 1 november is gesproken over de optie om verlichting weer uit te schakelen in het kader van energiebesparing. DGMo heeft de opdracht gekregen om te bezien wat er aan noodwetgeving mogelijk is om de verlichting uit te zetten (als energiebesparende maatregel in deze bijzondere situatie), zonder dat het vergunningenproces daarbij opnieuw doorlopen moet worden (inzake allerlei natuuronderzoeken). Totdat deze actie is afgerond en er een definitief besluit genomen is over het evt (tijdelijk) weer uitschakelen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
		van verlichting, wordt het informeren van de TK over de voortgang van het weer inschakelen van verlichting aangehouden.
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	Parlementair agendapunt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	Eerder uitgevoerd onderzoek bleek de vragen van de motie onvoldoende te kunnen beantwoorden. Dit kwartaal wordt een nieuw onderzoek opgestart. De uitkomsten worden vóór de zomer verwacht.
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	Parlementair agendapunt [01-12-2020] - Water en Wadden	Voortgang is gemeld in Kamerbrief waarmee het Uitvoeringsprogramma is aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29684, nr. 245). Eerste rapportage medio 2024.
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	Parlementair agendapunt [07-12-2020] - MIRT	Voor de korte termijn blijkt het mobiliteitsaanbod afdoende voor de verstedelijking van de regioknoop Bilt-Bilthoven. Daarom zijn er voor U Ned op het BOL en BO MIRT 2022 financiële afspraken gemaakt over andere verstedelijkingslocaties, namelijk Utrecht Zuid, Nieuwegein, Papendorp en Woerden. Op het BO MIRT 2022 is daarnaast afgesproken dat Rijk en regio voor de lange termijn de groeipotenties van de regiopoorten (waaronder Bilt/Bilthoven) verder in beeld brengen in programma Regiopoorten. Uw Kamer zal hier met de tijd worden geïnformeerd.
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	Parlementair agendapunt [07-12-2020] - MIRT	Mogelijk kunnen we met de voortgangsbrief MIRT van juni 2023 de Kamer over de tussenstand infomeren.
35591-11 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 agendapunt [10-02-2021] - Aanpak van hufterig gedrag in het verkeer	In verzamelbrief is gecommuniceerd dat wordt gekeken naar monitoring voor deze groep. Dit is ipv begrenzing maar moeten we in eerstvolgende logische Kamerbrief nog even expliciet maken.
27858-548 verzoekt de regering, de informatie- en voorlichtingspositie van de aanpak onder te brengen bij het Kennis- en Adviescentrum Dierplagen (KAD)	Parlementair agendapunt [20-05-2021] - Gewasbeschermingsmiddelen	15-05-2023 In de werkgroep Communicatie programma IPM Knaagdierbeheersing wordt gezamenlijk met verschillende stakeholders (waaronder KAD) gewerkt aan een plan van aanpak voor communicatie over knaagdierbeheersing. Communicatie naar een groot aantal groepen/ sectoren zal moeten plaatsvinden. Voor elke doelgroep wordt in de werkgroep de juiste zender van communicatie geïdentificeerd. De Kamer wordt hierover rond de zomer van 2023 geïnformeerd.
29398-947 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	Parlementair agendapunt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	De Tweede Kamer wordt in Q3 2023 geïnformeerd.
29398-949 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	Parlementair agendapunt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	Rond de zomer van 2023 vindt een stakeholdersessie plaats waarin de reacties van stakeholders wordt gevraagd op de bevindingen van het onderzoek. Naar verwachting wordt uw Kamer in het derde kwartaal van 2023 over de reacties geïnformeerd.
29398-951 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 wielerwedstrijden er niet toe hoeft te leiden dat wedstrijden geannuleerd hoeven te worden	Parlementair agendapunt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	Daarom zetten de stakeholders in overeenstemming en in goede samenwerking in op een pilot volgend wielerseizoen, dus uiterlijk in het vierde kwartaal van 2023.
32852-168 verzoekt de regering, om, als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad, de importheffing op buitenlands restafval te heroverwegen,	Parlementair agendapunt [24-06-2021] - Circulaire Economie	De staatssecretaris zal uiterlijk voor het zomerreces de Tweede Kamer schriftelijk informeren over de invulling van deze motie.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
en de Kamer voor de begrotingsbehandeling hierover te informeren, zo mogelijk in de vorm van een alternatief voorstel,		
32852-162 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 agendapunt [24-06-2021] - Circulaire Economie	De staatssecretaris zal uiterlijk voor het zomerreces de Tweede Kamer schriftelijk informeren over de invulling van deze motie.
32813-759 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	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De uitvoering van deze motie loopt nog. De autobranche bereidt nu een onderzoek voor naar het aantal en de kwaliteit van op de markt zijnde batterijmetingen. Ik verwacht uw Kamer in het eerste kwartaal van 2024 te kunnen informeren over de uitkomsten.
32813-741 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,	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	De motie kan nog niet worden afgedaan. Samen met het FET bereid ik onderzoek voor naar de wijze waarop de consument nu al door de markt wordt voorzien van prijsvergelijkingen. Het onderzoek moet aantonen of in de showroom en online voldoende informatie beschikbaar is over de totale kosten van eigendom (TCO) van nieuwe personenauto's waarop de consument eenvoudig zelf een geïnformeerde aanschafkeuze kan maken. Ik verwacht uw Kamer in het eerste kwartaal van 2024 te kunnen informeren over de uitkomst van het onderzoek.
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 agendapunt [24-06-2021] - MIRT	De minister zal uiterlijk voor het zomerreces de Tweede Kamer schriftelijk informeren over de invulling van deze motie.
28089-202 verzoekt de regering, om zich binnen Europa in te zetten op het zo snel mogelijk realiseren van een volledig verbod op pfas,	Parlementair agendapunt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Het restrictievoorstel is gepubliceerd door ECHA op 7 februari 2023. Politieke inzet wordt vervolgd in 2024/2025 wanneer de Europese Commissie een definitief voorstel voorlegt aan de Europese lidstaten.
31936-885 verzoekt de Minister, om in het algemeen belang van de veiligheid een leidende rol te nemen in het evalueren en gelijktrekken 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 agendapunt [07-10-2021] - Vliegveiligheid	De evaluatie naar het beleid ten aanzien van ontheffingen in de 20 kilometerzone rondom Schiphol is in uitvoering. De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd over de opvolging.
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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	In zomer 2022 is OAO notitie naar Kamer gestuurd en in november 2022 is afgesproken om in Q1-Q2 van 2023 een PvA op te stellen voor een vervolgonderzoek nut/noodzaak. Hiervoor zijn inmiddels voorbereidingen in gang.
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;	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	De inspanning waar de motie om vraagt gaat door, het traject van/naar duurzaam taxiën neemt nog enkele jaren in beslag. De voorlopig verwachte einddatum is 2025. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd.
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,	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	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 via de strategie internationaal spoor. Capaciteitsverdeling gebeurt via gelijke behandeling via de regels die zijn gesteld. Deze regels zijn nodig vanwege de beperkte capaciteit.
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,	Parlementair agendapunt [22-11-2021] - Water	Samen met de koepels en specialisten is de vraag gespecificeerd en een proces uitgewerkt waarbij enerzijds de onafhankelijkheid van het onderzoek gegarandeerd is en anderzijds specialisten met verschillende opvattingen betrokken zijn. Het onderzoek loopt en de verwachting is dat de Kamer medio 2023 over de uitkomst kan worden geïnformeerd.
31409-341 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,	Parlementair agendapunt [02-02-2022] - Maritiem	De onderzoeken naar de oplossingen lopen, verwachting is dat er eind 2023 duidelijkheid is over wat er moet gebeuren om de vuurtoren te kunnen behouden als dat mogelijk is.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
31409-344 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,	Parlementair agendapunt [02-02-2022] - Maritiem	Dit wordt meegenomen in de Kamerbrief voor het CD Maritiem d.d. 30 mei 2023.
29984-967 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 agendapunt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	In de Kamerbrief van 28 maart 2022 hebben we aangegeven dat we hieraan gaan werken. Wordt in de volgende Kamerbrief over spoortrillingen (Q3 2023) op teruggekomen, zowel inhoudelijk als procesmatig.
32852-181 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe hoogwaardige recycling van verpakking naar verpakking kan worden gestimuleerd of afgedwongen,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Circulaire economie	In samenwerking met RWS wordt momenteel een denkkader opgesteld met: 1) Hoe hoogwaardige recycling van verpakkingen te definiëren en vervolgens te stimuleren. 2) Hoe dit plaats te geven in het CMP. 3) Welke aanpassingen in het Besluit Verpakkingen daarvoor nodig zijn. De resultaten worden eind 2023 verwacht.
28089-201 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 agendapunt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Het ministerie BZK verzorgt de praktische uitvoering van deze motie en onderzoekt daartoe hoe de motie met bestaande instrumenten en criteria kan worden uitgevoerd.
35910-14 verzoekt de regering om een monitoring inclusief ingevoerde oplossingen aan de rapportage van de vrachtwachtheffing toe te voegen die sluip-routes van vrachtwagens op N-wegen monitort,	Parlementair agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Rijk en regionale overheden zijn samen overeengekomen om mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer te monitoren. Hierbij zal het Rijk ten minste 1 jaar voorafgaande aan invoering een nulmeting laten uitvoeren en in ieder geval voor een periode van 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing metingen laten uitvoeren op het monitoringsnetwerk. In de realisatiefase wordt het plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van vrachtwagenheffing nader uitgewerkt samen met de regio. Aan de monitoringsrapportage na invoering zullen ook de ingevoerde oplossingen worden toegevoegd.
35910-15 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 agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Zoals aangegeven 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.
35910-17 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 agendapunt [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 2026-2030, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
35910-18 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 agendapunt [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.
35910-20 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 agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Deze motie is verwerkt in de Kamerbrief Logistieke Laadinfrastructuur die voor het zomerreces verstuurd wordt.
31936-931 verzoekt de regering de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en hen daarover te consulteren,	Parlementair agendapunt [15-03-2022] - Luchtvaart	De Kamer wordt geïnformeerd met de vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	In de brief Internationaal spoorvervoer zal hierover een terugmelding aan de Tweede Kamer gegeven worden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	De Lelylijn is opgenomen in het voorstel van de Europese Commissie dat nu met het Europees Parlement wordt besproken. Nadere gesprekken over opname in het extended kernnetwerk lopen nog. In het MIRT-onderzoek wordt gewerkt aan een plan voor de (verdere) financiering van de Lelylijn. Eind 2024 wordt het MIRT-onderzoek afgerond.
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	De Europese besluitvorming is nog niet afgerond. Verwachting is dat in 2023 gereed zal zijn.
30175-403 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 agendapunt [20-04-2022] - Leefomgeving	Een advies over gevoelige bestemmingenbeleid is begin 2023 vastgesteld en gepubliceerd. Dit jaar wordt invulling gegeven aan deze motie om in gesprek met gemeenten/VNG te gaan over dit onderwerp. De Kamer wordt eind dit jaar hierover geïnformeerd.
32852-200 verzoekt de regering te onderzoeken welke regelgeving in het kader van voedselveiligheid belemmerend werkt voor het hergebruik van grondstoffen; verzoekt de regering deze belemmeringen zo veel mogelijk weg te nemen,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Circulaire economie	De staatssecretaris zal de Tweede Kamer voor de zomer schriftelijk over de uitkomsten informeren.
32852-201 verzoekt de regering om in de uit de UPV's voortvloeiende ministeriële regelingen en AMvB's ook doelen op te nemen die hoger op de R-ladder staan, zoals het makkelijker en aantrekkelijker maken van reparatie door goed productontwerp en het faciliteren van een goede reparatie-infrastructuur,	Parlementair agendapunt [01-06-2022] - Circulaire economie	Deze motie nemen we mee in het verbeterproces voor UPV's waar de TK over is geïnformeerd. Er is toegezegd dat de staatssecretaris de TK vóór de zomer 2023 schriftelijk zal informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteropties. Daarbij zullen we deze toezegging ook gestand doen.
32852-202 verzoekt de regering in 2022 de volgende punten in de UPV te verwerken: –een stimulans om producten te ontwerpen conform de R-ladder; –een stimulans om de kwaliteit van producten te verhogen; –checks-and-balances zodat alle schakels van de grondstoffenketen gelijkwaardig invloed hebben op de inrichting van de keten,	Parlementair agendapunt [03-02-2022] - Circulaire economie	Het verbetertraject is gestart, waarbij onder andere gesprekken zullen worden gevoerd met de diverse stakeholders (gemeenten, reinigingsdiensten, recyclers, producenten, etc). De staatssecretaris zal de Tweede Kamer vóór de zomer 2023 schriftelijk informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteropties.
29398-1007 verzoekt de regering het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Verkeersveiligheid	De Tweede Kamer is op 22 november 2022 geïnformeerd over de voortgang van de motie en twee onderzoeksrapporten zijn toen met de Tweede Kamer gedeeld. Inmiddels is ook een derde onderzoek onder gebruikers uitgezet. Parallel hieraan heeft het ministerie een adviesbureau opdracht gegeven om beleidsopties ter preventie van het opvoeren van elektrische fietsen uit te werken. Naar verwachting wordt de Kamer na de zomer van 2023 geïnformeerd over de resultaten.
27625-574 verzoekt de regering om bij de uitwerking van het principe «water en bodem worden sturend bij ruimtelijke planvorming» kwantitatieve risicoprofielen, inclusief een doorkijk naar de langere termijn, op te leveren voor potentiële woningbouwlocaties met een duidelijk onderscheid tussen hevige regenval, wateroverlast, en doorbraken van de primaire keringen, een overstromingsramp	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Water	Deze motie wordt ingevuld in door de ontwikkeling van het ruimtelijk afwegingskader voor klimaatadaptieve gebouwde omgeving (voorheen richtinggevend kader), dit is aangekondigd in de water en bodem sturend brief. Het kader moet de decentrale overheden helpen bij het maken van een bewuste afweging vanuit het water en bodem systeem bij ruimtelijke keuzes. Om het risico vanuit het watersysteem in kaart te brengen worden kwantitatieve risicoprofielen gebruikt. Het concept kader zal zo spoedig mogelijk gedeeld worden met de provincies, zodat ze gebruikt kunnen worden voor de ruimtelijke puzzels, zoals ook is toegezegd in de WBS brief.
27625-580 verzoekt de regering om op Europees niveau in te zetten op een uniforme meetmethodiek van de KRW-doelen	Parlementair agendapunt [22-06-2022] - Water	De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang in de brief voor het CD Water juni 2023. De onderhandelingen over het wijzigingsvoorstel zijn nog niet gestart.
28089-239 verzoekt de regering met Tata Steel en de provincie Noord-Holland te onderzoeken of vooruitlopend op het groenstaalplan extra milieu- en gezondheidswinst te realiseren is, bijvoorbeeld door het al eerder sluiten van bedrijfsactiviteiten, zoals de Kooksfabriek 2, en/of het uitvoeren van extra maatregelen bovenop de roadmap	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Externe veiligheid	Het onderzoek naar extra milieuwinst loopt. Op 7 februari heeft hierover een gesprek plaatsgevonden met Stas en directie Tata. Oplevering van het onderzoek, waarschijnlijk eind dit jaar. Tata Steel is op dit moment haar plannen aan het aanpassen en daarom komt ook dit onderzoek later.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
28089-233 verzoekt de regering met de Vlaamse overheid keiharde afspraken te maken om de vervuiling door onder andere pfas en plastic korrels in de Westerschelde terug te dringen	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Externe veiligheid	In de CD verzamelbrief Water is hierover een stuk tekst opgenomen. Het gedeelte over microplastics wordt in de CD-brief afgedaan. Voor het stuk PFAS blijft de motie nog open staan.
28089-235 verzoekt de regering om samen met het RIVM op zo kort mogelijke termijn tot concrete kwantitatieve waardes te komen voor deze stoffen en hier vervolgens op te handhaven	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Externe veiligheid	Oplevering onderzoek van het RIVM voor de zomer bevestigd.
22112-3444 verzoekt de regering, indien hiervoor aanpassingen in veestallen nodig zijn, te allen tijde te voorkomen dat deze in strijd zijn met de kaders van de Wet dieren, waarin het perspectief van het dier centraal staat, en te allen tijde te voorkomen dat deze brandgevaarlijk zijn	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Herziening Richtlijn Industriële Emissies en de Richtlijn Storten van Afvalstoffen (22 112, nr. 3435)	Bij de EC is in kader van de RIE aandacht gevraagd voor dierenwelzijn en brandveiligheid. Bij totstandkoming van de BREF's, waarin de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden vastgelegd, kan hier informatie worden ingebracht en bij het bespreken van BBT hier verdere aandacht voor gevraagd worden. Het traject voor het komen tot BBT gaat naar verwachting in 2024 starten. Deze zullen landen in de nog op te stellen uitvoeringsregels. Bij dit proces betrekt de Commissie de lidstaten, de sector, NGO's en wetenschap. De verwachting is dat dit traject dan nog meerdere jaren zal duren. dat de Commissie heeft aangegeven dit ook belangrijk te vinden en dit ook als te willen meewegen bij de totstandkoming van de uitvoeringsregels.
35756-17 verzoekt de regering, in lijn met de eerdere campagne tegen het particulier gebruik van glyfosaat, samen te werken met tuincentra en andere verkooppunten teneinde een campagne tegen het gebruik van chloor en azijn als onkruidbestrijder te organiseren, en gaat over tot de orde van de dag	Parlementair agendapunt [29-06-2022] - Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (grondslag voor maatregelen inzake het (particulier) gebruik van gewasbeschermingsmiddelen	Een -meerjarige- campagne is van start gegaan, begin april 2023, dus kort voordat het seizoen aanbrak waarin 'huis-, tuin- en keukenmiddelen' tegen onkruid worden ingezet. Het gaat daarbij niet alleen om chloor en azijn, maar ook om andere producten die schadelijk kunnen zijn voor mens, dier en het milieu. Afgesproken is dat de NVWA zal toezien op naleving van het verbod op het gebruik van niet-toegelaten producten.
31305-357 verzoekt de regering voor 1 oktober in kaart te brengen hoeveel steun er per regio nodig is om de dienstregeling overeind te houden	Parlementair agendapunt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	De definitieve hoogte van de uitkering uit de transitievergoeding wordt berekend op basis van een nacalculatie en is bekend zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie in 2023 bekend zijn. Ik zal u hier te zijner tijd over informeren.
31305-358 verzoekt de regering om te voorkomen dat inwoners van landelijke gebieden onevenredig hoge kosten moeten betalen ten opzichte van het huidige systeem	Parlementair agendapunt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	Motie wordt afgedaan met een Kamerbrief die begin juni naar de TK wordt gezonden.
31936-976 verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van de productie, opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken	Parlementair agendapunt [07-07-2022] - Duurzame Luchtvaart	Het ministerie van EZK verwacht het NPE voor het einde van 2023 naar de Tweede Kamer te versturen
36108-8 verzoekt het kabinet er bij KLM op aan te dringen dat er een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel wordt opgesteld,	Wetgevingsoverleg Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM op 30 mei 2022 (	Het is primair aan het bedrijf om een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel op te stellen. De Nederlandse Staat blijft hier zowel vanuit haar aandeelhoudersrol als vanuit haar rol van beleidsmaker aandacht voor vragen bij KLM. Deze motie is afgedaan met de Kamerbrief «Vijfde rapportage staatsagent KLM (29232, nr. 59)» van 31 mei 2023, waarin de motie expliciet wordt genoemd.
31409-358 verzoekt de regering om te onderzoeken onder welke voorwaarden er voor de Amsterdamse haven een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan worden aangelegd en het gesprek met de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten hierover te intensiveren	Parlementair agendapunt [06-09-2022] - Maritiem	Het onderzoek zal voor het zomerreces worden afgerond en de rapportage zal aan de Kamer gestuurd worden.
22112-3483 verzoekt de regering om met een plan te komen voor de verduurzaming, en specifiek de walstroominfrastructuur, van koeltransport, en hier zowel de transportsector als de landbouw-, tuinbouw- en visserijsector bij te betrekken	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer (22 112, nr. 3434)	Er is met verschillende partijen uit de sector gesproken. Bij de beantwoording van Kamervragen over heavy duty vehicles en bij Kamerbrief over de voortgang van zero-emissiezones wordt de Kamer binnenkort geïnformeerd over deze vervolgstappen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
23645-777 verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre er sprake is van een gelijk speelveld voor alle mobiliteitskaartaanbieders, het nieuwe referentieaanbod van de concessiehouder per 2023 hierin mee te nemen en de Kamer in het voorjaar van 2023 hierover te informeren,	Parlementair agendapunt [28-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	Het onderzoek wordt uitgevoerd door de ACM. Planning is het onderzoek zo mogelijk in juni gereed te hebben.
29984-998 verzoekt de regering een plan van aanpak op te stellen voor de verbetering van spoorgoederenvervoer en daar de aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor in mee te nemen,	Parlementair agendapunt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Gereed in 2024.
29984-999 verzoekt de regering om er samen met Nederlandse vervoerders en Europese collega's alles aan te doen om dit voor elkaar te krijgen,	Parlementair agendapunt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	Wordt meegenomen in de uitwerking van het werkprogramma Internationaal Spoor.
36200-III-9 verzoekt de regering in de afweging omtrent de inzet van het regeringsvliegtuig nadrukkelijker alternatieven als vervoer per trein, auto en lijnvlucht aan de orde te laten komen, en om daarbij in elk geval te allen tijde te proberen te voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt en hierbij ook de mogelijkheid van verandering van de standplaats te betrekken,	Begroting Algemene Zaken en begroting Koning 2023 11 oktober 2022	De Tweede Kamer wordt na het zomerreces geïnformeerd.
35925-A-85 verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen om de dubbele bemensing van de pont zo snel mogelijk te realiseren. verzoekt de regering het fiets-voetveer over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen te handhaven tot het moment van de realisatie van een alternatief	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - MIRT	Op 15 december 2022 heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg. In dit BO is afgesproken dat Rijk, gemeente Stichtse Vecht en de Provincie Utrecht gezamenlijk een aanvullend onderzoek laten uitvoeren door MARIN naar de veiligheidssituatie en de mogelijkheden om de pont met mitigerende maatregelen zo lang mogelijk veilig in de vaart te houden. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over het moment waarop de veerpont uit de vaart wordt genomen.
23645-771 verzoekt de regering de voorschriften die zij aan de tarieven verbindt in het licht van de nieuwe concessie te heroverwegen en daarbij de mogelijkheid om de tariefbevoegdheid niet langer geheel te mandateren aan de NS mee te nemen, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	Er loopt een onderzoek naar tarieven. De Kamer wordt hierover voor de zomer van 2023 geïnformeerd.
29984-1009 verzoekt de regering voor de inwerkingtreding van dit element in de HRN-concessie vanaf 2025 als streefdatum te hanteren,	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1010 verzoekt de regering in kaart te brengen hoe landelijke en regionale tariefintegratie, waaronder noodzakelijke wijzigingen in wet- en regel-geving, bewerkstelligd kan worden	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Er loopt een onderzoek naar tarieven in het OV. De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1011 verzoekt de regering een plan B voor te bereiden en dat met de Kamer te delen uiterlijk in het eerste kwartaal van volgend jaar, gericht op het borgen van beschikbaarheid van het treinvervoer en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Plan B onderzoek wordt voorbereid. Dit is zo aangegeven in de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879).
29984-1013 verzoekt de regering alle bestaande internationale verbindingen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen met dezelfde omvang en frequentie als nu op te nemen in de nieuwe HRN-concessie	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Aan de Kamer is toegezegd zorgvuldig in kaart te brengen in hoeverre recht kan worden gedaan aan deze motie bij het vaststellen van de HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1015 verzoekt het kabinet om in de nieuwe concessie een bepaling uit te werken om te kunnen sturen op de overzichtelijkheid van de prijs-structuur, deze aan de Kamer voor te leggen en deze na conclaaf met de Kamer op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt betrokken bij de ontwikkeling van het ontwerpconcessiebesluit. De Kamer wordt hierover na de zomer van 2023 geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29984-1016 verzoekt het kabinet een key performance indicator uit te werken om te sturen op het rijden van voldoende treinen met genoeg zitplaatsen in de eerste helft van de ochtend of de tweede helft van de avond, deze voor te leggen aan de Kamer en na conclaaf met de Kamer op te nemen in het nieuwe programma van eisen	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In het PvE wordt de concessiehouder gevraagd de KPI zitplaatskans te splitsen naar spits en dal. De afspraken die hieruit volgen en worden opgenomen in de concessie zouden hier voldoende invulling aan moeten geven. Gereed eind 2023.
29984-1020 verzoekt de regering om de internationale lijnen niet aan te besteden in open toegang, maar onderhands te gunnen aan de Nederlandse Spoorwegen	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Aan de Kamer is toegezegd zorgvuldig in kaart te brengen in hoeverre recht kan worden gedaan aan deze motie. bij het vaststellen van de HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1022 verzoekt de regering om werk te maken van het creëren van de kaders die nodig zijn om aanvragen voor opentoegangvervoer te accommoderen	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Om beter zicht te krijgen op de praktische verschillen die kunnen ontstaan tussen concessievervoer en opentoegangvervoer wordt een extern onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid, het nut en de noodzaak om aanvullende wettelijke verplichtingen te stellen. De Kamer wordt hier in het voorjaar van 2023 nader over geïnformeerd (zoals toegezegd in de brief over het PvE dd 13-12-2022).
29984-1026 verzoekt de regering om in de onderhandelingen met NS de inzet op de minimumfrequentie per station te verhogen van één keer naar twee keer per uur op alle dagen tot middernacht en in de concessie te streven naar een minimum van vier keer per uur op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur voor alle stations op trajecten waar hiervoor voldoende infracapaciteit beschikbaar is,	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is uitgevraagd bij NS en ProRail. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld.
29984-1027 verzoekt de regering in het programma van eisen voor de IC-verbinding naar België en als inzet voor de gesprekken met België drie intercity's per uur op te nemen: twee snelle verbindingen naar Amsterdam en één naar Breda en (zodra infrastructuurcapaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt meegenomen in de onderhandelingen over de concessie over de IC Brussel met de NS die nu plaatsvinden. Eind 2023 gereed.
29984-1028 verzoekt de regering voor internationale concessietreinen zo veel mogelijk in overleg met de buurlanden dezelfde eisen te laten gelden als voor binnenlandse treinen ten aanzien van KPI's, tarieven, toegankelijkheid en geld terug bij vertraging	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt meegenomen in de onderhandelingen over de nieuw HRN-concessie met de NS die nu plaatsvinden. Gereed eind 2023.
29984-1030 verzoekt de regering in het programma van eisen het nachtnet in het weekend in stappen uit te breiden naar alle landsdelen en als eerste stap de nachttreinen die momenteel door regionale overheden worden ingekocht en hun bestaansrecht hebben bewezen vanaf de start van de concessie op te nemen in de volumedefinitie van de concessie	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is uitgevraagd bij NS en ProRail. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld. Eind 2023 gereed.
29984-1036 verzoekt het kabinet in het programma van eisen voor de KPI's reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel naast de landelijke KPI ook een bodemwaarde op te nemen die op elk traject afzonderlijk moet worden gehaald en deze prestaties per traject elk kwartaal te laten publiceren,	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In het PvE is deze KPI's opgenomen dat met de concessiehouder, en de infrastructuurbeheerder specifiek voor reizigerspunctualiteit, wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de wijze waarop en met welke frequentie hierover gecommuniceerd zal worden. De uitkomsten van deze onderhandelingen zullen worden opgenomen in de nieuwe HRN-concessie. Gereed eind 2023.
29984-1037 verzoekt het kabinet voor ingang van de nieuwe concessie de verantwoor-delijkheden van de concessiehouder ten aanzien van fietsparkeerplekken vast te leggen en juridisch te borgen	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Wordt betrokken bij de nieuwe HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1045 verzoekt het kabinet in de gesprekken met de potentiële concessiehouder af te dwingen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbetert,	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie	Is uitgevraagd bij NS en PR. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld. Eind 2023 gereed.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	(HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	
29984-1049 verzoekt de regering in NOVB-verband voor de start van de concessie afspraken te maken om voor alle spoorconcessies de geld-terug-bij-vertragingsregeling ook te laten gelden bij overstappen tussen verschillende spoorvervoerders,	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	4
29984-1050 verzoekt de regering in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS zich aansluit bij het minimumtarief zoals is opgenomen in het landelijke tarievenkader van de decentrale concessieverleners	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Er wordt momenteel een tarievenonderzoek uitgevoerd. De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1052 verzoekt de regering in het NOVB afspraken te maken over gratis reizen voor kinderen (Kids Vrij) en in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS trajectabonnementen aan scholieren aanbiedt tegen gereduceerd tarief	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In NOVB verband is eerder al geïnventariseerd welke gratis of goedkoop ov producten voor kinderen tot 12 jaar in concessies geboden worden. Nagegaan wordt of landelijk gratis ov voor deze kinderen mogelijk is. In de onderhandelingen met NS over de nieuwe HRN-concessie zal nagegaan worden of een trajectabonnement aan scholieren tegen gereduceerd tarief realiseerbaar is binnen het tariefafsprakenkader. Gereed eind 2023.
36200-XII-13 verzoekt de regering in overleg met decentrale overheden te inventariseren of/en hoeveel activiteiten waarbij grondwater wordt onttrokken een watervergunning vereisen,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Op dit moment wordt nog gewacht op de provinciale plannen.
36200-XII-14 verzoekt de regering te onderzoeken of bij de herziening van het Bouwbesluit door de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening maatregelen genomen kunnen worden die leiden tot slimmer watergebruik,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Verwachting is nog steeds dat het onderzoek voor de zomervakantie af is.
36200-XII-19 verzoekt bij het opstellen van het nationaal innovatieprogramma voor de landbouw innovaties ook te toetsen en te beoordelen op KRW-doelbereik,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	De Tweede Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
36200-XII-25 verzoekt de regering de verkoop aan en het gebruik van glyfosaat door particulieren te verbieden,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Op dit moment is het particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen op basis van de werkzame stof glyfosaat al niet toegestaan. Deze middelen mogen in Nederland dus niet worden verkocht of gebruikt. Uitvoering van de motie dient daarom geen feitelijk doel (Brief van 28 maart 2023, Kamerstuk 35756, nr. 20).
36200-XII-26 verzoekt de regering om in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging de haalbaarheid en de kosten en baten van de «Hollandkering» op de waterveiligheid van Rijnmond-Drechtsteden en het gebied daaromheen op korte termijn te onderzoeken en de resultaten voor te leggen aan de Tweede Kamer,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Er is een plan van aanpak geschreven en een team ingericht met RWS WVL en Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden. Opdracht voor belangrijkste hydraulische analyses is gegund. Op basis van de uitkomsten wordt samen met de regio een bredere (kwalitatieve) inschatting gemaakt van de impact op het systeem. Medio november worden de resultaten naar verwachting naar de Kamer gestuurd.
36200-XII-27 verzoekt de regering het verminderen – en bij voorkeur het voorkomen – van laagwaardig gebruik van (drink)water nadrukkelijk te betrekken bij de verdere uitwerking van het industriebeleid,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	De Tweede Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
36200-XII-33 verzoekt het kabinet om in de bestuurlijke akkoorden en startpakketten voor provincies afspraken op te nemen om de drinkwatervoorziening voor woningbouw zeker te stellen,	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	De Tweede Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
36200-IV-18 verzoekt de regering om samen met de lokale besturen, Rijkswaterstaat en de deltacommissaris in kaart te brengen wat er nodig is aan klimaatadaptatieve maatregelen voor de BES-eilanden en over deze thematiek ook met de landen in gesprek te gaan,	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	De Tweede Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
36200-IV-26 verzoekt de regering om, in navolging van het breed ingestoken onderzoek van het Instituut voor Milieuvraagstukken, onderzoeken naar de gevolgen van de klimaatcrisis voor Bonaire, Statia en Saba zo snel mogelijk te (laten) uitvoeren, en daarin ook de gevolgen mee te nemen voor de cultuur, het cultureel erfgoed, de	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	De Tweede Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
volksgezondheid, de leefomgevingen en de economie; verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen in het uitvoeren van soortgelijke onderzoeken en beleid,		

Tabel 192 Door de bewindslieden gedane toezeggingen die zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
De minister zal met de provincie bespreken of het mogelijk is om bij zandwinning het winnen van grond en opvullen los te koppelen	Parlementair agendapunt [19-02-2020] - PFAS	Uitgaande brief [06-07-2022] - Herijking diepe-plassen-beleid
De uitkomsten van het onderzoek naar de hotspots met pfas-verontreiniging, bijvoorbeeld locaties waar veel blusschuim gespoten is, en de conclusie over een eventuele saneringsopgave zullen na afronding, maar tenminste voor het einde van het jaar, met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agendapunt [19-02-2020] - PFAS	Uitgaande brief [14-07-2022] - PFAS aandachtslocaties, BRL granuliet en signaalrapportage ILT
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de ontwikkeling van een nieuwe BRL en de gesprekken die hierover plaatsvinden.	Parlementair agendapunt [12-05-2020] - Bodem	Uitgaande brief [14-07-2022] - PFAS aandachtslocaties, BRL granuliet en signaalrapportage ILT
In het voorjaar van 2021 zal de staatssecretaris de Kamer informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar welke locaties in Nederland de kans op veel PFAS in de grond groot is.	Parlementair agendapunt [15-10-2020] - Leefomgeving	Uitgaande brief [14-07-2022] - PFAS aandachtslocaties, BRL granuliet en signaalrapportage ILT
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 agendapunt [15-10-2020] - Leefomgeving	Uitgaande brief [21-03-2023] - Doorwerking WHO-richtlijnen geluid
De spelregels behorend bij het Mobiliteitsfonds worden voor de zomer van 2021 naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agendapunt [07-12-2020] - MIRT	Uitgaande brief [20-09-2022] - Aanbieding MIRT Overzicht 2023, Deltaprogramma 2023 en geactualiseerde Spelregels van het MIRT
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 agendapunt [19-05-2021] - Openbaar vervoer en taxi	Tevens is tijdens de begrotingsbehandeling een motie aangenomen De Hoop, Bouchallikh en Alkaya (nr. 37 (35925-XII) over het in kaart brengen van beleidsopties. Hierbij is de toezegging gedaan door de staatssecretaris om motie uit te voeren door aan het PBL te vragen dit in hetzelfde onderzoek mee te nemen.
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 agendapunt [19-05-2021] - Openbaar vervoer en taxi	Uitgaande brief [02-09-2022] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
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 agendapunt [27-05-2021] - Circulaire Economie	Uitgaande brief [03-02-2023] - Rode Draden Notitie 2023 over circulaire ketensamenwerking van Het Versnellingshuis Nederland
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 agendapunt [15-06-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	In BO MIRT brief 2022 gedeeld («Voor het spoor betekent de reservering zicht op een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt (stap 1 uit het adaptief ontwikkelpad), inclusief volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken. De toezegging is daarmee afgedaan.
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 agendapunt [15-06-2021] - Spoor, Spoorveiligheid/ERTMS	Uitgaande brief [02-09-2022] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
De minister stuurt in 2022 de overige delen van de planuitwerking verkeersveiligheid inzake de N57 en de N59 naar de Kamer.	Parlementair agendapunt [16-06-2021] - Mirt	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
De staatssecretaris zal de Kamer regelmatig via de PFAS-voortgangsbrieven informeren over de voortgang van het Europese PFAS-restrictievoorstel.	Parlementair agendapunt [01-07-2021] - Externe Veiligheid	De staatssecretaris zal de Kamer regelmatig via de PFAS-voortgangsbrieven informeren over de voortgang van het Europese PFAS-restrictievoorstel.
De minister komt terug op de vragen van het lid Van Raan (PvdD) over de WHO-normen voor geluid.	Parlementair agendapunt [08-09-2021] - Vliegveiligheid	Uitgaande brief [21-03-2023] - Doorwerking WHO-richtlijnen geluid
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 agendapunt [09-09-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [24-06-2022] - Hoofdlijnenbrief Schiphol

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
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 agendapunt [09-09-2021] - Leefomgeving	Uitgaande brief [21-12-2022] - Bestuurlijke afspraken Bodem en ondergrond en verdeling bodemsaneringsmiddelen
De bevindingen van de deskundige zullen samen met het eindrapport van de beleidsdoorlichting aan uw Kamer worden gezonden. Planning 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	Uitgaande brief [20-02-2023] - Resultaten beleidsdoorlichting artikel 18 Scheepvaart en havens (2016-2021)
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 agendapunt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	Uitgaande brief [15-12-2022] - Reactie op toezeggingen beleid energie voor vervoer
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 agendapunt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	Uitgaande brief [15-12-2022] - Reactie op toezeggingen beleid energie voor vervoer
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 agendapunt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	Uitgaande brief [15-12-2022] - Reactie op toezeggingen beleid energie voor vervoer
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 agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [15-11-2022] - Modal shift aanpak
De Kamer zal nog in 2021 worden geïnformeerd over de prioritering bij wegenprojecten die met stikstofproblematiek te maken hebben.	Parlementair agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Deze toezegging is afgedaan met de MIRT brief van juni 2022.
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 agendapunt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	Uitgaande brief [07-07-2022] - Voortgang Ontwikkelplan Assetmanagement IenW
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	Uitgaande brief [29-06-2022] - Derde Voortgangsbrief MSC Zoe
In het voorjaar 2022 komen de ministers van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Waterstaat met een voorstel voor klimaatadaptief bouwen.	Parlementair agendapunt [22-11-2021] - Water	Kamerbrief brief over de landelijke maatlat die BZK op woensdag 19 maart naar de Kamer heeft verstuurd
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 agendapunt [24-11-2021] - Maritiem	Uitgaande brief [27-11-2020] - Zorgnorm SAR-helikopters en SAR-verbeterprogramma
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 agendapunt [24-11-2021] - Maritiem	Uitgaande brief [01-07-2022] - Uitstel invoering reductieverplichting in de binnenvaart en stand van zaken vervolgonderzoek gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart
In de volgende verzamelbrief zal de Kamer over de stand van zaken van de kosten van ontgassingsinstallaties worden geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [24-11-2021] - Maritiem	Uitgaande brief [08-12-2022] - Stand van zaken varend ontgassen

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de sector, de regelgeving van de doorvaarbaarheid van windmolenparken en de mogelijke verschillen in regelgeving met omringende landen.	Parlementair agendapunt [24-11-2021] - Maritiem	Uitgaande brief [01-07-2022] - Toezegging internationale benchmark doorvaartbeleid
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 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.	Uitgaande brief [26-11-2021] - Verzamelbrief commissiedebat verkeersveiligheid 2 december 2021	Uitgaande brief [15-04-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid
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 agendapunt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	Afgedaan in CD 20 april 2022.
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 agendapunt [02-12-2021] - Verkeersveiligheid	Uitgaande brief [22-11-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022
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 agendapunt [25-01-2022] - Wadden	Uitgaande brief [29-06-2022] - Derde Voortgangsbrief MSC Zoe
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 agendapunt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Uitgaande brief [07-07-2022] - Stand van zaken asfaltcentrales
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 agendapunt [26-01-2022] - Externe Veiligheid	Uitgaande brief [16-01-2023] - Milieuproblematiek Tata Steel
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 agendapunt [02-02-2022] - Maritiem	Uitgaande brief [29-06-2022] - Derde Voortgangsbrief 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 agendapunt [02-02-2022] - Maritiem	Uitgaande brief [15-09-2022] - Procesevaluatie de toren De Lange Jaap
Voor de zomer ontvangt de Kamer de hoofdlijnenbrief over «Betalen naar gebruik». Hierin wordt ook aandacht besteed aan de privacy van bestuurders.	Parlementair agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Verzonden 1 juli 2022 door Financïen: Kamerbrief 1e hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik van 1 juli 2022
Voor het notaoverleg MIRT (11-04-22) ontvangt de Kamer informatie over het proces rondom het overleg over het Zuidasdok.	Parlementair agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [23-06-2022] - MIRT-brief voorjaar 2022
In mei 2022 stuurt de staatssecretaris een richtinggevende notitie naar de Kamer inzake Nationaal MilieuProgramma	Parlementair agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [01-07-2022] - Nationaal Milieu Programma
De staatssecretaris stuurt voor de zomer het doelentraject naar de Kamer inzake circulaire economie en de klimaatdoelen.	Parlementair agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [01-07-2022] - Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
Na de zomer ontvangt de Kamer een vervolgbrief over belasting op polymeren, na overleg met EZK en Financiën.	Parlementair agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Uitgaande brief [07-10-2022] - Onderzoeksrapport naar een nationale belasting op primair fossiel plastic
De Kamer ontvangt voor de zomer een onderzoek van de GGD'en naar vliegtuigoverlast voor omwonenden van Schiphol.	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [11-07-2022] - Voortgangsbrief PAMV en onderzoeken vliegtuiggeluid
De Kamer wordt binnen twee maanden geïnformeerd over de voortgang op het gebied van het participatieproces in de regio.	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [17-10-2022] - Opvolging advies Van Geel Omgevingsraad Schiphol
De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang t.a.v. het delen van zwarte lijsten met hindergevende vliegtuigpassagiers tussen Nederlandse vliegtuigmaatschappijen	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [05-09-2022] - Stand van zaken delen Zwarte lijsten van ordeverstorende passagiers tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen
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 agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Afgedaan met brief financiën 23-06-2020 Kamerbrief over derde rapportage staatsagent KLM
De Kamer ontvangt in de tweede helft van het jaar het nieuwe kader netwerkkwaliteit.	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [22-12-2022] - Beleidskader netwerkkwaliteit

Omschrijving	Vindplaats	Afgedaan met
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek over de arbeidsomstandigheden van grondafhandelaars.	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Uitgaande brief [12-09-2022] - Vierde update zomerdrukte Schiphol
Voor de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de gemaakte keuzes met betrekking tot de tarieven en tariefdifferentiatie.	Parlementair agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [05-07-2022] - Uitgangspunten implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in vrachtwagenheffing
Voor het einde van 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over eventuele risico's en zorgen met betrekking tot de hoofddienstaanbieder.	Parlementair agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [07-11-2022] - Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
De Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief over onder andere de planning, financiën en risico's met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.	Parlementair agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Uitgaande brief [07-11-2022] - Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
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 agendapunt [12-04-2022] - Toezicht en Handhaving	Uitgaande brief [08-07-2022] - Versterking VTH-stelsel
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 agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Uitgaande brief [14-11-2022] - Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Voor de zomer ontvangt de Kamer de actieagenda met betrekking tot mobiliteitshubs.	Parlementair agendapunt [11-04-2022] - Mirt	Uitgaande brief [24-06-2022] - Uitkomsten Landelijke OV- en Spoortafel 16 juni

Tabel 193 Door de bewindslieden gedane toezeggingen die nog niet zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma	Parlementair agendapunt [20-06-2011] - Waterkwantiteit (2e termijn)	Evaluatie Waterwet is in uitvoering.
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 agendapunt [26-06-2018] - Luchtvaart	De Tweede Kamer is op 11 november 2022 schriftelijk geïnformeerd over de inbreng van IenW op de publieke consultatie voor de geplande herziening van de EU slotverordening en over het EU-wetgevings-proces voor de herziening van de slotverordening. Naar verwachting komt de Commissie in de tweede helft van 2023 met een wijzigingsvoorstel. Na ontvangst van het voorstel worden de Kamers via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd.
Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [26-06-2018] - Luchtvaart	De Tweede Kamer is op 11 november 2022 schriftelijk geïnformeerd over de inbreng van IenW op de publieke consultatie voor de geplande herziening van de slotverordening en over het EU-wetgevingsproces voor de herziening van de slotverordening. Naar verwachting komt de Commissie in de tweede helft van 2023 met een wijzigingsvoorstel. Na ontvangst van het voorstel worden de Kamers via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd.
T02888: M.e.r.-beoordelingsplicht monitoren op het punt van diepe plassen (34.864)	Parlementair agendapunt [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	Dit omdat de ingangsdatum van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is uitgesteld naar 1 januari 2024. Door deze vertraging is nog niet bekend of er een generieke monitoring voor de m.e.r. beoordelingsplicht komt, waar de monitoring m.e.r.-beoordelingsplicht voor diepe plassen gebruik van kan maken. En daarmee tevens ervaring kan opdoen binnen de gegevensregistratie van de DSO.
De staatssecretaris zal zo snel mogelijk terugkomen op de end-of-waste status van Bokashi.	Parlementair agendapunt [02-12-2020] - Circulaire Economie	Voorlopige resultaten over 2022 zijn informeel inmiddels door de WUR gepresenteerd; het definitieve rapport volgt nog deze zomer. Op basis daarvan wordt beoordeeld welke beleidsrichting passend is.
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	Uitgaande brief [04-11-2021] - Aanbieding RIVM rapport over TGG	De verwachting van RWS is dat de rapportage in Q2 2023 opgeleverd kan worden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
(Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, Aanhangsel nr 3611). U zult zodra de resultaten bekend zijn geïnformeerd worden over de uitkomsten van de monitoringsinspanningen.		
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 agendapunt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	In oktober jl is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin is toegelicht waarom geen advies is aangevraagd (Kamerstuk 22 343/ 28 663, nr. 348). Het onderdeel dat betrekking heeft op doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties ligt bij JenV; zij laten onderzoek doen. Het onderdeel dat betrekking heeft op de doorzettingsmacht wordt opgepakt in relatie met de invulling van de stelselverantwoordelijkheid.
De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de rekenregels voor geluidscumulatie.	Parlementair agendapunt [24-02-2022] - Luchtvaart	Voornemen is om een samenhangend pakket voorstellen van het Rijk te agenderen in het BO Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening op 1 juni a.s. om te komen tot afronding van dit dossier. Na afronding wordt de Kamer geïnformeerd over het resultaat.
Er zal een formele MKB-toets worden uitgevoerd bij de verschillende terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan	Parlementair agendapunt [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 agendapunt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	Het kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2026-2030, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
- 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 agendapunt [20-04-2022] - Leefomgeving	De Staatssecretaris zal de TK schriftelijk informeren voor de zomer van 2023 waarmee deze toezegging zal worden afgedaan.
Zodra de onderhandelingen over de verbinding Hasselt-Maastricht verder zijn gevorderd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Spoor	Gesprekken met Limburg lopen. Verwachting is dat deze in 2023 kunnen worden afgerond
Voor het commissiedebat Internationaal spoor wordt de Kamer geïnformeerd over de haalbaarheidskansen van korte grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de spoorlijn Hamont-Weert.	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Spoor	De studie loopt nog (naar verwachting voorjaar 2023 eindresultaten)
Bij het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, dat eind 2022 naar de Kamer wordt gestuurd, zal de staatssecretaris ook een reactie geven op het Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer.	Parlementair agendapunt [09-06-2022] - Spoor	De reactie wordt betrokken bij de invulling van de motie Van Ginneken /Minhas die vraagt om een visie op de toekomst van spoorgoederenvervoer op te leveren in 2024.
De resultaten van de inventarisatie met betrekking tot de mogelijkheden voor het beperken van plastic producten zullen voor het zomerreces van 2023 met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agendapunt [21-06-2022] - Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	De staatssecretaris zal de Tweede Kamer voor de zomer schriftelijk informeren over de resultaten van de inventarisatie
In de eerstvolgende jaarverantwoording van NS zal de staatssecretaris meer aandacht besteden aan beheersmaatregelen en financiële risico's binnen het kader van de naleving van de HRN-concessie	Parlementair agendapunt [23-06-2022] - Jaarverslagen	Hier zal bij de eerstvolgende jaarverantwoording invulling aan worden gegeven. Planning is deze vóór de zomer te zullen sturen.
De Kamer ontvangt de uitwerking en planning van de werkzaamheden aan de N36 voor de zomer van 2023 en in november 2022 de stand van zaken.	Parlementair agendapunt [30-06-2022] - MIRT	De plannen van aanpak N35/N50 worden nu uitgewerkt en voor de zomer 2023 naar de Kamer gestuurd. M heeft hier deze week ook een nota ter info over ontvangen.
Inn de volgende voortgangsrapportage vliegveiligheid Schiphol zal worden ingegaan op het operationeel concept en de complexiteit op Schiphol. Kamerlid Kröger, S.C.2 TZ202209-042	Parlementair agendapunt [15-09-2022] - Vliegveiligheid	De toezegging is in uitvoering. De voortgangsrapportage vliegveiligheid Schiphol wordt voor het zomerreces aan de Kamer aangeboden
De staatssecretaris zal in een brief concretiseren wat de inbreng van Nederland is met betrekking tot de spooragenda in Europees verband. TZ202209-071	Parlementair agendapunt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	De toezegging zal worden afgedaan met de Brief internationaal personenvervoer
De Kamer zal in november de evaluatie van de pilot Air-Rail ontvangen.	Parlementair agendapunt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	De evaluatie van de pilot zal op korte termijn met de Kamer worden gedeeld via de brief internationaal spoor
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met de deelstaatvoorzitter van Noordrijn-Westfalen in het kader van de verbinding Zwolle-Enschede-Münster. TZ202209-077	Parlementair agendapunt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	De Kamer wordt via kamerbrief Internationaal personenvervoer

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken in het kader van een spoorverbinding met München. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-076	Parlementair agendapunt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	Wordt meegenomen in strategie internationaal spoor. Momenteel uitwerking via corridoraanpak met lidstaten en sector.
Om de vijf à zes maanden zal een update worden gegeven van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, met het oog op het Toekomstbeeld OV. TZ202209-065	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De evaluatie van de MaaS-pilots (Mobility as a Service) zal eind 2022 naar de Kamer worden gestuurd. Kamerlid Minhas, F.B. TZ202209-060	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Als in de tweede helft van 2023 de pilot voor een regionaal reisverbod is afgerond, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202209-062	Parlementair agendapunt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De staatssecretaris zal de Kamer elk halfjaar informeren over de voortgang met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken. Kamerlid Molen, H. van der TZ202211-047	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Provincie Limburg is momenteel bezig met een studie. De Kamer zal in het voorjaar van 2023 worden geïnformeerd over de uitkomst van de studie en de verder voortgang, er wordt op dit moment gewerkt aan het finaliseren van deze studie.
Er zal onderzoek worden gedaan naar de dubbele opstaptarieven en de resultaten daarvan zullen voor de zomer van 2023 met de Kamer worden gedeeld. Kamerlid Alkaya, M.Ö. TZ202211-046	Parlementair agendapunt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Het meervoudige opstaptarief maakt onderdeel uit van het bredere tarievenonderzoek waarin ook oa de tariefintegratie onderzocht wordt. Planning is dit onderzoek voor de zomer met de Kamer te delen. De uitkomsten van het onderzoek vormen input voor bespreking in het NOVB met de decentrale tariefbevoegden
In het voorjaar van 2023 ontvangt de Kamer concrete plannen voor aanpassing van de geurregelgeving. Kamerlid Esch, E.M. van TZ202211-100.	Parlementair agendapunt [10-11-2022] - Geurproblematiek	In het voorjaar zal de staatssecretaris de Tweede Kamer schriftelijk informeren.
In de eerste helft van 2023 komt de staatssecretaris met verbetervoorstellen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (upv). Hierin, of in een aparte brief, zal de staatssecretaris ook ingaan op de governance ten aanzien van de upv en rol van gemeenten. Kamerlid Mulder, A.H. TZ202211-097	Parlementair agendapunt [08-11-2022] - Circulaire Economie	Het verbetertraject is gestart met het inplannen van gesprekken met diverse stakeholders (gemeenten, reinigingsdiensten, recyclers, producenten, etc). De Staatssecretaris zal de TK voor de zomer schriftelijk informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteropties (eerste helft 2023).
De Kamer zal worden geïnformeerd over de wijze waarop gemeenten, in het kader van de afvalinzameling bij milieustraten en kringlopen, beleidsmatig ondersteund kunnen worden rondom het al dan niet instellen van een «grijze fase» waarin afgedankte producten nog geen afvalstatus krijgen. Kamerlid Bouchallikh, K. TZ202211-099	Parlementair agendapunt [08-11-2022] - Circulaire Economie	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De staatssecretaris zegt toe om een pilot te starten ten aanzien van één van de artikelen van de IenW-begroting ter verbetering van de informatiewaarde. TZ202211-201	Parlementair agendapunt [23-11-2022] - Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister zegt toe om in de volgende strategische evaluatie agenda (SEA) expliciet een koppeling te maken met het Mobiliteits- en Deltafonds. TZ202211-200	Parlementair agendapunt [23-11-2022] - Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt geïnformeerd over de kostenramingen voor de Lelylijn, waarbij ook zal worden ingegaan op de verwachte cofinanciering. TZ202211-309	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Dit is onderdeel van het lopende MIRT-onderzoek. Naar verwachting zal in de loop van 2024 meer duidelijkheid komen over de kostenramingen voor de Lelylijn.
De Kamer wordt blijvend geïnformeerd over de aanbesteding van de Maaslijn. TZ202211-307	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	In juli worden biedingen van aannemers verwacht voor de aanbesteding van het project. Daarmee wordt duidelijk hoe kosten en budget zich tot elkaar verhouden. Daarover zal de staatssecretaris de Kamer informeren.
Begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de provincie over het tijdpad en de kosten van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	De Kamer wordt voor het MIRT overleg van 5 juli geïnformeerd.
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over voortgang van de intercityverbinding Heerlen – Aken, inclusief een raming van de kosten. TZ202211-312 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Bij kamerbrief Internationaal Spoor begin 2023 wordt Tweede Kamer opnieuw geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de herstart van de A58 (Koerhuis, VVD). TZ202211-311 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Zodra de opleverdatum van de sluis bij Terneuzen bekend is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202211-313 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Kamerbrief met nieuwe einddatum Nieuwe Sluis Terneuzen zal voor het CD maritiem d.d. 30 mei aan de Kamer worden gestuurd.
Voor de zomer van 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over het projectvoorstel en het plan van aanpak voor de N36 en de N50. TZ202211-322 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt geïnformeerd over de spoorverbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland, nadat de gesprekken over de studies hiernaar op de 14 december hebben plaatsgevonden. TZ202211-323 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Bij kamerbrief Internationaal Spoor wordt de Tweede Kamer geïnformeerd.
De Kamer wordt op de hoogte gehouden over een eventueel extra havenbakken in de Houtrakpolder. TZ202211-325	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Het onderzoek dat hierop in zal gaan is begin 2023 opgestart en wordt medio 2023 afgerond. De Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten van het onderzoek voor het zomerreces.
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar benodigde verbetering van de baanstabiliteit van het spoor. TZ202211-326 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agendapunt [28-11-2022] - MIRT	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister zegt toe de Kamer te informeren over de uitkomsten van een interdepartementale verkenning naar de verzekerbaarheid van de gevolgen van extreme neerslag. Daar wordt ook de evaluatie van de uitvoering van de Wet tegemoetkoming bij betrokken. TZ202211-209 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	In mei wordt er op ambtelijk niveau interdepartementaal een eerste schets van mogelijkheden voor risicodekking van overstromingen van primaire keringen besproken. Een uitwerking hiervan zal worden voorgelegd aan de desbetreffende Ministers om te bepalen welke scenario's verder onderzocht kunnen worden.
De minister zegt toe dat hij zich inzet om de vergunningverlening in het kader van drinkwaterwinning in het duingebied te versnellen en dat hij daar voor het commissiedebat Water in juni 2023 op terugkomt. TZ202211-208 Kamerlid Grinwis, P.A.	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Knelpunt lijkt betrekking te hebben op de aanwezigheid van rijksmonumenten op de locatie waar bedrijfsactiviteiten gepland worden. Contact gelegd met Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed om te achterhalen wat er precies aan de hand is.
De Kamer wordt in 2023 geïnformeerd over het eindrapport van het kennisprogramma zeespiegelstijging. TZ202211-206	Parlementair agendapunt [21-11-2022] - Water	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister informeert de Kamer rond de zomer over de uitwerking van de strategie met de sector over de helmplicht voor fietsers. TZ202212-069 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Ter voorbereiding van een strategie voor het promoten van vrijwillig gebruik van de fietshelm is een literatuurscan en een kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Binnenkort start een kwantitatief onderzoek. Ook is contact gezocht met een aantal experts met het verzoek een essay te schrijven. We verwachten dit na de zomer af te ronden en in Q3 naar de Kamer te sturen.
De minister informeert de Kamer na de zomer over de uitkomsten van het plan om de beginnersregeling voor rijbewijzen effectiever te maken. TZ202212-070	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over de stappen die de Nationale Zorg Autoriteit heeft ondernomen met betrekking tot de kosten voor de medische keuring voor rijbewijzen. TZ202212-071 Kamerlid Dekker-Abdulaziz, H.	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister informeert de Kamer over de (on)mogelijkheden voor het eisen van een verklaring omtrent gedrag (VOG) voor rijschoolhouders. TZ202212-072 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over het vraagstuk examenfraude bij het CBR, in overleg met de minister van Justitie en Veiligheid. TZ202212-073 Kamerlid Koerhuis, D.A.N	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het Gehandicapten Vervoer Kader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen. TZ202212-074 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agendapunt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.

6.5 Bijlage 5: Subsidieoverzicht

In deze bijlage zijn de subsidies van IenW opgenomen. De subsidie definitie van de Algemene wet bestuursrecht wordt hierin gebruikt. Deze wet definieert een subsidie als volgt (artikel 4.21 Awb):

'De aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten'.

Per beleidsartikel zijn de subsidie(-regelingen) opgenomen. Het subsidieoverzicht sluit zoveel mogelijk aan op de Verantwoord Begroten-categorie «subsidies» in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen uit de begroting.

Tabel 194 Subsidies (bedragen x 1.000 euro)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
Artikel 11 Integraal Waterbeleid												
	Regeling											
	Subsidieregeling waterveiligheid en waterzekerheid stedelijke delta's: Partners voor Water 4 (HGIS)	2.725	–	–	–	–	–	–	2020	nvt	2021	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Uitvoeringskosten subsidieregeling stedelijke delta's		–	–	–	–	–					
	Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	1.383	3.117	4.000	4.000	0	0	8.802	nvt	2026	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				
	Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006 (Blue Deal)	0	4.060	2.500	2.500	2.000	2.000	0				27
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek (tbv NGF-project NL2120)			2.945	3.875	4.186	4.186	3.273				28
	Subsidieregeling pilotprojecten - NGF-project GWT		–	3.996	1.563	1.564	1.079	5.772				14
	Subsidieregeling private demonstratieprojecten - NGF-project GWT		–	2.690	2.690	2.690	2.690	3.317				14
	Regeling Ondernemerschapsprogramma vouchers - NGF-project GWT		–	340	340	0	330	330				14
	Uitvoeringskosten subsidieregelingen NGF-project GWT		0	0	0	0	0	0				20
	Begroting											
	Provincie Friesland - Omgevingsberaad Waddengebied	90	96	96	96	100	100	100	2014	**	–	
	TU-Delft - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	–	188	188	188	188	188	**	**	–	
	Universiteit Twente - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	–	190	190	190	190	190	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Wageningen Universiteit - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	–	188	188	188	188	188	**	**	–	
	St. IUCN Nederlands Comité - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	–	191	191	191	191	191	**	**	–	
	St. Natuur en Milieu - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	–	45	45	45	45	45	**	**	–	
	Ver. Natuurmonumenten - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	–	96	96	96	96	96	**	**	–	
	St. SoortenNL - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	–	167	167	167	167	167	**	**	–	
	St. Ark - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	–	–	67	67	67	67	67	**	**	–	
	St. De Noordzee - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	–	39	39	39	39	39	**	**	–	
	St. Natuur- en Milieufederaties - NGF-project NL2120 NBS praktijkleren, hotspots en kennisdoorwerking	–	–	184	184	184	184	184	**	**	–	
	Staatsbosbeheer - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	–	88	88	88	88	88	**	**	–	
	Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	–	61	61	61	61	61	**	**	–	
	St. Het Wereld Natuur Fonds-Nederland - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	–	124	124	124	124	124	**	**	–	
	Dutch Research Institute for Transitions B.V. - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	–	42	42	42	42	42	**	**	–	
	Universiteit Utrecht - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	–	193	193	193	193	193	**	**	–	
	Hogeschool Van Hall Larenstein - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	–	122	122	122	122	122	**	**	–	
	HZ University of Applied Sciences - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	–	122	122	122	122	122	**	**	–	
	Stichting Yuverta - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	–	122	122	122	122	122	**	**	–	
	Vereniging IVN - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	–	–	87	87	87	87	87	**	**	–	
	St. Ecoshape - NGF-project NL2120 Programmamanagement			1.468	1.468	1.468	1.468	1.468	**	**	–	
	St. Wetsus - NGF-project GWT PhD Onderzoekers	–	–	3.450	3.450	3.450	3.500	3.500	**	**	–	
	Waterschap Vechtstromen - NGF-project GWT			4.412	4.412	4.412	4.412	7.659	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	St. Water Alliance - NGF-project GWT Ondernemerschapsprogramma	–	–	400	400	400	400	400	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Kennisteam, expert groep en innovation squad	–	–	404	363	367	373	382	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Programmamanagement	–	–	288	208	212	231	235	**	**	–	
	Incidenteel											
	Water Climate Coalition		2.050	350	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - Joint Cooperation Water Mondiaal	1.495	625	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - International Panel on Deltas and Coastal Areas (IPDC)	750	225	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Overige incidentele subsidies en open calls NGF-project NL2120			304	304	304	304	304	**	**	–	19
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	720	1.247	1.890	700	500	500	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit	48	552	350	200	200	200	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**7.211**	**11.972**	**32.199**	**28.885**	**24.169**	**24.089**	**37.858**				
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2024	10.912	12.552	9.135	8.785	8.787	7.992	7.992	nvt	2022	2025	
	Besluit											
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	1.792	9.322	16.000	18.151	17.151	18.150	10.000	2022	2027	2024	
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	5.886							2022	2027	2024	24
	St. LTO - Programma's en projecten	1.816	1.200	1.200	0	0	0	0				
	Incidentele subsidies 13.04 Ruimtegebruik bodem	0	150	150	150	150	150	0				
	Totaal artikel	**20.406**	**23.224**	**26.485**	**27.086**	**26.088**	**26.292**	**17.992**				
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid												
	Regeling											
	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	3.948	4.244	4.139	4.134	4.220	4.220	4.220	2017	2023	2023	
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - SWOV	4.243	4.463	4.270	4.268	4.506	4.506	4.506	2017	2023	2023	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - Team Alert	1.045	1.114	807	807	834	834	834	2017	2023	2023	
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport	20.062	13.538	6.498	1.250	0	0	0	nvt	2022	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport	*1.184*	*1.628*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024	740	778	756	756	0	0	0	nvt	2024	2024	
	Subsidieregeling LNG	1.840	0	0	0	0	0	0			2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling LNG											*10*
	Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	46.193	55.569	87.767	44.420	28.400	13.100	6.000	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	*2.119*	*1.896*	*0*	*0*	*0*	*0*					*10*
	Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	10.902	20.591	21.300	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's		*679*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	30.103	52.098	36.500	64.500	54.500	34.500	24.500	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*					*10*
	Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET	22.574	51.557	4.000	0	0	0	0	nvt	2027	2027	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET		*405*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026		5.500	0	0	0	0	0	nvt	2026	2026	8
	Uitvoeringskosten St. Connekt inzake Subsidieregeling Topsector Logistiek		*247*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
Begroting												
	Vereniging Fietsersbond - Belangenbehartiging fietsen		807	807	807	807	612	612	**	**	–	
	St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	0	441	441	441	441	125	125	**	**	–	
	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	250	261	262	250	250	250	250	**	**	–	
	St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	250	375	375	375	375	250	250	**	**	–	
	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	200	200	200	200	200	0	0	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - Financiële administratie en beheer DOVA	100	100	100	100	0	0	0	**	**	–	
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	18	18	0	0	0	0	0	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Platform31 - Programma Deelmobiliteit					0	0	0				25
	Incidenteel											
	Stichting VeiligheidNL - Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid fase 1 2021-2023	752	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	119	186	140	64	39	39	39	*	*	–	
	Incidentele subsidie 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit	0	1.297	746	282	18	0	0				
	Incidentele subsidies 14.03 Mobiliteit en Gebieden	438	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**144.484**	**213.137**	**169.108**	**122.654**	**94.590**	**58.436**	**41.336**				
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor												
	Wet											
	NS Reizigers BV - Nachttrein	1.654	1.464	1.406	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	6.000	2.000	2.000	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - IC pendel Breda-Eindhoven	1.490	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Uitbreiding dienstregeling Zeeland	3.797	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Beschikbaarheidsvergoeding OV	683.686	91.534	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Transitievergoeding Openbaar Vervoer		36.342	9.085	0	0	0	0				3
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling consumenteninspraak Friese Waddenveren 2022–2026	12	12	12	12	12	12	12	2021	2026	2026	
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting CROW inzake OV-Klantenbarometer 2018–2022	240	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor	14.722	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2023	
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer		*242*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021		0	0	0	0	0	0	nvt	2026	2021	12
	Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020	45.296	1.165	0	0	0	0	0	nvt	2024	2020	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	35.906	12.150	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	*200*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	266.117	0	11.356	0	0	0	0	nvt	2024	2022	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	*208*	*320*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025		9.934	0	0	0	0	0	nvt	2026	2025	
	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023		77.006	0	17.567	0	0	0	nvt	2025	2023	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023		*328*	*0*	0	*0*	*0*	*0*				*17*
	Begroting											
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - OV-Ombudsman	267	0	0	0	0	0	0	**	**	–	13
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning	361	338	359	425	381	391	0	**	**	–	
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	250	250	250	0	0	0	**	**	–	
	St. Geschillencommissies voor Consumentenzaken - OV-Ombudsman	228	260	269	275	282	289	0	**	**	–	13
	St. CROW - OV-Klantenbarometer	0	240	250	250	250	250	250	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - NDOV, Stationstopologie, BISON, Dashboard Deur-tot-Deur en Staat van het OV	0	430	355	355	0	0	0	**	**	–	
	Trans Link Systems B.V. - Informatiehuishouding OV	0	521	337	354	124	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Havenbedrijf Rotterdam NV - Digitale basis op orde	1.000	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	610	365	0	19	19	19	598	*	*	–	
	Totaal artikel	**1.061.637**	**234.252**	**25.679**	**19.507**	**1.068**	**961**	**860**				
Artikel 17 Luchtvaart												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling KDC 2018–2022	38	–	–	–	–	–	–	2022	nvt	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2018–2022	1.436	1.700	1.700	0	0	0		2022	nvt	2022	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	NGF-project LiT - Subsidieregeling tbv Supporting research		0	2.625	2.625	2.625						
	NGF-project LiT - Subsidieregeling tbv Strengthening ecosystem		0	2.900	2.900	2.900						
	Uitvoeringkosten RVO inzake subsidieregelingen NGF-project LiT		*0*	*1.250*	*1.250*	*1.250*						
	Begroting											
	Omgevingsraad Schiphol - Bijdrage activiteiten	264	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Commissies Regionaal Overleg Regionale Luchthavens van nationale betekenis - Bijdrage Activiteiten	280	280	280	280	280	280	280	**	**	–	
	Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg - klachtenbehandeling AWACS-Geilenkirchen, Weeze-Niederrhein en Luik-Bierset	75	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	50	50	50	0	0	0	0	**	**	–	
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	420	420	310	310	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Leefbaarheidsfonds Eindhoven	50			0	0	0	0	**	**	–	
	St. Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens - Professionalisering bewonersvertegenwoordigers	50	50	50	50	50	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Verbinden Luchthaven Eindhoven en omgeving	70	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Luchthaven Eindhoven Overleg		70	70	75	75	0		**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Milieu-activiteiten ter bevordering leefbaarheid		50	50	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum - NGF Luchtvaart in transitie: Project Ondersteunend Onderzoek		6.560	0	0	1.640	0	0	**	**	–	
	TU Delft - NGF Luchtvaart in transitie: Project Ondersteunend Onderzoek		4.240	0	0	1.060	0	0	**	**	–	
	St. Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport - Leefbaarheidsprojecten		150	150	150	150	0	0	**	**	–	
	Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)		1.205	1.205	1.205	1.205	264	269				
	Begrotingssubsidies NGF-art 17.01					31.403						16
	Incidenteel											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	SkyNRG B.V. - Biokerosine fabriek Delfzijl DSL01		2.850	0	0	0	0	0	*	*	–	
	St. Faunabeheereenheid Noord-Holland - Coördinatie ruivangsten		50									
	Netherlands Aircraft Company N.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)		5.520	1.380	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Next Gen N.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)		1.440	360	0	0	0	0	*	*	–	
	Conscious Aerospace B.V. - NGF-project LiT HAPSS		2.966	742	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT HAPSS		1.331	333	0	0	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT HAPSS		928	232	0	0	0	0	*	*	–	
	NGF-project LiT EMBRAER		2.800	700	0	0	0	0	*	*	–	15
	Fokker Aerostructures B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		1.100	1.650	1.650	1.100	0	0	*	*	–	
	Airborne International B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		1.020	1.530	1.530	1.020	0	0	*	*	–	
	Dutch Thermoplastic Components B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		840	1.260	1.260	840	0	0	*	*	–	
	Dutch-Shape B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		400	600	600	400	0	0	*	*	–	
	KVE Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		860	1.290	1.290	860	0	0	*	*	–	
	Toray Advanced Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		800	1.200	1.200	800	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		1.520	2.280	2.280	1.520	0	0	*	*	–	
	Stichting Thermoplastic Research Center (TPRC) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		460	690	690	460	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		2.080	3.120	3.120	2.080	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		280	420	420	280	0	0	*	*	–	
	Qlayers B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		660	990	990	660	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Maeve Aerospace B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures		220	330	330	220	0	0	*	*	–	
	Fokker Elmo B.V. - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		3.920	0	0	980	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		3.200	0	0	800	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		1.280	0	0	320	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		1.040	0	0	260	0	0	*	*	–	
	TU Eindhoven - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		880	0	0	220	0	0	*	*	–	
	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek TNO - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems		800	0	0	200	0	0	*	*	–	
	Aeronamic B.V. - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems		4.080	0	0	1.020	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems		4.720	0	0	1.180	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems		3.200	0	0	800	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems		1.600	0	0	400	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Flying Vision		3.200	800	0	0	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Flying Vision		4.800	1.200	0		0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		5.440	0	0	1.360	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		3.760	0	0	940	0	0	*	*	–	
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieën «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Strengthening ecosysteem		800	0	0	200	0	0	*	*	–	
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieen «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Internationale samenwerking		800	0	0	200	0	0	*	*	–	
	NGF-project LiT Human Capital		3.200	0	0	1.680	0	0	*	*	–	15

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	St. Luchtvaart in Transitie - NGF-project LiT Governance LiT		3.060	1.495	1.495	1.495	0	0	*	*	–	
	Overige incidentele subsidies NGF-project LiT		4.135	1.029	235	1.320	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	517	110	0	18	17	92	167	*	*	–	
	Totaal artikel	**3.250**	**96.926**	**34.270**	**25.953**	**66.270**	**636**	**716**				
Artikel 18 Scheepvaart en havens												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020–2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	18.364	22.324	12.930	12.930	12.930	12.932	1.600	2022	2026	2025	22
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	*0*	*0*	*400*	*400*	*400*	*400*	*400*				
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	4.000	3.000	0	0	0	0	0	nvt	2027	2026	*11*
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023	5.500	11.248	19.365	10.887	13.200	0	0	nvt	2027	2023	18
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023	*0*	*0*	*400*	*400*	*200*	*200*	*0*				23
	Tijdelijke subsidieregeling Walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026	0	37	80.500	75.000	25.000	2.500	0	nvt	2028	2026	14
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling Walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026	*0*	0	150	150	150	150	300				
	NGF-Project MM - Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan - uitvoeren demonstraties op schepen 2024-2033	0	0	22.471	56.254	6.300	0	0	nvt	2026	2028	
	NGF-Project MM - Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan - uitvoeren human capital activiteiten	0	0	1.300	1.400	300	0	0	nvt	2028	2033	
	Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregelingen Maritiem Masterplan	0	0	0	0	0	0	0				26
	Begroting											
	St. Waterrecreatie Nederland - Voortzetting Basisvisie Recreatietoervaart Netwerk (BRTN)		0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Zero Emission Services B.V. - NGF project Zero emissie binnenvaart	9.500	15.600	25.100	0	0	0	0	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Uitvoeringskosten RVO inzake NGF: Zero Emissie Binnenvaart (Elektrificatie binnenvaartschepen)		0	0	0	0	0	0				
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau	0	0	5.240	1.600	2.100	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	317	155	80	80	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**37.681**	**52.364**	**167.936**	**159.101**	**60.580**	**16.182**	**2.300**				
Artikel 19 Uitvoering Internationaal- en Milieu Beleid												
	Regeling											
	Rijkscofinancieringsregeling Interreg V	0	247	247	0	0	0	0	2020	nvt	2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg V	116	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg VI	875	1.375	1.375	0	0	0	0	nvt	2025	2024	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Interreg regelingen		902	824								
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	25	70	70	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**1.016**	**1.692**	**1.692**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 21 Duurzaamheid												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling Milieu Centraal 2018–2021	399	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2021	
	Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire Economie	7.733	3.153	3.073	7.992	14.500	15.500	10.100	nvt	2022	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport		275	275	0	0	0	0				29
	Subsidieregeling Circulaire Economie	5.441	2.629	6.650	7.650	6.650	6.150	0	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Circulaire Economie		*350*	*350*	*350*	*350*	*350*	*0*				*29*
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Kennis en Innovatie Agenda - Circulaire Economie	*0*	*278*	*278*	*150*	*150*	*150*	*0*				*29*
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies - Topsector Energie projecten - TSE Industrie	770	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				9
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Topsector Energie projecten - TSE Industrie		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*29*

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Subsidieregeling Ontwikkeling en opschaling recycling		*0*	*7.700*	*8.800*	*8.500*	*9.200*	*0*				
	Europees											
	Europese Commissie /EASME - Grant Agreement number 881613 - NL-Circulerate	11	0	0	0	0	0	0				
	Begroting											
	St. TKI CICKNL - Programma CIRCO	1.000	1.000	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Repair Café - Ondersteuning betere infrastructuur voor repair	0	67	67	67	67	67	0	**	**	–	
	St. Het Groene Brein - Versnellingshuis Nederland Circulair!	600	500	500	500	0	0	0	**	**	–	
	Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	30	30	30	30	0	0	0	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Basisactiviteiten consumentenvoorlichting	1.425	1.525	1.600	340	0	0	0	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Focusactiviteiten consumentenvoorlichting	759	991	1.200	203	0	0	0	**	**	–	
	St. Springtij Nederland - Organisatie Springtij Forum	30	60	30	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Frankenhuis BV - Mechanische textielrecycling 2.0	0	0	0	318	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics - Realisatie industriële waslijn	374	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Brightfiber Textiles BV - Circulair Textiel	0	0	0	214	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens	1.957	0	15	2.528	9	386	7.703	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.06 Natuurlijk Kapitaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.07 Duurzame mobiliteit	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**20.530**	**9.955**	**20.865**	**28.642**	**29.726**	**31.303**	**17.803**				
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's												
	Regeling											
	Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	1.165	3.638	2.638	2.408	0	0	0	2021		2021	
	Subsidieregeling VeiligheidNL	39	0	0	0	0	0	0	nvt	2022	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling restantvoorraden vuurwerk	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2022	2020	
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2022	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel	0	0	0	0	0	0	0				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
		cfm JV										
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer	3.417	0	0	0	0	0	0	nvt	2023	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer		24	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2	9.286	0	0	0	0	0	0		*2025*	2022	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2		0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer 2	11.106	0	0	0	0	0	0		*2025*	2022	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer 2		0	0	0	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027		2.400	1.000	1.000	2.000	2.000	2.000	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027		318	318	318	318	318	318				
	Begroting											
	St. Stimuleringsfonds Volkshuisvesting - Fonds Asbestdaken	6.000	2.500	0	0	0	0	2.500	**	**	–	
	St. VeiligheidNL - Onderzoek en voorlichting vuurwerk	–	200	230	0	0	0	0				
	Incidenteel											
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Uitvoering versterking omgevingsveiligheid	2.000	150	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Nederland Onderneemt Maatschappelijk! - Safety Delta Nederland	424	394	370	430	0	0	0	*	*	–	
	Vereniging OmgevingsdienstNL - Interbestuurlijk programma verbetering VTH-stelsel	1.196	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 22.01 Veiligheid Chemische Stoffen	155	0	0	0	0	0		*	*	–	
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	869	1.096	337	537	906	906	906	*	*	–	
	Totaal artikel	**35.657**	**10.378**	**7.575**	**7.375**	**2.906**	**2.906**	**5.406**				

6.6 Bijlage 6: Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) laat zien hoe IenW 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 doorontwikkelen 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 overgangsperiode 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 IenW, 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. IenW kent de volgende hoofdthema's: Water & Bodem, Mobiliteit (wegen en verkeersveiligheid en openbaar vervoer en spoor), Luchtvaart & Maritiem en 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. In de tabellen zijn ook de relevante evaluaties van fiscale regelingen opgenomen. Onder de tabellen is een nadere toelichting te vinden.

Water en Bodem
Het hoofdthema Water en Bodem is in de IenW-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 195 Water en Bodem

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Integraal Waterbeleid	Algemeen Waterbeleid	Ex-post: Afronding evaluatie art. III Deltawet	2023	Afrondend vervolg op de in 2021 door TwynstraGudde uitgevoerde evaluatie naar de doeltreffendheid en effecten van art. III Deltawet in de praktijk.	DF
		Ex-post synthese: Artikel 11 Integraal Waterbeleid	2028	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11
		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	11

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				eenduidig inzicht in prognose van het doelbereik 2027, resterende waterbeheerkwesties en het resterend handelingsperspectief.	
	Waterkwaliteit	Evaluatie Programma Noordzee 2022-2027	2025/2026	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geevalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan zal in 2023 een beleidstheorie opgesteld worden.	11 / DF
		Evaluatie Informatiehuis Marien	2023	Evaluatie is klaar. Op basis hiervan wordt de samenwerkingsovereenkomst tussen rws, Inv en Defensie/dienst der hydrografische geactualiseerd voor de periode 2023-2028, inclusief benodigde capaciteit en middelen (voor IenW betreft dit het Deltafonds).	DF
	Waterveiligheid	Monitoring: Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen, rapportage eerste beoordelingsronde	2023	Met deze monitoring wordt beoogd te beoordelen of de waterkeringen voldoen aan de normen gesteld in de Waterwet 2017. De rapportage over de beoordelingen van de keringen in de eerste landelijke beoordelingsronde (LBO-1) zal uiterlijk eind 2023 naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gestuurd.	11
		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 Basiskustlijn/ BKL.Stand van kennis: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
		Actualisatie van de Beleidslijn grote rivieren en evaluatie van het beleidsexperiment EMAB	2022-2023	Beleidsevaluatie/actualisatie van de Beleidslijn Grote Rivieren (BGR). Met deze actualisatie wil IenW laten onderzoeken of en hoe de BGR en en de bijhorende besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO), moeten worden aangepast om de BGR klimaatrobuuster en toekomstbestendiger te maken. Het onderzoek bevat een ex post evaluatie en een exante evaluatie.	11
		Evaluatie Systeemwerkingsmaatregelen	2023	Actie uit de Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater om de rivierkundige effectiviteit van de systeemwerkingsmaatregelen in beeld te brengen om daarmee gesteld te staan voor verdere afweging binnen het Programma onder de Omgevingswet Integraal Riviermanagement	DF - MIRT-onderzoek WV
		Ex-post evaluatie en actualisatie Beleidslijn grote rivieren.	2024	De Beleidslijn grote rivieren (Bgr) wordt geëvalueerd en geactualiseerd. De Bgr bevat een kader voor het beoordelen van de toelaatbaarheid – vanuit rivierkundig en ruimtelijk oogpunt- van nieuwe activiteiten in het rivierbed van de grote rivieren. De eerste uitkomsten van de evaluatie/ actualisatie worden in begin zomer 2023 verwacht. Voorstellen voor aanpassingen zullen worden getoetst op uitvoerbaarheid alvorens ze definitief worden. Daarna volgt de aanpassing van de regels (en bijbehorende kaarten). Na eventuele consultatie wordt de Bgr begin 2024 gepubliceerd en treedt ze in werking.	11
		Ex-post: Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied	2025	In 2025 loopt de subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied 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

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
	Fiscale regelingen	Leidingwaterbelasting vrijstelling voor grootgebruikers	niet beoogd	Afnemers van leidingwater betalen door het heffingsplafond geen leidingwaterbelasting over de afname boven de 300 m3 per aansluiting per jaar. Doel is leidingwaterbelasting laten neerslaan bij kleinverbruikers.	11
Bodem en Ondergrond	Bodem	Evaluatie doeltreffendheid specifieke uitkeringen meerjarenprogramma bodem	2025	Sinds enkele jaren wordt gewerkt met incidentele specifieke uitkeringen aan medeoverheden, waar voorheen een brede doeluitkering werd ingezet in de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden. IenW wil de effectiviteit van deze werkwijze evalueren.	13
		Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	2025	Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Als start van de herijking worden huidige knelpunten tussen regelgeving, praktijk en beleid in beeld gebracht.	13
		Ex-ante onderzoek visie bodemherstel	2024	Er komt een visie bodemherstel. Voor de implementatie van de visie wordt een onderzoek uitgevoerd over de opzet van effectief beleid en monitoren van deze visie.	13

Beleidsthema Algemeen Waterbeleid
Waarom worden deze onderzoeken 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.

Met het KRW-impulsprogramma willen Rijk en regio samen met een stevige, aanvullende inzet op het uitvoeren van verbeteractiesvoldoen aan de eisen van de KRW in 2027. De focus van het KRW-impulsprogramma is in de eerste plaats om te zorgen dat provincies, waterschappen, gemeenten en Rijk alle afgesproken maatregelen uit de stroomgebiedsbeheerplannen 2022-2027 tijdig uitvoeren.

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.

In de tussenevaluatie KRW in 2024 gaat het om het bepalen van de te bereiken toestand, prognoses over de effectiviteit van maatregelen, en over resterend handelingsperspectief waar het verwachte doelbereik tekortschiet. Ook zal het KRW-impulsprogramma op basis van een goede motivering naar de uitzonderingsmogelijkheden bij het niet voldoen aan de doelen kijken. Met dit KRW-impulsprogramma wordt de huidige KRW-inzet gecontinueerd en wordt er een aanvullende inzet gerealiseerd.

Beleidsthema Waterkwaliteit
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 Scheldecommissie 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.

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 (kosteneffectiviteitsanalyse) 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 stormvloeden, 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 drinkwateractiviteiten.

Beleidsthema Waterveiligheid
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.

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
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
Het evalueren van de subsidieregeling het Besluit en de Regeling financiële bepalingen bodemsanering (Bfbb en Rfbb) gebeurt één 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.

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 IenW-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 vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de

aandacht krijgen. Binnen het hoofdthema Mobiliteit (alsook Luchtvaart en Maritiem) draagt de Mobiliteitsvisie 2050 verder bij aan de samenhang tussen de beleidsterreinen. Naast onderstaan onderzoek doet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek op basis waarvan IenW beleid kan ontwikkelen. Elk jaar publiceert het KiM in januari een programma met een overzicht van de projecten op haar website.

Tabel 196 Mobiliteit

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Algemeen Wegen	Ex-post: Evaluatie Wegenverkeerswet 1994	2023 – 2024	De Wegenverkeerswet 1994 is het kader dat onder meer de toegang tot de weg en den voor alle verkeersdeelnemers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bepaalt. In 2022 is 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 synthese: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2024	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
	Verkeersveiligheid	Ex-durante: 1e tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid	2023	Onderzoek naar het aantal vermeden verkeersslachtoffers en de kosteneffectiviteit van de toegekende maatregelen uit de eerste tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.	14
		Ex-ante: halvering verkeersslachtoffers	2024	Naar aanleiding van de uitkomsten van de SWOV-studie «Kiezen of delen» wordt gekeken of een extra stap mogelijk is. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt de komende tijd gekeken hoe we deze extra stap kunnen zetten. Er moet gekeken worden hoe betaalbaar, uitvoerbaar en haalbaar de extra maatregelen zijn. Daarnaast moet gekeken worden of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving, waarbij ook het samenspel met andere overheidsdoelen van belang is.	14
		Ex-post: Evaluatie Strategische Plan Verkeersveiligheid 2023	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
	Slimme en duurzame mobiliteit	Ex-post: Evaluaties implementatie RED II en AFIR	Jaarlijks	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 Verordening Infrastructuur Alternatieve brandstoffen (AFIR) en wordt er een nationaal implementatie plan opgesteld voor de AFIR.	14
		Ex-post: evaluatie van de inzet van Duurzame Energiedragers in de Mobiliteit (t.b.v. wegverkeer, scheepvaart, luchtvaart en NRMM)	2023	Onderzoek naar de inzet van duurzame energiedragers in verschillende modaliteiten	14
		Voortgangsrapportage Nationale agenda laadinfrastructuur	Jaarlijks	De nationale agenda laadinfrastructuur maakt jaarlijks (publicatie begin juni) een voortgangsrapportage. Daarin wordt middels indicatoren de voortgang van het plaatsen van laadinfrastructuur van alle modaliteiten	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				weergeven (van personenauto tot vrachtwagen en binnenvaartschip). Daarnaast wordt ook de voortgang van de acties van de NAL-regio's en van de verschillende werkgroepen gerapporteerd.	
		Monitoringplan: Vergroenen reisgedrag (coalitieakkoord)	Jaarlijks tot 2030	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd	14
		Jaarlijkse werkgeversenquete	Jaarlijks	Representatief onderzoek onder alle 100+ werkgevers. In dit onderzoek wordt jaarlijks inzicht verschaft in de maatregelen die werkgevers nemen om de mobiliteit van werknemers te verduurzamen en hun toekomstverwachtingen ten aanzien van dit thema.	14
		Monitoring: M&E Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit	2027	Het samenwerkingsprogramma bevordert het gebruik van deelmobiliteit in samenwerking met regionale partners en gemeenten. De effecten van het programma op het gebruik van deelmobiliteit zullen worden gemeten om inzicht te krijgen in de effectiviteit van de genomen maatregelen.	14
	Werkgerelateerd personenvervoer	Fietsmonitor	Jaarlijks	Jaarlijkse monitoring doelstelling 100.000 extra fietsforenzen in 2025	14
		Meta-evaluatie regionale werkgeversnetwerken	2023	In 2023 worden de regionale werkgeversnetwerken geëvalueerd	14
		Ex-post: Evaluatie Investering fietsenstallingen bij ov-stations	2025	Voor de modaliteit Werkgerelateerd 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
	Vrachtwagenheffing	Ex-ante: Effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis	2023	Conform art. 12, vierde lid, maakt het meerjarenprogramma zichtbaar in welke mate de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector.	MF
		Ex-ante: Onderzoek naar de tariefstructuur van de vrachtwagenheffing	2023	Op 24 maart 2022 is de Europese richtlijn tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn in werking getreden. De herziening van de Eurovignetrichtlijn heeft tot gevolg dat de tariefstructuur van de in te voeren vrachtwagenheffing herzien moet worden. Een extern bureau voert een onderzoek uit naar welke tariefstructuren er mogelijk zijn. Ook wordt doorgerekend welke effecten de verschillende structuren teweegbrengen ter ondersteuning bij de besluitvorming over de tariefstructuur.	MF
		Ex-durante: Monitoring uitwijkend verkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing	Vanaf invoering periodiek	Een jaar voor de invoering van de vrachtwagenheffing zal een nulmeting voor een monitor van uitwijkend vrachtverkeer starten. Dit eventuele uitwijkend verkeer bestaat uit heffingsplichtige vrachtwagens die wegen vermijden waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen met wegen waar geen heffing geldt. 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering van de vrachtwagenheffing zullen monitoringsgegevens geëvalueerd en gerapporteerd worden. Uit de evaluaties zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan kan bekeken worden of er maatregelen genomen moeten worden.	14
		Ex-durante: Verslag aan Staten-Generaal	2030	De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt elke vier jaar na de invoering van de vrachtwagenheffing een verslag aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid van de wet in de praktijk. De invoering van de vrachtwagenheffing staat gepland in 2026.	14
		Ex-durante: Verslag aan de Europese Commissie	2030	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vier jaar na invoering van de vrachtwagenheffing een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing.	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
		Ex-post: Evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030	2030	Conform art. 12, vijfde lid, wordt de werking van het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor afloop van het programma geëvalueerd met het oog op de doeltreffendheid en doelmatigheid.	14
	Fiscale regelingen: eindevaluatie klimaatakkoord mobiliteit	BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen	2024	Voertuigen met een CO2– uitstoot van 0 gram per kilometer zijn vrijgesteld van BPM. Deze vrijstelling geldt tot 1 januari 2025. Doel is stimuleren van emissievrij rijden.	14
		MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen	2024	Voor alle voertuigen met een CO2– uitstoot van 0 gram per kilometer geldt in de MRB een nihiltarief. In 2025 geldt een kwarttarief en vanaf 2026 geldt het volle tarief. Doel is stimuleren van emissievrij rijden.	14
		IB/LB korting op de bijtelling voor nulemissieauto's	2024	Bij privégebruik van een auto van de zaak geldt voor nieuwe auto's vanaf 2017 een bijtelling in de loon- en/of inkomstenbelasting van 22% van de catalogusprijs. Bij privégebruik van een nulemissieauto van de zaak geldt in 2017 en 2018 een korting van 18% op de bijtelling. Hierdoor komt de bijtelling voor nulemissieauto's in feite uit op 4%. In 2019 is de korting van 18% gemaximeerd op € 9.000. Vanaf 2020 wordt het kortingspercentage en het maximum afgebouwd. Vanaf 2026 verdwijnt de korting op de bijtelling. Doel is stimuleren van emissievrij rijden	14
		IB/LB korting op de bijtelling voor zuinige auto's (overgangsrecht)	2024	Bij privégebruik van een auto van de zaak geldt voor auto's van voor 2017 een bijtelling in de loon- en/of inkomstenbelasting van 25% van de catalogusprijs. Bij auto's met lagere CO2– uitstoot dan bepaalde grenzen kan in 2017 en latere jaren door overgangsrecht een korting op de bijtelling van toepassing zijn. Doel is bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke auto's.	14
		MRB halftarief plug-in hybride auto's	2024	Voor auto's met een CO2– uitstoot van meer dan 0 gram per kilometer maar minder dan 50 gram per kilometer geldt een halftarief in de MRB. In 2025 wordt het tarief verhoogd naar een driekwarttarief en vanaf 2026 geldt het volle tarief. Doel is PHEV's aantrekkelijker maken voor de Nederlandse tweedehands markt.	14
Openbaar Vervoer en Spoor	Algemeen Openbaar Vervoer en Spoor	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 2010–2016. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2017–2023.	16
	Spoor	Staat van de Infra 2023 ProRail	2024	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
		Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	2024	In 2024 zal de huidige invulling van de groot project status (standaard na 5 jaar) van PHS geëvalueerd worden.	16
	Openbaar Vervoer	Evaluatie beschikbaarheidsvergoeding OV	2024	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	16

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				de afstemming met betrokken partijen verloopt via het Nationaal OV-beraad. Medio 2023 zal gestart worden met de evaluatie.	
		Ex-post: Evaluatie reisaftrek 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	16
		Monitor Toekomstbeeld OV 2040	2024	In deze monitor wordt jaarlijks onderzocht (T-2) in hoeverre de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn behaald.	16
	Taxi	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 geevalueerd dient te worden maar de taxiwetgeving is in 2015 voor het laatst geevalueerd. 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
	Fiscale regelingen	Verlaagd btw-tarief personenvervoer	niet beoogd	In plaats van het algemene btw-tarief van 21% geldt voor leveringen van diensten die betrekking hebben op vervoer van personen het verlaagde tarief van 9%. Hieronder valt onder meer het openbaar vervoer en vervoer per taxi. Doel is verlichting van de druk van omzetbelasting voor minder draagkrachtigen en stimuleren en ondersteunen van het openbaar vervoer.	16
		Reisaftrek 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. Doel is stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.	16

Beleidsthema Netwerk, verkeersveiligheid en slimme en duurzame mobiliteit

Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?

De beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid in 2023 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 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.

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
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.

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
De klimaataanpak raakt diverse sectoren, zoals industrie, gebouwde omgeving, elektriciteitsopwekking, landbouw en mobiliteit. Het treffen van beleidsmaatregelen inzake duurzame mobiliteit valt primair onder de verantwoordelijkheid van de bewindslieden van Infrastructuur en Waterstaat, tenzij het betrekking heeft op fiscale maatregelen waarvoor de staatssecretaris van Financiën verantwoordelijk is. De minister voor Klimaat en Energie is coördinerend bewindspersoon in de klimaataanpak en te komen tot effectieve maatregelen om te voldoen aan de doelstelling uit de Klimaatwet om in 2030 de emissies van broeikasgassen met 49% te reduceren ten opzichte van 1990. Vanuit het ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt in 2023 gestart met een synthese-onderzoek dat inzichtelijk maakt wat we weten over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het klimaat(mitigatie)beleid gericht op het doel van 2030 (zie: Kamerstuk 32 813, nr. 1229). In het syntheseonderzoek worden beschikbare instrumentenevaluaties, onderzoeksrapporten en analyses meegenomen, ook van de andere ministeries die hierin betrokkenheid hebben. Zie voor meer informatie de SEA van EZK.

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. Voor zero-emissiezones wordt landelijk beleid gemaakt. De gemeenten voeren het uit. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de afweging en de keuzes rondom de invoering en

handhaving van een zone. De Rijksoverheid richt zich waar nodig op het faciliteren van de aspecten die grensoverstijgend spelen zoals de reeds ingezette aanpassing van de landelijke regelgeving.

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.

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. Dit gaat eveneens op voor de zero-emissiezones.

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 ijking van het stimuleringsinstrumentarium zal plaatvinden 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
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.

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 IenW 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 197 Luchtvaart en Maritiem

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Luchtvaart	Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed	Ex-post: Periodieke rapportage / beleidsdoorlichting Artikel 17 luchtvaart	2024	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. Het doel is om inzicht te krijgen in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder begrotingsartikel 17 Luchtvaart en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot.	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. Hiervoor wordt onder andere informatie gebruikt uit (bestaande) monitors, zoals de monitor Netwerkkwaliteit, de Staat van Schiphol en de systeemmonitor luchtvaartveiligheid.	17
		Ex-post: Evaluatie uitvoering onderdelen Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML)	2024	Op onderdelen die de General Aviation raken een evaluatie van RBML uitgevoerd.	17
		Ex-ante: Toekomst vaste GA-locaties	2024	Komende jaren zal via het GA jaarwerkplan de prioritaire dossiers bepaald worden. Vanuit IenW zal er ondersteuning geleverd worden in het vraagstuk m.b.t. vliegtaks voor bepaalde onderdelen van de luchtvaart. Daarnaast zal er verder onderzocht worden hoe maatschappelijke vluchten gefaciliteerd kunnen blijven worden in de toekomst. Vanaf 2024 start een traject gericht op het toekomst vast accommoderen van valschermspringers, passend binnen de kaders van de Luchtruimherziening. Hierbij vormen het rapport "Toekomst vaste GA-locaties (TGAL) en eerder onderzoek het uitgangspunt.	17
		Ex-ante: Onderzoek doen naar de gang naar de bestuursrechter bij luchthavenverkeersbesluiten	2024	Wetswijziging die invulling geeft aan de ambitie uit de Luchtvaartnota (LVN) naar het mogelijk maken van de gang naar de bestuursrechter voor luchthavenbesluiten Schiphol, Lelystad Airport, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport. Tegen de andere luchthavenbesluiten staat al direct beroep bij de bestuursrechter open, hiermee wordt dat voor alle luchthavens gelijk getrokken.	17
		Ex-post: Evaluatie Knowledge Development Centre Mainport Schiphol	2023	Dit betreft een evluatie op de beheerskosten van KDC voor de kennis en innovatieopdrachten die worden uitgevoerd voor Mainport Schiphol. Deze evaluatie vindt elke 5 jaar plaats.	17
	Veilige Luchtvaart	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- durante: Evaluatie NLVP	2024	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) heeft een looptijd van 2020 – 2024. In het NLVP staat dat de uitvoering van het NLVP in 2023 wordt geëvalueerd. Het afdelingshoofdenoverleg DGLM/ILT heeft op 15 februari 2023 ingestemd met het uitstellen met een jaar van de evaluatie en de publicatie van de volgende NLVP ook een	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				jaar uit te stellen om beter aan te sluiten met verwachte internationale eisen aan het NLVP in annex 19, amendment 2, welke uiterlijk in 2026 moeten zijn geïmplementeerd.	
		Monitoring: Staat van de Luchtvaart	Jaarlijks vanaf 2024	De Staat van de Luchtvaart» is een tastbaar product van het expertisecentrum, waarmee de ILT elk jaar actief naar buiten treedt en tegemoet komt aan de maatschappelijke wens om een zichtbare onafhankelijke toezichthouder op de luchtvaart.	17
		Monitoring: Staat van Schiphol	Jaarlijks tot 2024	Met de Staat geeft de ILT uitvoering aan haar missie: het werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Dat betekent dat de ILT niet alleen kijkt of sectorpartijen voldoen aan wet- en regelgeving. Ze signaleert ook trends en ontwikkelingen op onderwerpen die raken aan bovengenoemde thema's, waar geen norm voor is.	17
		Ex-durante: Het reduceren van het risico op een aanvaring met vogels en andere dieren	Continue monitoring van de laatste ontwikkelingen	Monitoring van de aanwezigheid (zowel op de grond als in de lucht) van vliegtuiggevaarlijke diersoorten die op en rondom luchthavens voorkomen in combinatie met een inventarisatie van maatregelen om het risico op een aanvaring met deze diersoorten te voorkomen. Hierbij gaat het om zowel preventieve (vegetatie- en waterbeheer) alsmede repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effectiviteit hiervan.	17
		Ex-ante: Onderzoek versterking Luchtvaartautoriteit	2023	Mede gelet op deze ambitie wordt onderzocht hoe de ILT verder te versterken is, zodat de inspectie voldoende kennis, capaciteit en middelen beschikbaar heeft om als luchtvaartautoriteit voor de veiligheid van de burgerluchtvaart op te treden. In het programma Versterking Luchtvaartautoriteit wordt dit bezien. Ook de versterking van de beleidsdirectie van Infrastructuur en Waterstaat, die eveneens taken heeft die onderdeel zijn van de luchtvaartautoriteit, wordt onderzocht.	17
	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: 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-ante: Onderbouwing beperking grondafhandelaren	2023	Samen met Schiphol werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toe naar een besluit over beperking van het aantal grondafhandelingsbedrijven op luchthaven Schiphol. Vanwege de grote impact moet dit besluit goed worden onderbouwd. Op basis van deze onderbouwing wordt gestreefd naar een	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				conceptbesluit voor de zomer van 2023. IenW heeft toegezegd de komende periode te gebruiken voor het verzamelen van een stevige onderbouwing van of het zinvol is om het aantal afhandelaren te beperken en zo ja, wat het gewenste aantal op Schiphol zou moeten zijn. Deze input vormt vervolgens de basis voor een besluit van minister om al dan niet te beperken.	
	Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving	Ex-ante: Onderzoek naar de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting Schiphol	2023	Voor Schiphol is onderzocht hoe het aantal nachtvluchten na de reductie tot 29.000 verder kan afnemen en tot welk aantal dit kan. Ook loopt er onderzoek naar de meerwaarde van een (gedeeltelijke) nachtsluiting. De reductie wordt vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).	17
		Ex-durante: Verkenning Contour Nachtisolatie	2023	We hebben gewerkt aan een nieuwe GIS. Deze is in consultatie geweest. Hierbij zijn we uitgegaan van een bepaalde geluidscontour. De contouren voor de nacht zijn anders en de huizen die daarbinnen vallen verdienen ook isolatie. To70 doet een eerste verkenning naar welke en hoeveel huizen dit zouden zijn.	17
		Ex-ante Individuele bescherming	2023	Longlist van mogelijkheden om de individuele (rechts)bescherming van omwonenden rond luchthavens te versterken t.a.v. vliegtuiggeluid met appreciatie en kansrijke voorstellen. Dit kan dan eventueel een plek krijg in het nieuwe normenstelsel of kan nieuwe dossiers opleveren.	17
		Ex-durante: Kosten bouwkundige maatregelen	2023	Bepalen kosten bouwkundige maatregelen bij uitbreiding GA,k-eisen tot buiten huidige beperkingengebieden	17
		Ex-durante: Scenariostudie reductiepaden geluidhinder Schiphol	2023	Voorspelde geluidontwikkeling in 2025, 2030 en 2035 (als gevolg van onder meer vlootvernieuwing) bij voortzetting huidig/aangekondigd beleid.	17
		Ex-durante: Aanvullende hinderindicatoren	2023	Onderzoek naar hinderindicatoren in aanvulling op Lden en Lnight om zo meer recht te doen aan de beleefde hinder. Dit kan dan een plek krijgen in het normenstelsel.	17
		Ex-durante: Toepassingsbereik meten en berekenen	2023	Geeft antwoord onder welke voorwaarden je voldoende betrouwbaar kan meten en berekenen: 1) tot welke afstand van de luchthaven, 2) vanaf welke geluidbelasting, 3) hoeveel vliegtuigbewegingen	17
		Ex-ante: Bijdrage aan ZZS concentraties	2023	TNO heeft een notitie opgeleverd waarin de ZZS-emissies door kerosineverbranding op Nederlandse luchthavens inzichtelijk is gemaakt. De vraag is nu tot welke concentraties dit leidt. Naar aanleiding daarvan wordt bepaald of en zo ja welk beleid nodig is om de ZZS-emissies te beperken.	17
		Monitoring: M.e.r. burgerluchthavens	Doorlopend	Milieu effect rapportages voor burgerluchthavens moeten van vertrekkende vluchten de CO2 uitstoot inzichtelijk maken voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen.	17
	Duurzame Luchtvaart	Ex-ante: Onderzoeken ter ondersteuning van beleidsaanpak niet-CO2 klimaateffecten	2024	Op 30 maart 2023 heeft het kabinet de beleidsaanpak niet-CO_2 klimaateffecten naar de Kamer gestuurd. Als onderdeel van de beleidsaanpak zet het kabinet in op het stimuleren van meer en gerichter onderzoek naar niet-CO_2 klimaateffecten van vliegen.	17
		Ex-ante: Aanvullend onderzoek voor beleidsopties met betrekking tot de technologiesporen uit de innovatiestrategie	2024	In 2023 wordt de innovatiestrategie opgeleverd voor de luchtvaart. Uit de innovatiestrategie volgt aanvullend onderzoek ter ontwikkeling van beleid op de vier innovatiegebieden: a) Luchtvaarttuigen, b) Duurzame energiedragers, c)Luchtruim, d) Luchthaven en omgeving.	17
		Ex-durante: Tussenevaluatie Luchtvaart in Transitie	2024	Een tussenevaluatie naar de governance en doelstellingen van Luchtvaart in Transitie	17
	Fiscale regelingen	Accijns vrijstelling luchtvaartuigen	niet beoogd	Op grond van artikel 14, eerste lid, onderdeel b, van Richtlijn 2003/96/EG en internationale verdragen moet voor motorbrandstof voor de	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				commerciële luchtvaart vrijstelling van accijns worden verleend. Binnenlandse vluchten kunnen wel worden belast, hetgeen in Nederland in de periode van 1 januari 2005 tot 1 januari 2012 ook gebeurde. Doel is voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen veroorzaakt door accijnzen op brandstof voor luchtvaartuigen.	
		Assurantiebelasting vrijstelling luchtvaartuigen	2028	Verzekeringen van luchtvaartuigen zijn vrijgesteld van de assurantiebelasting van 21%. Het gaat om cascoverzekeringen (het luchtvaartuig zelf, niet de inhoud daarvan). Doel is voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen.	17
		Vliegbelasting vrijstelling transferpassagiers	2025	Transferpassagiers betalen geen vliegbelasting op vliegtickets. Doel is bescherming van de netwerkconnectiviteit van Nederland en het voorkomen van dubbele belastingheffing, omdat transferpassagiers de vliegbelasting twee keer zouden moeten betalen.	17
		BTW Nultarief internationaal personenvervoer	niet beoogd	In plaats van het algemene btw-tarief van 21% geldt voor het vervoer van personen met schepen en luchtvaartuigen als de plaats van bestemming of de plaats van vertrek buiten Nederland ligt, het nultarief in de btw. Het nultarief geldt ook voor de diensten voor door de passagiers meegenomen bagage, personenauto's en motoren en bij bemiddeling bij de genoemde diensten. Nultarief uit praktische overwegingen, ter voorkoming van administratieve lasten. Het deel van internationale boot- en vliegreizen dat over Nederlands grondgebied gaat is over het algemeen te verwaarlozen.	17 en 18
Maritieme zaken	Maritieme veiligheid	Ex-post: Evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen	2023	De evaluatie moet bijdragen aan de vormgeving en formulering van beleid voor een betere instroom in het nautisch onderwijs en positionering in de arbeidsmarkt. Het is een feitelijke terugkoppeling op hoe de huidige vrijstelling is geformuleerd.	18
		Ex-post: IMSAS-audit	2023 – 2024	De IMO IMSAS audit op het Koninkrijk is in maart 2023 uitgevoerd. Verbeterplannen worden opgesteld om zo wel te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het meerjarig verbeterprogramma loopt onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Voor Nederland betekent het een extra opgave op de volgende wijze: Nederland (ILT, vlag), BES en (mondeling toegezegde) ondersteuning aan de Caraibische landen. Efficiency in Nederland via Maritieme Autoriteit wordt bekeken.	18
	Infrastructuur	Ex-durante: Staat van de Infra RWS	Jaarlijks	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.	18 en MF
	Klimaatmitigatie	Ex-ante: onderzoek naar normering Binnenvaart	2023	Vervolg haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheid om emissie eisen aan de binnenvaart te stellen. Met behulp van dit normeringsonderzoek wordt bezien hoe verduurzaming van de binnenvaart versneld kan worden.	18
		Ex-ante onderzoek brandstoftransitie zeevaart	2023	In 2023 wordt door RVO in opdracht van IenW de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart opgesteld. Hierin worden de meest waarschijnlijke transitiepaden uitgewerkt voor verschillende vlootsegmenten, en wordt in kaart gebracht wat dit betekent voor de toekomstige brandstofmix in de zeevaart. Deze roadmap wordt opgesteld in samenwerking met partijen uit de gehele brandstofketen gericht op de zeevaart, van brandstofproducenten tot reders en havens.	18

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
		Ex-ante Onderzoek meename emissies zeevaart in nationale klimaatdoel 2050	2023	Onderzoek naar mogelijke verdeelsleutels voor eventuele opname van emissies uit de zeevaart onder het nationale klimaatneutraal doel voor 2050 (uitvoering door CE Delft, looptijd half april tot half juli).	18
		Ex-ante onderzoek REDIII verplichtingen	2023	Onderzoek naar de Nederlandse uitwerking van de REDIII verplichtingen in de luchtvaart en de zeevaart (uitvoering door Guidehouse).	18
		Ex-ante onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart	2023	Het kabinet wil toewerken naar een klimaatneutrale zeevaart in 2050. Deze klimaattransitie behoeft de grootschalige inzet van hernieuwbare brandstoffen en schonere aandrijflijnen. Veel van de geavanceerde technologieën en brandstoffen die hiervoor nodig zijn, bevinden zich momenteel in de fase van onderzoek, ontwikkeling en demonstratie. Na het onderzoek en ontwikkelen en het vervolgens demonstreren in operationele omgeving kan het nodig zijn om de maritieme sector verder te faciliteren in de uitrol van deze technologieën op weg naar de grootschalige inzet, die nodig is om de transitie naar een klimaatneutrale zeevaart te maken. Om optimaal op deze vroege opschalingsfase voorbereid te zijn, wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inventariseren welke stimulerende maatregelen er nodig kunnen zijn, en in welke omvang, voordat de markt de verdere uitrol zelfstandig over kan nemen. Het onderzoek zal zich richten op de voorwaarden en benodigdheden van een dergelijk stimuleringsinstrumentarium voor de vroege fase opschaling. Uitvoering door Rebel, looptijd tussen mei en oktober 2023.	18
	Multimodaal goederenvervoer en buisleidingen	Ex-post: Evaluatie multimodale goederenbeleid	2024	Een evaluatie van het multimodale goederenvervoerbeleid is voorzien voor 2024, vijf jaar na de totstandkoming van hiervan via de Goederenvervoeragenda. Insteek daarbij is het bepalen van de bijdrage van de acties die sindsdien zijn opgestart om bij te dragen aan: 1) stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en versterken van multimodale knooppunten; 2) stimuleren van de digitalisering in het multimodale transportsysteem via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van data over het vervoer van goederen; 3) faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het transportsysteem; 4) praktische ruimtelijke doorvertaling hiervan op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transportstromen binnen Nederland.	18
	Algemeen	Ex-durante Economische en arbeidsmarkt maritieme en havenmonitor	Jaarlijks	De economische kengetallen van de maritieme cluster en in het bijzonder de sectoren havens, binnenvaart en zeevaart geven inzicht in de concurrentiekracht en veerkracht van de maritieme sector. Hierover vindt ook afstemming plaats met de sectorvertegenwoordiging, waaronder (binnen)havenbedrijven.	18
		Ex-post synthese	2029	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 2022 en betrof de onderzoeksperiode 2014–2020. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2021–2027.	18
	Fiscale regelingen	Accijns vrijstelling communautaire vaartuigen	niet beoogd	Op grond van artikel 14, eerste lid, onderdeel c, van Richtlijn 2003/96/EG moet voor leveringen van motorbrandstof aan de commerciële zeescheepvaart vrijstelling van accijns worden verleend. Op grond van een internationaal verdrag, de Akte van Mannheim, moet vrijstelling van	18

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				accijns ook worden verleend voor motorbrandstof voor de commerciële scheepvaart op de binnenwateren van de verdragslanden. Doel is voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen veroorzaakt door accijnzen op brandstof voor vaartuigen.	
		Assurantiebelasting vrijstelling zeeschepen	2028	Verzekeringen van zeeschepen zijn vrijgesteld van de assurantiebelasting van 21%. Het gaat om cascoverzekeringen (het zeeschip zelf, niet de inhoud daarvan) en de risico's die de reder heeft door het varen van een zeeschip. Doel is voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen.	18
		Willekeurige afschrijving zeeschepen	2028 of later	Deze regeling in de IB en Vpb biedt de mogelijkheid om vervroegd af te schrijven op zeeschepen. De regeling kan uitsluitend worden toegepast indien niet wordt gekozen voor de forfaitaire winstbepaling en bedraagt per jaar maximaal 20% van de af te schrijven aanschaffings- en voortbrengingskosten. Doel is versterken van het maritieme cluster, het bevorderen van werkgelegenheid verbonden aan het varen onder Nederlandse vlag en het versterken van de Nederlandse concurrentiepositie.	18
		Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	2028 of later	Op verzoek van de belastingplichtige wordt, in afwijking van het algemeen systeem van winstbepaling in de IB en Vpb, de winst uit zeescheepvaart op basis van deze regeling forfaitair bepaald. Uitgangspunt hierbij vormt de tonnage van de schepen waarmee die winst wordt behaald. Als voor een schip voor de tonnageregeling wordt gekozen, geldt dit voor een periode van 10 jaar. Doel is versterken van het maritieme cluster, het bevorderen van werkgelegenheid verbonden aan het varen onder Nederlandse vlag en het versterken van de Nederlandse concurrentiepositie.	18
		Afdrachtvermindering zeevaart	2028 of later	Deze vermindering mag worden toegepast ter zake van het loon van zeevarenden die werken op een Nederlands schip. De vermindering bedraagt 40% van het loon voor zeevarenden die in Nederland of in een ander EU- of EER-land wonen. Voor overige zeevarenden die onderworpen zijn aan de loonbelasting of premieplichtig zijn voor de volksverzekeringen is het percentage vastgesteld op 10%. Doel is zeevaartsector in staat stellen te concurreren op de internationale markt en zeevaartbedrijven aan ons land binden.	18

Beleidsthema Luchtvaart

Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?

De beleidsdoorlichting van artikel 17 Luchtvaart in 2024 is een synthese-onderzoek 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 geoormerkte 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.

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 Duurzame scheepvaart
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om klimaatneutraliteit in 2050 te realiseren en onze koploper inzet waar te maken, is al in de komende jaren concrete inzet nodig, om onrealistische transitiepaden te voorkomen.

Met het normeringsonderzoek voor de binnenvaart wordt de mogelijkheid onderzocht of emissie eisen aan de binnenvaart gesteld kunnen worden.

Met de ontwikkeling van een roadmap brandstoftransitie voor de zeevaart worden de meeste waarschijnlijk transitiepaden uitgewerkt voor verschillende vlootsegmenten.

Om onderdeel te vormen van het nationale klimaatneutrale doel voor 2050 wordt onderzoek gedaan naar mogelijke verdeelsleutels voor opname van emissies uit de zeevaart.

Met het onderzoek REDIII verplichtingen wordt de Nederlandse uitwerking van de REDIII verplichtingen in de luchtvaart en de zeevaart onderzocht.

Het onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart richt zich op de voorwaarden en benodigdheden van een stimuleringsinstrumentarium voor de vroeg fase opschaling om de transitie te maken naar een klimaat neutrale zeevaart.

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Op het gebied van klimaatmitigatie wordt het komende jaar gewerkt aan diverse prioriteiten. Het gaat hierbij om:
– Implementatie van de Europese Fit for 55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in nauwe samenwerking met NEa en ILT;
– Uitwerking van mondiale afspraken over broeikasgasreductie in de zeevaart die dit jaar gemaakt worden in de International Maritime Organisation (IMO);

– Opvolging geven aan de maritieme brandstoftransitie en wat dit vraagt van het Nederlands energiesysteem, op basis van o.a. het Nationaal Plan Energiesysteem en de Roadmap Bandstoftransitie Zeevaart die beiden in 2023 gepubliceerd worden;
– Een routekaart naar klimaatneutraliteit en een (nagenoeg) zero emissie binnenvaart per 2050;
– Vervolg geven aan het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden en opties om de verduurzaming van de binnenvaartvloot te versnellen met behulp van normering;
– Een uitvoeringsplan voor de versnelde transitie naar de toepassing van waterstof in de binnenvaart;
– De verdere uitrol van walstroom in de Nederlandse havens.

Met behulp van het normeringsonderzoek voor de binnenvaart wordt bezien hoe verduurzaming van de binnenvaart versneld kan worden.

Met de ontwikkeling van een roadmap brandstoftransitie voor de zeevaart wordt in kaart gebracht wat dit betekent voor de toekomstige brandstofmix in de zeevaart.

Het onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart geeft inzicht welke stimulerende maatregelen er nodig kunnen zijn, en in welke omvang, voordat de markt de verdere uitrol zelfstandig over kan nemen.

Beleidsthema Maritieme veiligheid
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
Om de maritieme veiligheid te verbeteren is het noodzakelijk om de grootste risico's in kaart te brengen, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak). Met het toenemend aantal windparken op zee, maar ook door de huidige geopolitieke situatie, blijft maritieme veiligheid voorlopig een belangrijk onderwerp.

Verder worden in opvolging van het IMO IMSAS audit op het Koninkrijk van maart 2023 verbeterplannen opgesteld om te voldoen aan de internationale verplichtingen.

De evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen draagt bij aan de vormgeving en formulering van beleid voor een beter instroom in het nautisch onderwijs en positionering in de arbeidsmarkt.

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Momenteel wordt gewerkt aan een strategie ter bescherming van de Noordzee-infrastructuur. In 2024 treedt daarnaast de herziene Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn (NIB) in werking, waarmee voor meer haven gerelateerde ondernemingen een zorgplicht, meldplicht en toezichtafspraken gaan gelden. De middelen die het kabinet heeft vrijgemaakt voor scheepvaartveiligheid in relatie tot de uitrol van windenergie op zee zullen in 2024 en daarna worden omgezet in concrete maatregelen.

Beleidsthema Multimodaal goederenvervoer
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
Het multimodale goederenvervoerbeleid staat voor grote uitdagingen om het transport van goederen voor personen en bedrijven binnen Nederland en voor een groot deel van Europa en de logistieke toppositie van de logistieke sector van Nederland te borgen. Daarbij is extra aandacht voor de opgaven van de energietransitie voor het transportsysteem en de nodige veerkracht om verstoringen in de logistieke keten op te vangen. In 2024

zetten we daarom - in lijn met de insteek op integrale bereikbaarheid in Mobiliteitsvisie en de herijkte Goederenvervoeragenda uit 2023 - in op verschillende acties op nationaal niveau en op de Goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid. Ten eerste extra acties om modal shift tussen modaliteiten weg, vaarweg en spoor verder te ontwikkelen. Ten tweede via realisatie van papierloos transport en de ontwikkeling en toepassing van instrumenten om data te delen in het transportsysteem via publieks-private samenwerking. En tenslotte met gerichte inpassing van buisleidingen om het multimodaal gebruik van het transportsysteem te versterken.

In 2024 wordt een beleidsevaluatie uitgevoerd naar de meerwaarde van deze maatregelen voor het realiseren van een multimodaal transportsysteem in 2050. De uitkomsten daarvan dragen bij aan de lange termijnvisie op de ontwikkeling van het multimodale transport en volgende versies van de Goederenvervoeragenda.

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
In het multimodale goederenvervoerbeleid wordt gewerkt aan een multimodaal, efficiënt georganiseerd, duurzaam en veilig goederenvervoer anno 2050 dat de bevoorrading van economische en maatschappelijke activiteiten ondersteund.

Hiertoe wordt met een inzet op modal shift en digitalisering gewerkt aan een betere benutting van de mogelijkheden van het transportsysteem. Met de doorontwikkeling van buisleidingen als belangrijke modaliteit en de herpositionering van short sea shipping binnen het transportsysteem wordt het bestaande multimodale transportsysteem verder versterkt.

De evaluatie van het multimodale goederenbeleid geeft inzicht in de bijdrage van de acties binnen de Goederenvervoeragenda aan:
– Het stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en versterken multimodale knooppunten
– Het stimuleren van de digitalisering in het multimodale transportsysteem via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van data over het vervoer van goederen
– Het faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het transportsysteem
– De praktische ruimterijk doorvertaling op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transpoststromen binnen Nederland.

Milieu en Internationaal
Het hoofdthema Milieu en Internationaal in de IenW 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 198 Milieu en Internationaal

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Lucht en Geluid	Lucht	Ex-durante: SLA-maatregelen en UFP	2023	Maatregelen uit het SLA dragen ook op een positieve manier bij aan het terugdringen van UFP-emissies. Rapport wordt in Q2 aan de Kamer aangeboden	20
		Ex-ante: Onderzoek aanvullende maatregelen WHO-advieswaarden	2023	Aanbevelingen voor extra maatregelen om toe te werken naar de WHO-advieswaarden voor Luchtkwaliteit in 2030. Resultaten worden meegenomen in de nieuwe Uitvoeringsagenda van het SLA.	20
		Ex-durante Monitoring voortgang Schone Lucht Akkoord	2024	Voortgang op de geformuleerde doelen in het Schone Lucht Akkoord. Aanbieding is gepland in begin 2024.	20
		Ex post synthese 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
	Geluid	Ex post lokaal geluidbeleid	2025	In beeld brengen ontwikkelingen en resulaten	20
		Ex post doelmatigheidscriterium	2024	Herijken afwegingscriterium op basis van huidige inzichten (zowel qua maatregelkosten als effecten (hinder/gezondheid)	14, 16 en 20
		Ex durante effectonderzoek	2024	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen	20
		Ex ante evaluatie akoestische kwaliteit	2023	Periodiek wordt in beeld gebracht of de in regelgeving vastgelegde minimale akoestische kwaliteit van infrastructuur aanpassing behoeft	20
		Ex post bijdrageregeling sanering verkeerslawaai	2027	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20
		Verkenning	2025	Uitgaven voor preventie en bronbeleid	14, 16 en 20
		Monitoring	Jaarlijks	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring	20
		Ex post	2029	Evaluatie van de werking van de geluidsregels in de Omgevingswet	20
		Ex post synthese	2027	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. Op 1 januari 2024 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

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
Duurzaamheid	Circulaire Economie	Ex post CE beleid	2026	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 21 is afgerond in 2019 en betrof de onderzoeksperiode 2011–2017. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018–2024.	21
		Ex durante circulaire ketenprojecten	2025	beleidsevaluatie van de Circulaire ketenprojecten regeling.	21
		Ex durante Versnellingshuis	2023	Tussentijdse evaluatie van het Versnellingshuis	21
		Adviesroute naar een circulaire economie voor kunststoffen	2023	In routekaarten voor drie productgroepen (plastic verpakkingen, land- en tuinbouwplastic en plastic in de bouw) worden doelen en acties voorgesteld. Het rapport is in juli 2022 aan de TK gestuurd. Het vervolg is opgenomen in het NPCE dat op 3 februari 2023 naar de Kamer is gestuurd.	21
		Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	2023	De integrale circulaire-economierapportage (ICER) is een tweejaarlijks product van PBL die zicht geeft op de stand van zaken in de transitie naar een circulaire economie.	
		Beleidsevaluatie MIA/Vamil	2023	Wordt in 2023 opgeleverd	21
		Beleidsevaluatie Regeling groenproejcten buitenland	2023	Wordt in 2023 opgeleverd	21
	Plastic	Monitoring: Plastic Pact NL	2027	De monitor Plastic Pact Nederland over 2021 is op 3 april 2023 naar de Kamer gestuurd. De staatssecretaris heeft de stuurgroep gevraagd de aandachtspunten van de voortgangscommissie op te pakken.	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
		Preliminary study into standardization of plastic reusable packaging	2023	Het rapport stelt dat standaarden voor herbruikbare bekers op korte termijn mogelijk zijn, mits hier meer coördinatie op komt	21
		Heffing op primair fossiel plastic	2023	De bevindingen van het CE Delft rapport zijn meegenomen ihkv beleidstaject IBO klimaat in het fiche voor een nationale heffing op primair fossiel plastic op polymeren.	21
		Pressure cooker trajectory supermarkets	2023	SUPZero heeft concrete acties uitgewerkt die supermarkten gezamenlijk kunnen nemen om pre-competitief te werken aan plastic reductie en hergebruik.	21
		Monitor beleidsdoelen	2023	CO2-winst van minimaal 1 kg CO2-equivalent van biogebaseerde plastics t.o.v. fossiele is mogelijk. Dit kan worden vormgegeven in een stimuleringsmechanisme dat lijkt op de Renewable Energy Directive.	21
		Verkenning: stimulering biogebaseerde plastics	2023	CO2-winst van minimaal 1 kg CO2-equivalent van biogebaseerde plastics tov fossiele is mogelijk. Dit kan worden vormgegeven in een stimuleringsmechanisme dat lijkt op de Renewable Energy Directive.	21
		Duurzame alternatieven voor Geotextiel	2023	Rapport geeft aan dat geotextiel volgens de huidige mki-systematiek de duurzaamste keuze is. Geeft wel een aanbeveling om microplastics integraal op te nemen in de mki-systematiek zodra dit technisch mogelijk is.	21

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
		ZonMw programma microplastics & health	2023	Looptijd is 2022-2024. Onderzoek moet meer inzicht geven op de effecten van microplastics op de menselijke gezondheid.	21
		Meetmethode microplasticvezels uit textiel in water	2023	Het onderzoek heeft een meetmethode opgeleverd die microplasticvezels kan meten op verschillende punten in de gehele keten. Validatie moet nog plaatsvinden.	21
		Ex-ante: onderzoek klimaatimpact textielbeleid	2023	Indicatoren zijn over 2020 gemeten. Over de uitkomsten zijn geen conclucies te trekken, omdat alle cijfers vertekend zijn door de coronacrisis en lockdowns.	21
		Kennisagenda microplastics RIVM	2023	Het rapport van het RIVM brengt kennishiaten in kaart over microplastics in het milieu. Aanbeveling is om meer onderzoek te doen naar de effecten van microplastics op milieu.	21
		Big bag pooling in The Netherlands	2023	De verkenning heeft een concreet pilot plan opgeleverd om te komen tot hergebruik van deze B2B Big Bag verpakkingen	21
	Afvalstoffenbeheer	Ex-ante: Onderzoek Afvalstof of product	2024	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	2024	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	2024	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
	Fiscale regelingen	Vrijstelling groen beleggen box 3	2026	Op grond van deze regeling is € 60.429 aan groene beleggingen vrijgesteld van de rendementsgrondslag van de vermogensrendementsheffing. Beleggers met een fiscale partner hebben gezamenlijk recht op een vrijstelling van € 120.858. Het bedrag van de vrijstelling wordt jaarlijks geïndexeerd. Doel is kapitaal van particuliere spaarders en beleggers trekken en deze beschikbaar maken voor de financieringfinancieringvan risicovolle projecten die het milieu- en natuurbeleid ten goede komen en die anders niet zouden worden gerealiseerd.	21
		Heffingskorting groen beleggen box 3	2026	De heffingskorting voor groene beleggingen sluit aan op de vrijstelling in box 3 voor groene beleggingen. De korting bedraagt 0,7% van het bedrag dat is vrijgesteld van de vermogensrendementsheffing. Doel is kapitaal van particuliere spaarders en beleggers trekken en deze beschikbaar maken voor de financieringfinancieringvan risicovolle projecten die het milieu- en natuurbeleid ten goede komen en die anders niet zouden worden gerealiseerd.	21
		Milieu-investeringsaftrek (MIA)	2027	De MIA vormt, als onderdeel van de investeringsaftrek in de IB en Vpb, een extra aftrek op de fiscalefiscalewinst voor milieu-investeringen	21

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				die bij ministeriële regeling worden aangewezen. Er zijn drie verschillende categorieën op de Milieulijst, waarbij respectievelijk 36%, 27% en 13,5% aftrek wordt verleend. De MIA is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie. Doel is stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen	
		VAMIL	2027	Op basis van de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) mag willekeurig worden afgeschreven op door de Minister van IenW aangewezen milieu-investeringen (Milieulijst) tot 75% van de aanschaf- of voortbrengingskosten. Deze regeling in de IB en Vpb leidt voor de belastingplichtige tot een liquiditeits- en rentevoordeel. De VAMIL is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie. Doel is stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen.	21
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevings-veiligheid en Milieurisico's	2025	Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een schone, 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 een rapport 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 2025 het beleid wederom door te lichten.	22
		Ex-ante: onderzoek veiligheid energie transitie	2023	Vanuit het thema 'veiligheid energietransitie' wordt ex ante onderzoek gedaan om de beleidsvorming richting te kunnen geven. Dat betreft bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de waterstofketen. Begin 2023 werd een onderzoek over mogelijk te verwachten volumes aan de Kamer gestuurd. Een verkenning van de maatschappelijke kosten en baten m.b.t. verschillende waterstofdragers (waaronder ammoniak) die eind 2023 verwacht wordt zal mede basis zijn voor de herijking van het kabinetsstandpunt ammoniak.	22
	Biotechnologie	Ex-post: Beleidsevaluatie Biociden	2028	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. Dit Europese beoordelingsprogramma is vertraagd. Mogelijk met 5 jaar. Daarmee wordt ook de nationale evaluatie vertraagd.	22
		Ex-post: Beleidsevaluatie Veiligheid 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	22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				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 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).	
	Vervoer en Bedrijven	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 2021 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
		Ex-durante: Evaluatie Programma Robuust Basisnet	2024	In 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water.	
		Monitoring: Evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	2025	Vanaf 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanaf dat moment verplicht deze wet tot tweejaarlijks evalueren van de kwaliteit van de uitvoering VTH. Op basis van de oude Wet algemene bepalingen omgevingsrecht hebben in 2017, 2019, 2021 en 2023 evaluaties plaatsgevonden.	22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
				Deze evaluaties worden gebruikt om, waar nodig, verbeteringen in het VTH-stelsel door te voeren. De tweejaarlijkse evaluatie van 2023 dient tevens als nulmeting voor het Interbestuurlijk Programma VTH dat van 2022- 2024 loopt.In dit IBP-VTH wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen. De eerstvolgende evaluatie vindt plaats in 2025 waarmee dan ook de resultaten van het IBP-VTH in kaart worden gebracht.	
		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 nodig is vanuit het ministerie van IenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet.	22
	Chemische Stoffen	Ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2024	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

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Artikel
		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 èn 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
	Fiscale regelingen: afvalstoffenbelasting	Vrijstelling zuiveringsslib	niet beoogd	Onder specifieke voorwaarden en beperkingen wordt een vrijstelling van afvalstoffenbelasting verleent voor het verbranden van zuiveringsslib. De vrijstelling geldt als het zuiveringsslib binnen drie jaar na afgifte aan de inrichting wordt verbrand en aan andere gestelde voorwaarden wordt voldaan. Doel is om het zuiveren van afvalwater te stimuleren. Hoe schoner het water, hoe meer zuiveringsslib ontstaat. Door het zuiveringsslib vrij te stellen, wordt zuivering gestimuleerd.	22
		Vrijstelling asbest	niet beoogd	Het storten van asbest dat is gebruikt als dakbedekking is vrijgesteld van afvalstoffenbelasting. Dit geldt alleen voor afzonderlijk aangeboden en onvermengd asbest dat uitsluitend toegepast is als dakbedekking. Het asbest moet door een gecertifieerd asbestverwijderingsbedrijf zijn gesaneerd én gemeld in het LAVS (Landelijk Asbestvolgsysteem). Het doel van de maatregel is om een vrijstelling van afvalstoffenbelasting op te nemen voor de verwijdering van asbest en asbesthoudende producten afkomstig van asbestdaken. Hiermee wil men het saneringsbeleid ondersteunen en voorkomen dat de hoge kosten van sanering een knelpunt vormen voor eigenaren. Tevens beoogt de maatregel illegale dumping van asbest in de natuur tegen te gaan.	22
		Vrijstelling baggerspecie	niet beoogd	Het storten van baggerspecie is vrijgesteld van afvalstoffenbelasting. Doel is om de verwerking ervan te stimuleren zodat daarmee het beslag op schaarse stortruimte alsmede het beslag op schaarse primaire grondstoffen zoveel mogelijk kan worden beperkt.	22

Beleidsthema Lucht en geluid

Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?

In het beleidsprogramma IenW 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 door het RIVM. Dit jaar vindt er weer een voortgangsmeting plaats. 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. Tevens is er gekeken of het SLA-beleid ook een mogelijk positief of negatief effect heeft op het terugdringen van fijnstof-emissies. Ultrafijnstof is kleine fractie van fijnstof, waar nog veel over onbekend is. In het licht van onderzoeken die de afgelopen jaren zijn verschenen is aan Antea gevraagd om de maatregelen uit het SLA door te lichten op mogelijke effecten op ultrafijnstof-emissies. Ten derde wordt er onderzoek gedaan naar houtstook. Houtstook door particulieren staat volop in de belangstelling. Er is vorig jaar een onderzoek gepubliceerd naar mogelijkheden voor extra maatregelen in het kader van houtstookemissies. Dit jaar wordt de beleidsreactie daarop naar de Kamer gestuurd. Als laatste is er onder het thema luchtkwaliteit onderzoek gedaan naar de gevolgen van de voorgestelde richtlijn Luchtkwaliteit. De Europese Commissie heeft in oktober 2022 een voorstel gedaan voor een nieuwe richtlijn. Voor Nederland was het van belang om de gevolgen ervan in kaart te brengen om positie te kunnen bepalen over het voorstel. Dat onderzoek is in begin 2023 uitgevoerd en naar de Kamer gestuurd. Daaruit bleek dat met de toen beschikbare kennis de richtlijn grotendeels haalbaar leek. Kanttekeningen erbij zijn wel dat a) nog niet al het voorgenomen beleid (bijvoorbeeld klimaat- en stikstofbeleid) doorgerekend kon worden, en b) dat het erop lijkt dat op een aantal plaatsen het halen van de richtlijn nog lastig zou kunnen worden (bijvoorbeeld bij zeehavens, luchthavens en industriële gebieden). Omdat nog niet al het voorgenomen beleid meegerekend kon worden, maar dit mogelijk wel het verschil kan maken voor die knelpunten, overwegen we om het RIVM later dit jaar de doorrekening te laten herhalen.

In 2022/23 heeft ook de beleidsdoorlichting geluid plaatsgevonden. 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. Geluidbeleid is maatschappelijk van groot belang; geluid van wegverkeer is bijvoorbeeld de belangrijkste bron van hinder in de woonomgeving. Het voorkomen en beperken van geluidhinder en trillingen is van direct belang voor de gezondheid van mens en milieu. De nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet treden in 2024 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 bezien. 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 beleidsdoorlichting geluid uit 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2024 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2024 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder).

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De voortgangsmeting van het SLA laat zien of we 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.

Bovenstaand is al op hoofdlijnen uiteengezet op welke terreinen er nieuwe inzichten opgedaan zullen worden. Daarbij gaat het met name over de werking in de prakrijk van het nieuwe stelsel voor regulering van geluid onder de Omgevingswet. Daarnaast zal onderzoek tot verdieping van inzichten leiden waar het gaat om de mate van hinderreductie die met saneringsmaatregelen wordt gerealiseerd.

Beleidsthema Circulaire economie
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 drie 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.

Op 3 februari 2022 is het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) aan de Kamer gestuurd. Met het NPCE zet het kabinet een volgende stap om te versnellen en op te schalen door meer focus op de voorkant van de keten, concrete doelen voor specifieke productgroepen zoals meubels en textiel en een mix van maatregelen (normerend, beprijzend en stimulerend).

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de effecten van beleidsinterventies uit het NPCE zijn en waar we ons in de transitie naar een circulaire economie bevinden. PBL is daarom in 2019 door IenW 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. 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 monitoringssystematiek de komende jaren zal de ICER verder groeien tot een dekkende monitoringsrapportage. Met die monitoringskennis kan tussentijds worden bijgestuurd. De meest recente ICER is in januari 2023 gepubliceerd. In 2025 zal wederom een ICER uitkomen. Aan de hand van de ICER zal het NPCE vervolgens worden geactualiseerd. Deze tweejaarlijkse cyclus borgt het leren en het bijsturen van beleid. Deze beleidscyclus is vastgelegd in het NPCE.

Tot slot zal een generatietoets onderdeel uitmaken van de beleidscyclus. We onderzoeken nog hoe deze het beste kan worden opgenomen en (samen met het PBL) hoe de toets vanaf 2025 als input kan dienen voor de ICER. In 2023 wordt de inhoud van de generatietoets verder vormgegeven,

samen met de ministeries van BZK en EZK, het PBL en vertegenwoordigers van de Jonge Klimaatbeweging en andere jongerenorganisaties van het SER Jongerenplatform.

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 monitoringssystematiek de komende jaren zal de ICER verder groeien tot een dekkende monitoringsrapportage.

Beleidsthema Omgevingsveiligheid en Milieurisico's
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
Het beleid van artikel 22, waar het maatschappelijke doel voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving in wordt omschreven, is in 2018 voor het laatst geëvalueerd. Die evaluatie is de basis geweest voor een toegenomen activiteit op evalueren en monitoren binnen het milieu-veiligheidsbeleid. 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 deze drie hoofdonderdelen cruciaal.

Op het gebied van de Chemische Stoffen evalueert de Europese Commissie iedere 5 jaar de EU REACH verordening en deze zal dit jaar opnieuw geëvalueerd worden. De laatste evaluatie van REACH in 2018 (TK 22112 nr. 2561) heeft laten zien dat deze verordening de gewenste resultaten behaalde maar dat het tempo daarbij laag was. In 2023 zal naast de evaluatie van REACH ook een voorstel voor herziening worden gepubliceerd waarbij onder meer zal worden beoogd om bepaalde procedures te versnellen en om het niveau van bescherming verder te verhogen om zo de beoogde doelen sneller en beter te realiseren. Er is hierbij dus geen sprake van een nationale evaluatie, alleen van een evaluatie op EU-niveau.

Het beleid ten aanzien van sanering van asbestdaken is in 2018 in de begrotingstekst bestempeld als minder doelmatig. In 2020 is de subsidie regeling (2016-2018) geëvalueerd en aan de Tweede Kamer aangeboden. Het asbestdaken beleid heeft als doel om op een veilige manier het saneren van de resterende asbestdaken in Nederland te versnellen. In de periode 2023 – 2025 zal de inzet van de Rijksmiddelen gericht zijn op het stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie en bewustwordingscampagnes. Om de resultaten van die campagnes mee te kunnen wegen is aan de Tweede Kamer toegezegd het beleid na 2025 opnieuw te evalueren.

In 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma

ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water.

Ten behoeve van de veiligheid van de energietransatie wordt vooral ex ante onderzoek gedaan om de beleidsvorming richting te kunnen geven. Dat betreft bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de waterstofketen. Begin 2023 werd een onderzoek over mogelijk te verwachten volumes aan de Kamer gestuurd. Een verkenning van de maatschappelijke kosten en baten m.b.t. verschillende waterstofdragers (waaronder ammoniak) die eind 2023 verwacht wordt zal mede basis zijn voor de herijking van het kabinets-standpunt ammoniak.

In 2019 zijn het Besluit en de Regeling genetisch gemodificeerde organismen milieubeheer 2013 geëvalueerd. In 2023 is gestart met de beleidsevaluatie veiligheid biotechnologie.

Speciale aandacht zal er in 2023 zijn voor het nucleaire beleid. Het coalitieakkoord zet in op de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele (KCB) en zet de benodigde stappen voor de bouw van twee nieuwe kerncentrales. De locatie Borssele is aangewezen als voorkeurslokatie. Concreet betekenen deze ambities in 2023 voor IenW een aanpassing van de Kernenergiewet zodat de KCB niet eind 2033 hoeft te sluiten. In 2023 zal ook de evaluatie van de Kernenergiewet worden afgerond waarmee o.a. wordt onderzocht of het huidige stelsel van wet- en regelgeving inzake de veiligheid gereed is voor nieuwe ontwikkelingen in de nucleaire sector zoals Small Modular Reactors. 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 waar de drie hoofdonderdelen in terugkomen.

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De EU evalueert de REACH richtlijnen elke vijf jaar. Deze evaluaties moeten laten zien of de verordening de gewenste resultaten behaalt op EU niveau. In 2024 zijn de onderhandelingen van de herzieningsvoorstellen uit 2023. Het is van groot belang dat deze verbetervoorstellen op een goede wijze worden geformuleerd en geïmplementeerd. Nederland draagt daar actief aan bij.

Asbestdaken zijn de laatste bron van asbestvezels in Nederland. Eerdere maatregelen hebben aangetoond een te traag effect te hebben gehad op de saneringsopgave. In 2023 is ervoor gekozen in te zetten op bewustwordingscampagnes en communicatie ten einde de vrijwillige sanering van asbestdaken te stimuleren. De evaluatie is erop gericht in 2025 aan te tonen of deze campagnes inderdaad hebben geleid tot een verhoogd saneringstempo en daarmee een doelmatige besteding van Rijksmiddelen op deze beleidsmaatregel.

De evaluatie van het Programma Robuust Basisnet moet inzicht geven in de mate waarin het programma ondersteunend is aan de totstandkoming van een robuust basisnet voor het spoor. Inzichten uit deze evaluatie kunnen leiden tot verbetervoorstellen voor de verdere totstandkoming van een robuust basisnet op de modaliteiten water en weg.

Als onderdeel van de kwaliteitsborging binnen het VTH-stelsel vindt op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, vanaf 1 januari 2024 de Omgevingswet) iedere twee jaar een onderzoek plaats naar de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken. In 2023 is het onderzoek opnieuw uitgevoerd. Ditmaal is niet alleen de kwaliteit van de uitvoering van VTH onderzocht. Ook zijn de data van omgevingsdiensten in beeld gebracht en is het rijksdeel van het VTH-stelsel onderzocht. Dit onderzoek geldt als een nulmeting voor het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). In 2024 wordt het IBP VTH afgerond waarna met deze nulmeting en het onderzoek in 2025 in kaart gebracht wordt wat het effect van het IBP VTH is geweest.

Het jaar 2024 staat in het teken van verder invulling geven aan het ontwikkelen en vormgeven van toekomstbestendig veiligheidsbeleid voor de biotechnologie. Dit is beleid dat is toegesneden op nieuwe ontwikkelingen en innovaties, waarbij de veiligheid voor mens en milieu wordt gewaarborgd.

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
Waarom worden deze onderzoeken uitgevoerd?
IenW 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.

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De doorlichting Klimaatbeleid beoogt samenhang tussen de instrumentenevaluaties 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.

6.7 Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland

Op verzoek van de motie Hachchi c.s. (Kamerstukken II 2011/12, 33000 IV, nr. 28) wordt jaarlijks een overzicht van alle rijksuitgaven aan Caribisch Nederland (met uitzondering van de vrije uitkering ofwel het BES-fonds) toegevoegd aan de begroting van Koninkrijksrelaties (IV).

Naar aanleiding van de voorlichting van de Afdeling Advisering van de Raad van State (RvS) en het Interdepartementale Beleidsonderzoek Koninkrijksrelaties (IBO) volgt het kabinet de aanbeveling op om het overzicht

Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland aanzienlijk uit te breiden (Kamerstukken II 2019/20, 35300 IV, nr. 11). Doel hiervan is om de rol van het Ministerie van BZK te verstevigen en een meer integrale afweging van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland te bevorderen.

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.

Tabel 199 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland (bedragen x € 1.000)

Artikel/ instrument	Taak	Bijdrage	Realisatie	Ontwerpbegroting 2024				
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal uitgaven			**29.266**	**18.695**	**17.938**	**15.780**	**11.104**	**10.309**	**10.309**
Artikel 13 Bodem en Ondergrond			**10.912**	**12.552**	**9.135**	**8.785**	**8.787**	**7.992**	**7.992**
Subsidies (regelingen)	E	S	10.912	12.552	9.135	8.785	8.787	7.992	7.992
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid			**9.820**	**0**	**5.694**	**0**	**0**	**0**	**0**
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	9.820	0	5.694	0	0	0	0
Artikel 17 Luchtvaart			**5.765**	**4.066**	**777**	**775**	**465**	**465**	**465**
Opdrachten	R	S	287	385	467	465	465	465	465
Subsidies (regelingen)	R	I	420	420	310	310	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	R	I	5.058	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	1.550	0	0	0	0	0
Leningen	R	I	0	1.711	0	0	0	0	0
Artikel 18 Scheepvaart en havens			**0**	**100**	**100**	**3.100**	**100**	**100**	**100**
Opdrachten	E	S	0	100	100	100	100	100	100
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	0	0	3.000	0	0	0
Artikel 21 Duurzaamheid			**350**	**800**	**1.005**	**1.375**	**0**	**0**	**0**
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	350	800	1.005	1.375	0	0	0
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's			**1.500**	**480**	**530**	**1048**	**1055**	**1055**	**1055**
Opdrachten	E	S	72	103	96	614	621	621	621
Bijdrage aan agentschappen	R	S	231	252	134	134	134	134	134
Bijdrage aan medeoverheden	E	S	1.197	125	300	300	300	300	300
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie			**919**	**697**	**697**	**697**	**697**	**697**	**697**
Bijdrage aan medeoverheden	R	S	919	697	697	697	697	697	697
Artikel 99 Nog onverdeeld			**0**	**0**	**1.200**	**0**	**0**	**0**	**0**
Onvoorzien	E	I	0	0	1.200	0	0	0	0

Toelichting
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 14 Wegen en Verkeersveiligheid
Bijdrage aan de medeoverheden
Betreft de Bijdrage aan de medeoverheden voor infrastructurele werkzaamheden. Deze worden jaarlijks vanuit het Mobiliteitsfonds naar dit begrotingsartikel overgeboekt.

Artikel 17 Luchtvaart
Opdrachten
Bijdrage aan Aeronautical Information Publication (AIP) voor de BES-eilanden..

Artikel 18 Scheepvaart en havens
Opdrachten
Betreft een bijdrage voor de structurele dienstverlening van de bereikbaarheid en veiligheid van de havens op de BES-eilanden

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).

Artikel 99 Nog onverdeeld
Onvoorzien
Als onderdeel van het koopkrachtpakket zoals vastgesteld bij de begrotingsbesluitvorming in augustus 2023 worden extra middelen beschikbaar gesteld voor de drinkwatervoorziening op Caribisch Nederland (€ 1,2 miljoen). Bij de voorjaarsnota 2024 zal dit worden overgeheveld naar de bestaande subsidieregeling op artikel 13 Bodem en Ondergrond.

6.8 Bijlage 8: NGF

In onderstaande tabel is de uitgavenraming van NGF-projecten opgenomen die door IenW worden uitgevoerd.

Tabel 200 Uitgavenraming NGF-projecten (bedragen x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Totaal uitgaven NGF-Projecten	**10.147**	**130.632**	**146.129**	**136.941**	**128.629**	**40.330**	**38.474**
Subtotaal uitgaven Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)	*647*	*12.949*	*14.500*	*11.552*	*10.610*	*846*	*0*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens							
Opdrachten (DIL)	**647**	**12.949**	**14.500**	**11.552**	**10.610**	**846**	**0**
Subtotaal uitgaven Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)	*9.500*	*15.600*	*25.100*	*0*	*0*	*0*	*0*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens							
Subsidies (ZES)	**9.500**	**15.600**	**25.100**	**0**	**0**	**0**	**0**
Subtotaal uitgaven Luchtvaart in transitie (LiT)	0	*92.237*	*31.805*	*25.265*	*65.893*	*1.400*	*1.400*
Artikel 17 Luchtvaart							
Opdrachten (LiT)	**0**	**887**	**80**	**80**	**80**	**80**	**80**
Subsidies (LiT)	**0**	**89.940**	**30.405**	**23.865**	**64.493**	**0**	**0**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement							
Materiële uitgaven (LiT)	**0**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**
Personele uitgaven	**0**	**1.400**	**1.310**	**1.310**	**1.310**	**1.310**	**1.310**
Subtotaal uitgaven NL2120	*0*	*0*	*10.197*	*10.194*	*14.004*	*12.216*	*9.956*
Artikel 11 Intergraal Waterbeleid							
Subsidies (NL2120)	**0**	**0**	**7.033**	**7.963**	**8.274**	**8.274**	**7.361**
Bijdragen aan medeoverheden (NL2120)	**0**	**0**	**3.164**	**2.231**	**5.730**	**3.942**	**2.595**
Subtotaal uitgaven Groeiplan Watertechnologie (GPWT)	*0*	*0*	*15.980*	*13.426*	*13.095*	*13.015*	*21.595*
Artikel 11 Intergraal Waterbeleid							
Subsidies (GPWT)	**0**	**0**	**15.980**	**13.426**	**13.095**	**13.015**	**21.595**
Subtotaal uitgaven Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	*0*	*9.846*	*18.547*	*16.504*	*15.027*	*12.853*	*5.523*
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
Opdrachten (DMI)	**0**	**8.769**	**16.392**	**14.349**	**12.872**	**10.698**	**4.446**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement							

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Personele uitgaven (DMI)	**0**	**1.077**	**2.155**	**2.155**	**2.155**	**2.155**	**1.077**
Subtotaal uitgaven Maritiem Masterplan (MM)	*0*	*0*	*30.000*	*60.000*	*10.000*	*0*	*0*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens							
Opdrachten (MM)	**0**	**0**	**142**	**146**	**1.000**	**0**	**0**
Subsidies (MM)	**0**	**0**	**29.011**	**59.254**	**8.700**	**0**	**0**
Bijdragen aan Agentschappen (MM)	**0**	**0**	**438**	**300**	**0**	**0**	**0**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement							
Personele uitgaven (MM)	**0**	**0**	**409**	**300**	**300**	**0**	**0**

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 wordt in de periode 2022 – 2026 uitgevoerd. In 2024 ligt de focus op het delen van data over containers en over de planning van zeeschepen tussen en binnen zeehavens en het achterland. Het programma draagt in 2024 tevens bij aan het neerzetten van de EU-standaard voor data delen in de logistiek en de vorming van de EU 'mobility data space'.

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 heeft een looptijd van 8 jaar.

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.

NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland
Voor het project NL2120 is in totaal € 110,0 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het NGF, waarvan € 40,0 miljoen voorwaardelijk. Dit project zet zich in voor het groene verdienvermogen van Nederland en richt zich op natuurlijke oplossingen (nature-based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Het project start in 2024 en heeft een looptijd van 10 jaar.

Groeiplan Watertechnologie
Voor het NGF-project Groeiplan Watertechnologie is in 2023 in totaal € 135,0 miljoen beschikbaar gesteld. Dit project heeft als doel nieuwe technologieën voor de beschikbaarheid van (schoon) water te ontwikkelen en deze zowel nationaal als internationaal te vermarkten.

Dutch Metropolitan Innovations
Voor het NGF-project Dutch Metropolitan Innovations wordt € 85,0 miljoen beschikbaar gesteld door het NGF; aanvullend investeren bedrijven € 42,0 mln. en gemeenten € 55,0 mln. Deze investeringen hebben als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data in het fysieke domein t.b.v. slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitstransitie. DMI start op 1 juli 2023.

Maritiem Masterplan
Met het Maritiem Masterplan (€ 100 miljoen onvoorwaardelijk en € 110 miljoen voorwaardelijk toegekend) wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Het project start begin 2024 en heeft een looptijd van tien jaar.

6.9 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 beleidsterrein 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 IenW 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 IenW:
- Klimaatverandering en luchtkwaliteit
- Duurzaam produceren
- Verminderen van risico's van stoffen, stralingen en 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 decentralisatieuitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder van beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder.

VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW)
OCW heeft geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. Het departement oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.

IX Financiën (FIN)
Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied 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; milieugerelateerde 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 extracomptabel 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-energieneutraal en circulair bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en energiebesparende 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.

XIII Economische Zaken en Klimaat (EZK)
De uitgaven bij Economische Zaken en Klimaat op het gebied van duurzame energieproductie, CO_2-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 201 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
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 202 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 203 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 204 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
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	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	19	19.02	Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	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 205 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	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	13	13.04	Ruimtegebruik bodem
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	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	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

6.10 Bijlage 10: Afkortingenlijst

Tabel 206 Afkortingenlijst

A.

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
ASA	Algemeen Strategisch Advies
AVVN	Algemene Vergadering van de VN
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
AZ	Ministerie van Algemene Zaken

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
BHOS	Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
BIRK	Budget Investeringen 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 Verkeerslawaai
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken

BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

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
CLU	Complete Lijn Uitschakeling
CN	Caribisch Nederland
CO_2	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

D.

DAW	Deltaplan Agrarisch Waterbeheer
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
DIL	Digitale Infrastructuur Logistiek
DMS	Documentmanagementsysteem
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DTS	Digitale Transport Strategie
DuMo	Duurzame Mobiliteit

E.

EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECMWF	European Centre for Medium-Range Weather Forecasts/Europees Centrum voor Weersverwachting en op Middellang Termijn
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EETS	European Electronic Toll Service/ Europese elektronische tolheffingsdienst
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_2 emissiehandelssysteem
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
EY	Ernst & Young
F.	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FQD	Fuel Quality Directive
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
fte	Fulltime Equivalent
G.	
GA	General Aviation
GEMS	Global Environment Monitoring System
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GNSBI	Greater North Sea Basin Initiative
GPWT	Groeiplan Water Technologie
GT	Gross tonnage / bruto tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
H.	
HCS	Hoge Colleges van Staat
HDA	Hoofd Dienst Aanbieder
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HLPW	High Level Panel on Water
HRN	Hoofdrailnetwerk
HSL	Hogesnelheidslijn
HVP	Herstel- en Veerkrachtplan
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersystemen
I.	
IBP	Interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds, nu het Mobiliteitsfonds (MF)
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
IPDC	International Panel for Deltas and Coasts/Internationaal Panel voor Delta's en Kustgebieden
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRM	Integraal Riviermanagement
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak

J.

JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid

K.

KBF	Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen
KDC	Knowledge & Development Center
KEV	Klimaat- en Energieverkenning
KF	Klimaatfonds. Zie ook KTF.
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
KTF	Klimaat- en Transitiefonds. Zie ook KF.
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
KWIV	kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening

L.

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

M.

MER	Milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds, voorheen het Infrastructuurfonds (IF)
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MMP	Maritiem Masterplan
MOU	Memorandum of Understanding
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol
MSP	Maritieme Ruimtelijke Planning
MS1	Mariene Strategie 1
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

N.

NABO	Niet Actief Beveiligde Overweg
NAL	Nationale Agenda Laadinfra
NALV	Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid
NAS	Nationale Adoptie Strategie/Klimaatadaptatiestrategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer

NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NFI	Niet-Financiële Instrumenten
NGF	Nationaal Groeifonds
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH_3	Ammoniak
NIB	Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn
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_2	Stikstofdioxide
NOx	Stikstofoxiden
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NPLG	Nationaal Programma Landelijk Gebied
NPRA	Nationaal Programma Radioactief Afval
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OBW	Omgevingsberaad Waddengebied
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

P.

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	Partiële Herziening
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PM2,5	Particular Matter met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 µm
PNZ	Programma Noordzee
POW	Programma onder de omgevingswet

PRTR	(Kiev Protocol on) Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling
PvW	Partners voor Water
R.	
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
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallaties
S.	
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SADC	Schiphol Area Development Company
SCR	Selective Catalytic Reduction
SDG	Sustainable Development Goal
SEA	Strategische Evaluatieagenda
SEB	Schoon en Emissieloos Bouwen
SES	Single European Sky
SG	Staten-Generaal
SGBP's	Stroomgebiedbeheerplannen
SIWI	Stockholm International Water Institute
SLA	Schone Lucht Akkoord
SO_2	Zwaveldioxide
SPI	Safety Performance Indicators
SPUk	Speciale Uitkering
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
SW	Stoffen en Waterketen
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TEN-T	Trans-European Transport Network
TK	Tweede Kamer der Staten-Generaal
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid

TVOV	Transitievangnet OV
U.	
UBR	Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UPV	Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
UvW	Unie van Waterschappen
V.	
VAMEX	Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
Vamil	Willekeurige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VGS	Vervoer Gevaarlijke Stoffen
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
VWH	Vrachtwagenheffing
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WaU	Werken aan Uitvoering
Wbb	Wet bodembescherming
WCEF	World Circular Economy Forum
WGO	Wetgevingsoverleg
WKK	Water Kwaliteit en Kwantiteit
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Woo	Wet open overheid
WUR	Wageningen University & Research
Z.	
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen