



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

*Introductiedossier*

# Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

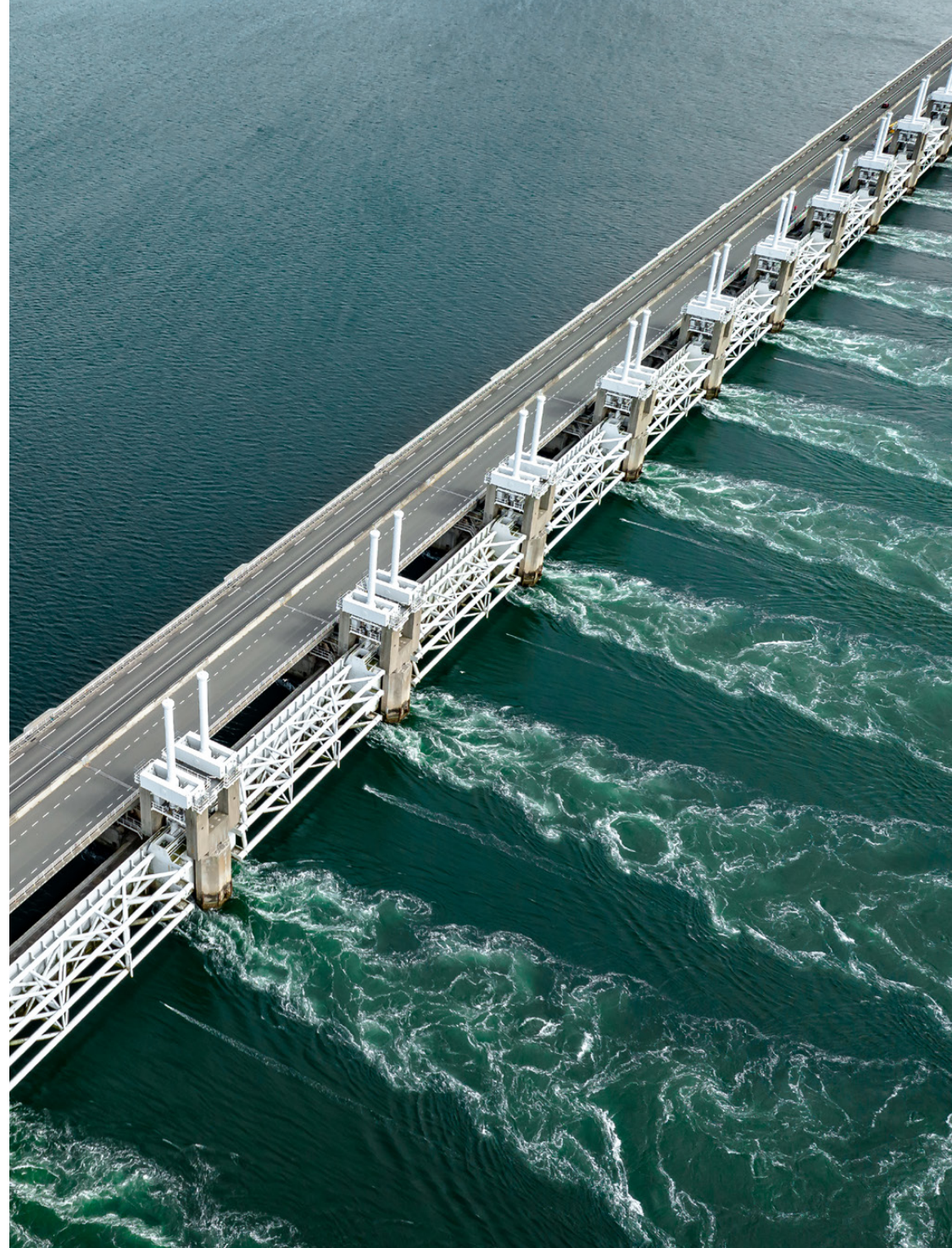
*Inhoudelijk deel*

april 2024



# Inhoudsopgave introductiedossier inhoudelijk deel

Leeswijzer	3
Waar staat lenW voor?	4
lenW werkt samen	6
<b>1 Beleidskern lenW - prioriteiten</b>	<b>8</b>
DGWB	9
DGMI	26
DGMo	46
DGLM	70
Caribisch deel van het Koninkrijk	90
<b>2 Uitvoering en Toezicht</b>	<b>92</b>
Rijkswaterstaat	93
Inspectie Leefomgeving en Transport	96
<b>3 Organisatie-overstijgende onderwerpen</b>	<b>104</b>
Digitalisering	105
Cybersecurity	108
Procesmatige randvoorwaarden	110
Wet- en regelgeving	110
Beleidskompas	112
Financiën	113



# Leeswijzer

Voor u ligt het inhoudelijk gedeelte van het overdrachtdossier van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Hierin staan de meest belangrijke onderwerpen die spelen binnen IenW. In het eerste gedeelte staan de opgaven, de werkwijzen en de (internationale) samenwerkingsverbanden. Daarna volgen de inhoudelijke dossiers, gesorteerd op directoraat-generaal (DG). Per onderwerp wordt ingegaan op de achtergrond, stand van zaken en concrete doelen. Daarna volgen uitvoering en toezicht, beleidsoverstijgende onderwerpen en randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid. Het laatste gedeelte gaat in op de financiën.



# Waar staat lenW voor?

**Het ministerie van lenW werkt aan een mooier, schoon, veilig, duurzaam en bereikbaar Nederland. Het zorgt voor een bereikbaar land met sterke dijken, waarin je veilig van A naar B komt. Voor een land met schone lucht, een schone bodem en schoon water. Een land waar we zuinig zijn op grondstoffen en materialen zoveel mogelijk opnieuw gebruiken. Waar we ons duurzaam verplaatsen. Hierbij staat het ministerie voor grote uitdagingen met gemeenschappelijke, maar ook veel tegengestelde belangen. Denk hierbij aan aandacht voor het milieu in combinatie met snel en veilig van A naar B. Of economische groei en een veilige infrastructuur, in balans met een gezonde leefomgeving.**

lenW'ers werken elke dag samen aan ons land. Daarbij slaan beleidsmakers van het ministerie de handen ineen met uitvoerders van Rijkswaterstaat en van zelfstandige bestuursorganen zoals het CBR, of de RDW. Verder werken we nauw samen met de toezichthouders van de Inspectiedienst voor de Leefomgeving en Transport (ILT) en ANVS, en ook met het KNMI, de Deltacommissaris en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Bij het werk aan de publieke zaak zijn al deze invalshoeken, taken en verantwoordelijkheden even belangrijk.

Samen vormen ze het sterke vlechtwerk van kennis, beleid, uitvoering en toezicht dat nodig is voor een coherente aanpak van de grote opgaven voor een bereikbaar, veilig en mooi Nederland. En net als de operationele disciplines zijn ook de inhoudelijke thema's met elkaar verbonden. Waterveiligheid, waterkwaliteit, dijken, waterwegen, wegen, spoor, scheepvaart, luchtvaart, klimaatadaptatie, duurzaamheid: het een heeft steeds met het ander te maken. Daarom werken onze DG's altijd samen, en kiezen we voor een 'integrale aanpak'. We zoeken dus altijd de verbinding tussen de grote beleidsthema's en programma's. En alles wat we doen, doen we duurzaam. Dat is niet altijd makkelijker, maar wel cruciaal voor het halen van onze doelen.

Concreet voorbeeld van afgelopen jaar is het terugbrengen van de balans tussen de belangen van omwonenden en de luchtvaartsector rondom Schiphol. Ander voorbeeld is de zogeheten 'schuif' van aanleg van nieuwe infrastructuur naar beheer en onderhoud die lenW als gevolg van de stikstofproblematiek heeft moeten maken. Rijkswaterstaat focust als gevolg hierop de komende jaren meer op instandhouding en vervangen van infrastructuur, in plaats van nieuwe aanleg.

Andere blikvangende onderwerpen van de afgelopen jaren zijn onder meer het invoeren van Water en Bodem Sturend (zie ook Water en Bodem Sturend). Dat is een principe waarbij staat van bodem en water sturend is bij ruimtelijke planvorming. Ook werd in de afgelopen

regerperiode het belang van goede bereikbaarheid van het hele land onderstreept. Er is 7,5 miljard euro vrijgemaakt voor de ontsluiting van woonwijken. Dit geldt is in de afgelopen twee jaar in nauwe samenwerking met BZK toebedeeld aan verschillende gebiedsontwikkelingen. Daarnaast werkte lenW aan legio andere onderwerpen, van het invoeren van statiegeld op blikjes, tot het invoeren van milieuzones en zero-emissiezones.

Het werk van lenW is concreet en raakt vrijwel alle aspecten van de fysieke leefomgeving. Tastbaar via de wegen, het spoornetwerk, de waterwegen en de luchthavens. Minder tastbaar via de essentiële digitale kant van onze netwerken en leefomgeving, en de (cyber)veiligheidsaspecten hiervan. Het lenW werk omvat ook de randvoorwaarden voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving. Een belangrijke recente impuls om inwoners beter te beschermen, is het OVV-rapport 'Industrie en omwonenden'. Hieruit bleek dat de gezondheid van omwonenden van industrie betere bescherming verdient door bedrijven, lokale overheden en omgevingsdiensten. Een belangrijke doorsnijdende opgave van lenW is de transitie naar een circulaire economie. Deze biedt kansen en oplossingen voor alle andere opgaven waar we voor aan de lat staan.

De verschillende transitie, opgaven en ambities van lenW hebben directe invloed op andere nationale én internationale vraagstukken, zoals de energietransitie, de stikstofcrisis, en de bouw van nieuwe woningen. Integraal werken via en interdepartementale en internationale samenwerking staan daarom centraal in het werk van lenW.

Internationale samenwerking is onderverdeeld in mondiaal, Europees en bilateraal (zowel binnen als buiten Europa) Mobiliteit, transport, water, circulaire economie, milieu en klimaat zijn allemaal grensoverschrijdende beleidsvelden. Daarbij zien we om ons heen een wereld die snel verandert met diverse mondiale uitdagingen (o.a. gezondheid, klimaat, biodiversiteit, vervuiling) en geopolitieke spanningen en verschuivingen. Deze ontwikkelingen stellen ons voor uitdagingen en bieden tegelijkertijd ook vaak kansen. Via onze internationale activiteiten anticiperen we goed op uitdagingen én verzilveren we zoveel mogen van de kansen voor Nederland.

De inzet van lenW in Caribisch Nederland valt niet onder internationaal beleid, aangezien zij onderdeel van ons koninkrijk zijn. Deze inzet valt onder nationaal beleid, en raakt in beginsel alle beleidsterreinen van lenW. Meer hierover leest u onder het kopje '[Caribisch Nederland](#)'.

# IenW werkt samen

IenW bestaat uit beleidsdg's, stafdiensten (dienstonderdelen die de beleidsdg's ondersteunen), uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat (RWS) en toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In het organogram van IenW vindt u daarnaast het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), die qua bedrijfsvoering (interne verzelfstandiging) wat meer los van het ministerie staan. Voor de uitvoering zijn ook de IenW zelfstandig bestuursorganen (ZBO's) van belang. Het gaat hierbij onder meer om het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Dienst Wegverkeer (RDW), de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast is beleidsdeelneming ProRail ondergebracht bij IenW. De samenwerking met en aansturing van onze uitvoering vindt plaats in de bestuurlijke driehoek van opdrachtgever-uitvoeringsorganisatie-eigenaar. De opdrachtgevende rol ligt bij de betreffende beleidsdg. De rol van eigenaar is belegd bij de SG en de pSG. De directie Eigenaarsadvisering adviseert hun over de over de continuïteit en kwaliteit van de IenW-uitvoering. Meer informatie en organogrammen over de organisatie van IenW vindt u in het organisatiegedeelte van het overdrachtdossier.

## Kompas

Een belangrijk instrument voor de wijze van werken binnen IenW is het Kompas. Dit heeft de Bestuursraad de afgelopen jaren ontwikkeld. Het Kompas wordt ingezet voor de ontwikkeling van de organisatie en cultuur van de beleidskern en ondersteunende directies. Meer over het Kompas leest u in het organisatiegedeelte.

## Samenwerking

Bij het maken van goed beleid is het heel belangrijk dat inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties betrokken worden. Plannen worden beter door (ervarings)kennis en ideeën op te halen en belangen en zorgen komen in beeld. De samenleving mag dit ook van ons verwachten, omdat onze plannen gevolgen hebben.

Participatie is maatwerk. Het is belangrijk dat er bij ieder dossier, project of programma op het juiste (ambtelijke en politieke) niveau een bewust besluit wordt genomen over een participatieproces dat passend is bij de opgave, de belangen die op het spel staan en de (politiek bepaalde) beïnvloedingsruimte. Een proces dat recht doet aan de belangen, zorgen en kennis in de samenleving en een proces dat mensen het gevoel geeft dat ze zorgvuldig betrokken zijn.

Bij lenW is er een directie Participatie om te adviseren over slimme keuzes bij participatieprocessen. Deze adviezen worden per dossier op maat gemaakt. Ze zijn gebaseerd op verschillende expertisegebieden die verzameld en ontsloten worden via het Kennisknooppunt Participatie.

Daarnaast is een goede samenwerking tussen beleid en uitvoering belangrijk. De uitvoeringsorganisaties en publieke dienstverleners van lenW doen veel goed werk en maken beleid in de praktijk mogelijk, maar hebben ook de nodige uitdagingen en knelpunten. Deze punten zijn verzameld in de Stand van de Uitvoering (2023). Denk aan generieke wetgeving die niet goed aansluit bij de specifieke context van een organisatie of financiële behoeften versus beschikbare middelen (bijvoorbeeld kosten voor instandhouding bij RWS en ProRail). Denk ook aan de impact die nieuwe digitaliserings- en security-eisen met zich mee brengen. Kern is dat bij het maken van beleid goed rekening moet worden gehouden met de uitvoerbaarheid daarvan. Het gaat dan zowel om bestaand als nieuw beleid.

lenW is een kennisintensief departement. In het fysieke domein is natuurwetenschappelijke kennis van grote betekenis om onzekerheden te verkleinen. Inhoudelijke en institutionele kennis over de beleidsvelden waarop lenW opereert en gedragsinzichten zijn van belang om effectieve maatregelen te kunnen nemen. In de Strategische Kennis- en Innovatie-agenda's (ook wel SKIA's genoemd) geeft lenW aan welke kennis we de komende jaren nodig hebben. Bijvoorbeeld met welke technische ontwikkelingen wij rekening moeten houden bij de aanleg van wegen, de verdere groei van onze steden of een effectief waterbeleid.

lenW werkt samen met verschillende kennispartners. Zo is Rijkswaterstaat een kennisbasis van formaat en bouwt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid mee aan het kennisfundament van het mobiliteitsbeleid. lenW benut de kennis van KNMI, RIVM, Deltares, TNO, Marin en NLR en de planbureaus (PBL, SCP, CPB). Daaromheen ligt een aantal kennisrelaties met universiteiten en private onderzoeksbureaus.

# 1 Beleidskern IenW - prioriteiten



# DGWB

## Waar staat DGWB voor?

Het directoraat-generaal Water en Bodem (DGWB) zet zich samen met anderen in om Nederland te beschermen tegen hoogwater, een verantwoord (mede)gebruik van de zee en we sturen op een duurzaam en veilig gebruik van het water-bodemsysteem. Bij DGWB werken zo'n 300 collega's aan een water-bodemsysteem dat bestand is tegen wateroverlast en droogte en blijvend kan voorzien van de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats. We geven richting en invulling aan klimaatadaptatie door (internationale) klimaatopgaven te vertalen naar uitvoerbaar en toekomstbestendig beleid. Zo dragen we bij aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

In dit hoofdstuk leest u meer over een selectie van de onderwerpen die spelen bij het directoraat-generaal Water en Bodem. In het organisatiedeel van dit introductiedossier vindt u meer informatie over de organisatie, het werkveld en de stakeholders van DGWB. Ook leest u in het organisatiedeel meer over de Deltacommissaris, die ervoor zorgt dat het Deltaprogramma tot stand komt en wordt uitgevoerd, en het KNMI, het nationale kennis- en datacentrum voor weer, klimaat en seismologie.

1. Water en Bodem sturend	10
2. Klimaatadaptatie	11
3. Waterveiligheid	12
4. Droogte en zoetwaterbeschikbaarheid	14
5. Drinkwater	15
6. Noordzee, Caribische Zee en Oceanenbeleid	16
7. Grote Wateren	17
8. Klimaatadaptatie en Water Internationaal	19
9. Kaderrichtlijn Water (KRW)	20
10. Bodembeleid	21
11. Financiële middelen bodemsanering	22
12. Waterschappen	23
13. Fysieke leefomgeving en de Omgevingswet (FLOW)	24
14. Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)	25

# 1. Water en Bodem sturend

## Achtergrond

Voldoende, schoon water en een gezonde bodem zijn van groot belang voor iedereen in ons land. Eeuwenlang hebben we met eigen handen ons land gemaakt tot wat het is. Maar nu lopen we steeds meer tegen de grenzen aan, vanwege de snelle verandering van het klimaat en door het intensieve gebruik. We hebben te maken met toenemende weersextremen. Tegelijk stijgt de zeespiegel gestaag en worden we geconfronteerd met steeds grilliger waterafvoer in rivieren en beken (zie ook [Waterveiligheid](#)). Bodemdaling in combinatie met lage waterstanden beschadigt funderingen van gebouwen en infrastructuur (zie ook [Bodembeleid](#)). Langdurige droogte in combinatie met hogere temperaturen (hitte) beïnvloedt ons bestaan (zie ook [Droogte en Zoetwaterbeschikbaarheid](#)). Binnen-dringende verzilting hindert het bestaande agrarisch gebruik. En voldoende drinkwater is niet langer vanzelfsprekend, ook al realiseren we ons dat nog maar nauwelijks. De bevolking groeit en de ruimte-vraag voor wonen en economie neemt toe terwijl elke vierkante meter al is bestemd. Er zijn indringende keuzes nodig in de ruimtelijke inrichting van ons land. Het overschrijden van de grenzen van het water- en bodemsysteem raakt de zekerheid van ons bestaan. We moeten leren deze grenzen opnieuw te respecteren en voorop te zetten bij onze ruimtelijke keuzes. Water en bodem sturend is hiermee een sturend principe geworden waaruit IenW werkt, dat ook invloed heeft op andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals woningbouw en aanleg van infrastructuur.

## Huidige stand van zaken

Op 25 november 2022 stuurde het kabinet de Tweede Kamer een uitgebreide brief over Water en Bodem sturend. Daarin formuleert het 7 uitgangspunten:

1. Niet afwentelen; niet op toekomstige generaties, niet op andere gebieden of functies, en niet van privaat naar publiek;
2. Meer rekening houden met extremen;
3. In samenhang omgaan met wateroverlast, droogte en bodem;
4. Meerlaagsveiligheid;
5. Minder afdekken, minder vergraven, niet verontreinigen;
6. Integrale aanpak in de leefomgeving;
7. Comply or explain.

Deze uitgangspunten zijn vertaald naar 33 structurerende keuzes die worden vormgegeven via 54 maatregelen. Ze staan beschreven in de in juli 2023 vastgestelde Landelijke Strategie en Interbestuurlijke Uitvoeringsagenda Water en Bodem Sturend. Bestuurlijk is afgesproken om de keuzes en maatregelen voor bodem, ondergrond en grondwater uit te werken in het NOVI Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater (programma onder de Omgevingswet). De Structuurvisie Ondergrond (STRONG) gaat ook op in dit programma. Met het programma lopen we vooruit op mogelijke vereisten uit de Europese richtlijn “Bodemmonitoring en weerbaarheid”. Het gaat om een interbestuurlijk en interdepartementaal programma. Vaststelling is gepland voor begin 2025.

## Concrete doelen

Mijlpalen en activiteiten 2024

- Borgingskalender Water en Bodem Sturend – waarin in samenwerking met IPO, VNG en UvW is geconcretiseerd de wijze waarop planologisch, juridisch en/of bestuurlijk de realisatie van de maatregelen wordt gestimuleerd en geborgd.
- Taskforce Water en Bodem Sturend – waarmee enerzijds de realisatie van de maatregelen regionaal en lokaal wordt ondersteund met advies en kennis en anderzijds de regionale en lokale ervaringen voor anderen landelijk beschikbaar worden gemaakt.
- WBS in beeld – waarmee op basis van data de inhoud van water en bodem sturend visueel wordt gemaakt ter ondersteuning van de toepassing en realisatie van WBS in de regio
- WBS in de regio – waarmee in nauwe samenwerking met het College van Rijks Adviseurs de toepassing van WBS in 7 gebieden in Nederland plaats heeft
- Jaarlijkse Kamerrapportage – De Kamer zal jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van de realisatie, opgebouwd vanuit onder meer bestaande rijksprogramma’s die invulling geven aan WBS.

## 2. Klimaatadaptatie

### Achtergrond

De klimaatverandering gaat steeds sneller (zie de recente [KNMI-scenario's](#)). Hierdoor wordt de schade door wateroverlast, droogte en hitte groter. We hebben dit al gezien bij de overstromingen in Limburg, de hoge waterstand van afgelopen winter en de droge zomers van de afgelopen jaren. Dit maakt onze infrastructuur extra kwetsbaar en dat vraagt om ingrijpende ruimtelijke keuzes. Het is daarbij belangrijk om ruimtegebruik te baseren op de randvoorwaarden vanuit het water- en bodemsysteem. Kortom: We moeten de inwoners van Nederland beter beschermen tegen extreem weer.

### Klimaatadaptatie voor de 4 netwerken van lenW (HWN, HVWN, HWS en het spoor).

lenW is vanuit het Rijk coördinerend voor klimaatadaptatie. Daarnaast heeft het een eigen verantwoordelijkheid voor het klimaatbestendig maken van wegen, spoor, vaarwegen en het hoofdwatersysteem. Er zijn stresstesten uitgevoerd en de resultaten zijn verwerkt in de [Rijkswaterstaat Klimaat-effectatlas \(rws.nl\)](#). Er is nu nog geen structurele financiële dekking voor klimaatadaptatie en het is ook nog niet opgenomen in de scope van het Basis Kwaliteitsniveau Netwerken (BKN). Het is belangrijk om klimaatadaptatie te verankeren in beleid en uitvoering.

### Caribisch deel van het Koninkrijk

De Caribische (BES) eilanden Bonaire, Saba en Sint-Eustatius hebben elk hun eigen specifieke uitdagingen op het gebied van water en bodem, die zowel invloed hebben op de unieke natuur van de eilanden als op

de inwoners hiervan. Het Rijk ondersteunt de openbare lichamen om deze uitdagingen het hoofd te bieden. Zo is er gestart met het in beeld brengen van de klimaatrisico's via een klimaat-effectatlas. Ook wordt met het KNMI het traject gestart om specifieke klimaatscenario's voor de bovenwindse en benedenwindse eilanden te publiceren. Voor de drie BES eilanden ondersteunen de departementen lenW, EZK en BZK het opstellen van een klimaatagenda. Ook ondersteunt lenW de landen Aruba, Curaçao en Sint-Maarten bij klimaatadaptatie.

### Huidige stand van zaken

De aanpak van klimaatverandering bestaat uit verschillende onderdelen, zoals het in beeld brengen van kwetsbaarheden via de stresstesten van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA), bovenregionale stresstesten, analyse van de klimaat-impacts door het Planbureau voor de Leefomgeving, de nieuwe Klimaat-effectatlas op basis van de KNMI-scenario's en de aanpak voor vitale sectoren. Daarnaast worden er doelen ontwikkeld voor klimaatadaptatie van de lenW-netwerken wegen, spoor, waterwegen en hoofdwatersysteem en worden normen en criteria ontwikkeld voor klimaatadaptatieve bouw en locatiekeuze.

lenW biedt daarnaast ondersteuning aan de 45 werkregio's van DPRA waarin gemeenten, waterschappen, provincies, (netwerk)organisaties betrokken bij vitale functies en hun stakeholders verder uitwerking geven aan het klimaatbestendig maken van beleid en uitvoering.

Het vergroten van waterbewustzijn is een ander aspect waar lenW zich voor inzet. Het gaat dan met name om vergroening van tuinen, drinkwaterbesparing, onderzoek naar een waterlabel en wateroverlast. Verder biedt lenW data aan, ter kennisdeling, maar ook zodat bijvoorbeeld de financiële sector klimaatadaptatie mee kan nemen in hun investerings- en verzekeringsbeslissingen.

### Concrete doelen

- Bovenregionale stresstesten uitgevoerd door provincies (2024)
- Besluit over wijze van wettelijke verankering van de maatlat Klimaatadaptatieve groene gebouwde omgeving (de Landelijke Maatlat) en publicatie Ruimtelijk Afwegingskader (locatiekeuze) (2024)
- Afronding nieuwe Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) met als speerpunten: concrete doelen, klimaatrechtvaardigheid, monitoring en financiering (2025)
- Herijking Deltaprogramma (2026)
- In 2024 worden klimaatplannen door de openbare lichamen opgesteld voor elk van de BES-eilanden. Het Rijk ondersteunt dit samen met BZK, lenW en EZK.

### 3. Waterveiligheid

#### Achtergrond

Nederland is kwetsbaar voor overstromingen vanuit grote rivieren, meren, de Noordzee en de Waddenzee. Zonder waterkeringen zou ongeveer 50% van ons land regelmatig onder water staan. Klimaatadaptatie vergroot onze opgave in waterveiligheid. Zo krijgen we door steeds vaker voorkomende zeer warme, natte en droge periodes in het rivierengebied te maken met langdurige periodes van extreem hoogwater en extreem laagwater. Ook is er door erosie sprake van bodemdaling in de Rijntakken en de Maas en deze daalt nog steeds verder. Dit heeft grote impact op de binnenvaart, de natuur, op zoetwater, de regionale economie en op de waterveiligheid.

Het waterveiligheidsbeleid heeft drie hoofdonderdelen:

1. Dijkversterking langs zowel rivieren en kust in het Hoogwaterbeschermingsprogramma en dijken veilig houden in (dagelijks) beheer (zorgplicht)
2. Goede inrichting van het rivierengebied voor de toekomst in het programma Integraal Riviermanagement.
3. Grootschalige studie naar zeespiegelstijging op de lange termijn.

#### Huidige stand van zaken

Vanaf 1 januari 2017 gelden nieuwe wettelijke normen voor waterveiligheid voor primaire waterkeringen. Deze toekomstgerichte normen zijn gebaseerd op de kans dat een overstroming zich daadwerkelijk voordoet en op de gevolgen van een eventuele overstroming. Ook is vooruitgelopen op hogere rivierafvoeren en zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering. Zo kan er gericht worden geïnvesteerd in waterveiligheid.

Eén keer in de 12 jaar toetsen beheerders of hun primaire keringen nog voldoen aan de normen volgens de Waterschapswet. In november 2023 is een brief naar de Eerste en Tweede kamer gestuurd over de uitkomst: 62% voldoet nog niet aan de norm. Keringen hoeven meestal niet over de volle lengte worden aangepakt. Geschat wordt dat van de 3.500 km aan primaire keringen ongeveer 2.000 km aangepakt moet worden. De totale kosten liggen tussen de 15,7 en 32,9 miljard euro, met een gemiddelde van grofweg 24 miljard euro (prijspeil 2023). Bijna 1000 km is al opgenomen in het huidige hoogwaterbeschermingsprogramma 2024-2035. De kans dat dit vertraging oploopt door kostenstijging en het achterlopen op de planning is aanwezig.

Voor regionale rijkskeringen geldt dat de eerste toetsronde is afgerond. In totaal voldoet 31% (157 km) niet aan de norm en voor de waterkerende kunstwerken (sluizen, stuwen, duikers, etc.) is dat 17% (13 objecten). De voortgang van de versterkingsmaatregelen wordt jaarlijks gerapporteerd in het MIRT-overzicht.

#### Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

In december 2023 heeft de Ministerraad het Ontwerp Programma IRM vastgesteld. Dit programma valt onder de Omgevingswet en gaat over het nieuwe rivierenbeleid voor de rivierbodemplugging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Dit beleid richt zich op waterveiligheid, de beschikbaarheid van zoetwater en drinkwater, natuur en ecologische waterkwaliteit, bevaarbaarheid en regionale economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.

Maatregelen zoals dijkverlegging, uiterwaardeverlaging of een nevengeul, vragen om ruimte, soms zelfs om méér ruimte dan nu al in de uiterwaarden is gereserveerd. Een eerste inschatting daarvan staat op de 'ruimtekaart' in het Programma IRM en moet helpen bij het maken van ruimtelijke keuzes en het vinden van een nieuwe balans in het gezamenlijk gebruik van het rivierengebied. Het vormt ook de input voor de Nota Ruimte.

### Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS)

In 2019 zijn we samen met de Deltacommissaris het Kennisprogramma Zeespiegelstijging gestart om de gevolgen van zeespiegelstijging voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening te onderzoeken. Daarbij kijken we niet alleen naar de gevolgen voor het huidige systeem maar ook naar opties voor de lange termijn. Denk aan een tweede kustlijn of intensiever leren samenleven met het water. In 2023 zijn de eerste resultaten samengevat in de tussenbalans. De belangrijkste conclusies zijn:

- Ongeveer twee derde van de keringen moet na 2050 opnieuw versterkt worden.
- Bij 3 meter zeespiegelstijging is circa 10 tot 90 meter extra breedte nodig om de dijken op sterkte te houden, met uitschieters van meer dan 150 meter.
- Bij 3 meter zeespiegelstijging is 2,5 tot 4 keer meer zand nodig om de kustzone te beschermen.
- Wanneer we ook na 2050 onze dijken blijven versterken en de overige omstandigheden gelijk blijven, kunnen de primaire keringen technisch gezien waarschijnlijk een zeespiegelstijging van 3 meter opvangen.
- Daarnaast is de huidige strategie voor de waterveiligheid in de kustzone effectief en adaptief. We moeten er wel voor zorgen dat er ook voor de lange termijn voldoende zand voorradig is voor suppletie.

### Concrete doelen

- In 2050 moeten alle primaire waterkeringen aan de huidige waterveiligheidsnormen voldoen.
- De versterkingsopgave van de primaire keringen wordt tot en met 2025 met de beheerders verder aanscherpt. Ook onderzoeken we of aanpassing van de huidige wettelijke (financiële) afspraken tussen rijk en waterschappen nodig is.
- Het Beoordeling- en Ontwerpinstrumentarium (BOI) wordt doorontwikkeld en geactualiseerd vanwege de KNMI23-klimaatscenario's. In de periode 2023-2035 gaan beheerders aan de slag met de tweede beoordelingsronde van de primaire waterkeringen (LBO2).
- De evaluaties van de waterwet en subsidieregeling hoogwaterbeschermingsprogramma gaan eind 2024 naar de Kamer.

### IRM

- Vaststelling van het definitieve Programma IRM (zomer 2024)
- Herijking Voorkeursstrategie Rivieren van het Deltaprogramma (2026) gevolgd door het vastleggen van de verder geconcretiseerde beleidskeuzes over bodemligging (niveau), afvoercapaciteit en afvoerdeling (hoeveel water moet over welke rivier worden gestuurd) en integrale samenwerking. Op dit moment wordt hiervoor een planning gemaakt.

### KPZSS

- In maart 2024 zijn door het Kennisprogramma Zeespiegelstijging de resultaten gepubliceerd over mogelijke lange termijnoplossingen voor waterveiligheid.
- Daarnaast wordt tot eind 2026 onderzoek gedaan naar de impact van zeespiegelstijging voor andere functies (zoals ruimtegebruik).

## 4. Droogte en zoetwaterbeschikbaarheid

### Achtergrond

Nederland heeft te maken met toenemende periodes van droogte veroorzaakt door klimaatverandering. Van de laatste zes jaar waren er vier droog, waarvan 2018 en 2022 extreem droog. Droogte gecombineerd met intensief watergebruik zorgt voor zoetwatertekorten. Dit leidt tot schade aan natuur, landbouw, scheepvaart, industrie, infrastructuur en gebouwen. Door zoetwatertekort is het lastig om verzilting overal te bestrijden. Ook wordt de waterkwaliteit slechter doordat concentraties van schadelijke stoffen en nutriënten toenemen bij weinig water. Ruimtelijke inrichting, landgebruik en bedrijfsvoering moeten zich aanpassen aan de waterbeschikbaarheid en de bodemcondities.

Vraag en aanbod moeten in balans worden gebracht en gehouden en we moeten het schaarse water slim verdelen. Gebruikers moeten zuinig en efficiënt met water omgaan en voorbereid zijn op vaker voorkomende zoetwatertekorten.

### Huidige stand van zaken

“Nederland weerbaar tegen zoetwatertekorten in 2050”. Dat is waar heel Nederland aan werkt met het Deltaprogramma Zoetwater (DPZW). In de eerste periode van het programma (2015-2021) hebben rijk en regio zoetwatermaatregelen uitgevoerd ter waarde van 400 miljoen euro (waarvan 150 miljoen euro rijksbijdrage via het Deltafonds). In de periode 2022-2027 (Fase 2) investeren we ca. 800 miljoen euro, waarvan 250 miljoen euro rijksbijdrage. De uitvoering hiervan is in volle gang. We zijn ook bezig met de voorbereiding voor Fase 3 (2028-2023). Waarschijnlijk is een veelvoud aan investeringen nodig om Nederland “droogtebestendig” te maken.

De recente KNMI Klimaatscenario's 2023 geven aan dat extreem droge zomers zoals in 2018 of 2022 in 2100 'normaal' zijn. De verwachte zeespiegelstijging in 2100 in combinatie met het gebrek aan zoetwater van de rivieren tijdens de droge zomermaanden zorgen voor structurele verzilting in delen van de kustgebieden. Deze scenario's gecombineerd met de verwachte demografische en economische ontwikkelingen laten zien dat onze huidige zoetwaterstrategie minder lang houdbaar is en moet worden aangepast. In 2026 wordt die daarom samen met andere Deltabeslissingen herijkt en vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma 2027.

Het is belangrijk dat overheid en regio's belangrijke keuzes maken:

- Zoetwaterverdeling: Het Rijk maakt keuze over de (structurele) landelijke waterverdeling van het hoofdwatersysteem, met eventuele prioritering van functies bij zoetwatertekorten (in samenhang met besluit Integrale Riviermanagement IRM).
- Transformatie: Provincies verschaffen via de Provinciale Programma's Landelijk Gebied (PPLGs) duidelijkheid over aangepaste ruimtelijke inrichting en landgebruik die past bij de zoetwaterbeschikbaarheid. Zo verschaffen Rijk en provincies bijvoorbeeld duidelijkheid over welke en op welke termijn (kust) gebieden structurele verzilting zullen ondergaan. Provincies en Rijk geven richting aan de transformaties van deze regio's.

### Concrete doelen

- Uitvoeren maatregelen Deltaprogramma Zoetwater fase 2 (2022-2027)
- Kamerbrief nieuwste inzichten zoetwatertekorten (Q2 2024)
- Afweging en keuzes Deltabeslissingen en Voorkeurstrategieën (2026)
- Herijking van de Deltabeslissing Zoetwater (2026)
- Vaststellen Deltaprogramma Zoetwater met maatregelenpakketten 2028-2033 (fase 3)
- Bepalen landelijke zoetwaterverdeling hoogwatersysteem in Nationaal Water Programma (2027)

## 5. Drinkwater

### Achtergrond

Binnen het dossier drinkwater wordt gewerkt aan voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland, voor nu en in de toekomst. Dit doel wil IenW realiseren via vijf werksporen:

1. Voldoende drinkwater(bronnen);
2. Goede kwaliteit drinkwater(bronnen) en zwembadwater;
3. Bewust en zuinig drinkwatergebruik;
4. Toekomstbestendige drinkwaterinfrastructuur;
5. Kaders voor drinkwatervoorziening.

In het Europese gedeelte van Nederland verzorgen tien drinkwaterbedrijven de openbare drinkwatervoorziening. Zij hanteren kostendeckende tarieven met wettelijk beperkte winstmarge. In Caribisch Nederland heeft elk eiland zijn eigen drinkwaterbedrijf. Voor de meeste bedrijven geldt dat ze moeite hebben te benodigde investeringen te financieren.

### Huidige stand van zaken

Binnen het dossier drinkwater speelt een aantal onderwerpen, zoals drinkwaterrestricties, legionella-preventie, de financiële gezondheid van drinkwaterbedrijven, afsluitbeleid van huishoudens en de reikwijdte van de wettelijke zorgplicht voor drinkwater voor niet-huishoudelijk gebruik. Ook zijn er op Europees en internationaal vlak ontwikkelingen.

### Beschikbaarheid huidige drinkwaterbronnen voor de korte termijn (tot 2030)

In 2030 moet 102 miljoen m<sup>3</sup>/jr extra drinkwater gewonnen kunnen worden. Vewin en IPO werken op verzoek van IenW aan Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030. Het is aan provincies om keuzes te maken tussen drinkwater, natuur, landbouw en wonen.

### Kwantiteit en kwaliteit drinkwater in Caribisch Nederland

(Drink)water wordt uit zeewater gemaakt en de productie en distributie van (drink)water is ten opzichte van Nederland relatief duur. IenW subsidieert de drinkwatertarieven en investeert in het drinkwaternet op Caribisch Nederland zodat drinkwater toegankelijker en betaalbaarder wordt voor de bewoners. De Commissie Sociaal Minimum Caribisch Nederland heeft geadviseerd om de vaste en variabele tarieven te verlagen tot Europees Nederlands niveau.

### Aanpak PFAS in drinkwater (zie ook [PFAS-restrictie](#))

Nederlanders krijgen via voeding en drinkwater teveel PFAS binnen. Drinkwatersector bereidt zich voor op aanscherping norm in Drinkwaterbesluit. Hangt samen met restrictievoorstel PFAS. Sector ziet nu nog toename in concentraties.

### Nationaal plan van aanpak drinkwaterbesparing

Samen met stakeholders is een conceptversie opgesteld. Maatregelen zijn gericht op huishoudens, nieuwbouw en renovatie en zakelijk drinkwatergebruik, met als doel reductie drinkwatergebruik van 20% per persoon

in 2035, beperken laagwaardig gebruik drinkwater en reductie met 20% van zakelijk gebruik.

Afsluitbeleid: In 2023 is de motie Kat aangenomen die de regering vroeg huishoudens in Nederland niet meer af te sluiten van drinkwater vanwege betalingsproblemen en de mogelijkheid van het oprichten van een drinkwaterfonds mee te nemen. Naar aanleiding van de motie heeft SZW Regioplan ingehuurd om een onderzoek te doen. Hoger beroep tegen de Staat en drinkwaterbedrijven over drinkwater als fundamenteel kinderrecht loopt.

### Stimulering (drink)watertechnologie

Het Nationaal Groeifonds en het Kennis- en innovatieprogramma Groeiplan watertechnologie richten zich op het waarborgen van voldoende schoon water in Nederland, zowel voor drinkwater en natuur als voor sectoren die veel water verbruiken. Dit loopt tot 2033. Daarnaast geven ze een impuls aan de innovatiekracht, groei en exportvolume van de Nederlandse watertechnologiesector.

### Concrete doelen

- Wijziging Drinkwaterregeling (2024)
- Actieprogramma beschikbaarheid huidige drinkwaterbronnen voor de korte termijn (tot 2030) (2024)
- Nationaal plan van aanpak drinkwaterbesparing (2024)
- Wijziging Drinkwaterbesluit en Drinkwaterwet (2027)
- Verkennen mogelijkheden andere drinkwaterbronnen lange termijn (na 2030)
- Caribisch Nederland:
  - Korte termijn: verdeling van extra koopkrachtmiddelen om drinkwatertarieven verder te verlagen
  - Lange termijn: verkennen mogelijkheden om drinkwater toegankelijk en betaalbaar te houden

## 6. Noordzee, Caribische Zee en Oceanenbeleid

### Achtergrond

Als coördinerend ministerie voor de Noordzee zijn we verantwoordelijk voor het (inter)nationale geïntegreerd beleid en beheer voor het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit omvat de ruimtelijke ordening op zee, het terugdringen van verontreiniging, natuurherstel (Europese kaderrichtlijn mariene strategie KRM en OSPAR-verdrag voor bescherming van het milieu van de zee) en de beheertaken van Rijkswaterstaat.

Om deze rol te vervullen wordt nauw samengewerkt met de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Ook wordt afgestemd met de ministeries van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW), Defensie en Justitie en Veiligheid (JenV). Daarnaast speelt stakeholderparticipatie, zoals via het Noordzee overleg, een belangrijke rol. De belangen rondom het realiseren van windenergie, voldoende ruimte voor voedselwinning, natuurherstel en veilige scheepvaart zijn groot. In het integraal beheer is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor monitoring en vergunningverlening (onder de Omgevingswet), mede bevoegd gezag voor kavelbesluiten voor windparken (met EZK), het beheer van Natura 2000-gebieden (voor LNV) en advisering bij vergunningen voor gaswinning (EZK). Tevens is de minister systeemverantwoordelijke en beheerder van de territoriale wateren en exclusieve economische zone rondom de BES-eilanden. De beheertaken zijn deels gemandateerd aan Rijkswaterstaat en de Openbare Lichamen van de eilanden.

### Huidige stand van zaken

#### Noordzee

Het Rijk en de belangrijkste stakeholders sloten in 2020 het Noordzeeakkoord, dat als doel heeft de transitie op gebied van windenergie, visserij/voedsel en natuurherstel met elkaar in balans te brengen, rekening houdend met ander gebruik zoals scheepvaart, zandwinning, defensie en recreatie, en daarop de samenwerking en regie te versterken. Het Noordzee overleg staat onder voorzitterschap van Sybilla Dekker en bestaat uit LNV, EZK en IenW namens het Rijk en vertegenwoordigers van visserij, natuurorganisaties, scheepvaart- en de energiesector.

Onder regie van IenW wordt interdepartementaal met 9 Noordzeelanden incl. het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en de Europese Commissie samengewerkt in het *Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI)* aan het bijeenbrengen van energie, visserij, natuur en ruimtelijke planning op de Grote Noordzee om zo ook tot een optimalere planning voor Nederland te komen.

Het Noordzeeakkoord, de implementatie en herziening van de kaderrichtlijn mariene strategie, de opvolging van de Europese Green Deal en specifiek de Europese CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen in relatie tot windenergie op zee, de mogelijke Europese Blue Deal en de implementatie van de EU Natuurherstelverordening, en nieuwe kabinetsambities zullen deze kabinetsperiode het Noordzeebeleid sterk beïnvloeden.

#### Caribische zee

In het kader van het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland wordt een monitoringsprogramma zeewaterkwaliteit opgezet in de wateren van de BES-eilanden.

#### Oceanen

Onder regie van het ministerie van Buitenlandse zaken wordt interdepartementaal en met belanghebbenden samengewerkt aan de mondiale en EU beleidskaders voor de gezonde oceanen (*VN Sustainable Development Goal 14 Leven in het Water*). De minister van BZ heeft in 2017 samen met IenM (nu IenW) en EZ (nu EZK en LNV) een notitie over het Koninkrijksbrede oceanenbeleid aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn de beleidsuitgangspunten, acties en ambities uitgewerkt. De notitie heeft tot doel de (inter)nationale inzet van het Koninkrijk te optimaliseren door coördinatie tussen de beleidsterreinen.

#### Concrete doelen

- Hernieuwd instellingbesluit Noordzee overleg (2024)
- Vaststelling Partiële Herziening Programma Noordzee 2022-2027 (2025)
- Herziening kaderrichtlijn mariene strategie (2024-2026)
- Mondiale exploitatieregeling diepzeemijnbouw (International Seabed Authority) en nationale wet (BZ en EZK samen met IenW, LNV, BZK) (2024-2026)

## 7. Grote Wateren

### Achtergrond

Gezonde grote wateren werken als buffer ten tijde van langdurige droogte en dempen periodes van hevige wateroverlast. Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken het ministerie van IenW en LNV sinds 2018 samen aan het herstel van de ecologische waterkwaliteit van de grote wateren in 2050. De aanpak moet ook bijdragen aan het bereiken van de doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura2000. Nederland heeft verschillende grote wateren: het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, het Waddengebied en het Rivierengebied.

### Huidige stand van zaken

#### Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)

De PAGW is in 2018 gestart en loopt tot 2050. Met de aanpak wordt de ecologische waterkwaliteit verbeterd en behouden door:

- Ontbrekende leefgebieden aan te leggen.
- De natuurlijke dynamiek te herstellen.
- Het afwisselend zoet en zout water karakter van de delta te versterken.
- De grote wateren beter met elkaar te verbinden.

De uitvoeringpartners zijn Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

### Het IJsselmeergebied

Droge periodes leiden vaker tot watertekorten. De zoetwatervoorraad van IJsselmeer en Markermeer is onvoldoende om in de toenemende watervraag te voorzien. Tegelijkertijd is bij veel neerslag en hoge rivierafvoer de waterbergingscapaciteit van de meren in de toekomst onvoldoende. Voor een robuust ecosysteem is te weinig voedsel aanwezig en een tekort aan leefgebieden.

Hier wordt onder andere aan gewerkt door:

- Vier PAGW-projecten ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit en natuur
- Het instellen van flexibel peilbeheer. Het is een optie om in de toekomst de zoetwaterbuffer in de zomer te vergroten (van de huidige 20 cm naar 50 cm).
- Het Programma Zandwinstrategie. Hiermee werkt IenW aan vernieuwing van het beleid voor zandwinning in de meren.

### De Zuidwestelijke Delta (ZWD)

De Deltawerken hebben het oorspronkelijke karakter van de vermenging van het zoete rivierwater met het zoute zeewater in de Zuidwestelijke Delta grotendeels veranderd. De Deltawerken brachten meer waterveiligheid, een grote zoetwaterbuffer en betere condities voor de scheepvaart. Echter ging dit ten koste van water- en natuurkwaliteit en regionale economie. Door de verslechtering van de ecologische kwaliteit worden de Natura2000-doelen niet gehaald en staan de normen van de Kaderrichtlijn Water onder druk.

De belangrijkste opgave in de ZWD is dan ook het duurzaam en klimaatbestendig herstellen van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Hiertoe is eind 2020 de Gebiedsagenda ZWD 2050 vastgesteld.

### Het Waddengebied

Eind 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050 aangeboden aan de Tweede Kamer. De Agenda biedt een gezamenlijk richtinggevend en integraal perspectief op de ontwikkeling van het Waddengebied. De Agenda is opgesteld in samenwerking met de provincies, gemeenten, waterschappen, natuurorganisaties en het bedrijfsleven in het Waddengebied.

In april 2023 is het uitvoeringsprogramma vastgesteld behorend bij de agenda. Hierin zijn 30 initiatieven opgenomen waarmee zowel invulling wordt gegeven aan een duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap, als aan een veilig, vitaal en veerkrachtig Waddengebied.

Onderdeel hiervan is het meerjarig programma Eems-Dollard 2050. Het water in de riviermonding van de Eems is uit balans door ingrepen in het verleden, zoals verdieping van de Eems, inpolderingen en kanalisatie. Daardoor is het water nu te troebel en ontstaan in de Eems-rivier zuurstofloze zones, vooral in de zomer. Met het programma wordt gewerkt aan herstel.

In februari 2024 hebben de verantwoordelijke lidstaten Denemarken, Nederland en Duitsland richting UNESCO gerapporteerd over de 'state of conservation' van de Waddenzee.

### Concrete doelen

- Opstellen strategisch beleidsprogrammaplan PAGW en vaststelling streefbeelden PAGW (2024)
- Beleidskader Bouwen in het IJsselmeergebied (2024)
- Herijking van de deltabeslissing IJsselmeergebied (2026)
- In 2026 een gebiedsplan Zuidwestelijke Delta 2050 met daarin;
  - Een concrete uitwerking van de handelingsperspectieven van de Gebiedsagenda 2026;
  - de Integrale Voorkeursstrategie voor het Deltaprogramma 2027;
  - een uitvoeringsprogramma.
- In 2025 start de evaluatie van het uitvoeringsprogramma Waddengebied en de vaststelling van een nieuw uitvoeringsprogramma voor de periode 2027-2031 volgt in 2026.



## 8. Klimaatadaptatie en Water Internationaal

### Achtergrond

Met onze programmadirectie Klimaatadaptatie en Water Internationaal (KAWI) geven we invulling aan de Nederlandse Internationale Water ambitie (NIWA) en dragen we bij aan het Parijs klimaatakkoord. KAWI agendeert water en klimaatadaptatie bij internationale organisaties en evenementen. KAWI positioneert Nederland als *center of excellence*. KAWI's bilaterale samenwerkingen met deltalanden richten zich op het uitwisselen van kennis en kunde. Water is daarbij een motor voor klimaatadaptatie, aangezien klimaatverandering zich als eerste manifesteert in wateruitdagingen.

### Huidige stand van zaken

In 2023 organiseerde Nederland met Tadzjikistan de eerste VN-waterconferentie in meer dan 40 jaar. De waterconferentie leidde tot een versnelling van wateracties en meer mondiale aandacht voor het belang van water en de Water Action Agenda. Ook versterkte het onze reputatie als toonaangevend waterland. Tijdens de COP 28 hebben we daarom water nadrukkelijk gekoppeld aan klimaatadaptatie.

Bilaterale samenwerking focust zich op zeven deltalanden (Indonesië, Vietnam, India, Colombia, Bangladesh, Egypte en Mozambique). Daarnaast zijn KAWI-programma's gericht op waterveiligheid en waterzekerheid ook actief in andere landen (Partners voor Water, Water as Leverage, de Blue deal, het International Panel on Deltas and coastal areas en het Disaster risk reduction and surge instrument).

KAWI is de spil in het rijksbrede internationale waterbeleid en de wegbereider voor een nieuwe vorm van internationale samenwerking. Verschillende departementen (IenW, LNV, BZ en EZK) dragen bij vanuit hun eigen kennis, rol en bestaande programma's in nauwe samenwerking met andere overheden, kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de topsectoren.

### Concrete doelen

- De rijksbrede ambitie is om voor 2030 de waterzekerheid en de waterveiligheid van ruim honderd miljoen mensen te vergroten
- Consolideren en herijken van de NIWA (2024)
- Een IenW-brede samenhangende inzet voor internationale klimaatadaptatie bij de COP29 in Bakoe in november 2024

## 9. Kaderrichtlijn Water (KRW)

### Achtergrond

Schoon en gezond water is van levensbelang. Voor de mens en voor de natuur. We maken er ons drinkwater van, we recreëren er, we gebruiken het voor onze landbouw en industrie en het is leefgebied voor veel dieren en planten. De rijksoverheid, waterschappen, drinkwaterbedrijven, provincies, gemeenten, kennisinstituten, landbouw, industrie en natuurorganisaties werken hard aan het verbeteren van de kwaliteit van het water. Schoon, voldoende en gezond water is het doel en met de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten we dat bereiken.

We streven met deze Europese richtlijn naar een goede chemische en ecologische staat van het oppervlaktewater en grondwater. IenW is verantwoordelijk voor alle wateren, maar we stemmen uiteraard af met andere departementen, buurlanden en de Europese Commissie. In de stroomgebiedbeheerplannen (2022-2027) voor de Rijn, de Maas, de Eems en de Schelde staan de doelen en de maatregelen. Dit zijn voor deze planperiode circa 65 algemene maatregelen en 1700 gebiedsgerichte maatregelen. In 2027 moeten ze allemaal zijn uitgevoerd.

Rijkswaterstaat heeft de beheerverantwoordelijkheid voor onze Rijkswateren. Uit het Deltafonds worden ongeveer 150 concrete maatregelen gefinancierd om deze schoner en meer natuurlijk te maken. Denk aan het aanleggen van nevengeulen en vispassages. Daarnaast werkt Rijkswaterstaat aan het KRW-*proof* maken van vergunningen.

### Huidige stand van zaken

Voor onze ongeveer 750 KRW-waterlichamen zijn er ruim 100.000 doelen opgesteld. Daarvan voldoen we nu aan ruim driekwart. Vanuit het Europese principe *one-out-all-out* voldoet vrijwel nog geen enkel waterlichaam aan alle eisen.

De waterkwaliteit verbetert nu niet snel genoeg en er zijn zorgen over de achteruitgang van het grondwater. Dat geldt voor alle bronnen: landbouw (meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen), industrie (chemische stoffen), rioolwaterzuiveringsinstallaties (stoffen via het riool) en buitenland (stoffen via rivieren en beken). Als in een waterlichaam niet aan de KRW voldaan wordt, heeft dit ook ingrijpende gevolgen voor individuele projecten.

Vergunningen moeten eind 2027 ook aan de KRW voldoen. Als dit niet wordt gehaald, kan Nederland door de Europese Commissie in gebreke gesteld worden en boetes en dwangsommen krijgen.

We hebben de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in het verbeteren van de waterkwaliteit. Maar dit is een complexe opgave met ook in de uitvoering nog stevige hobbels, risico's en knelpunten. Daarom zijn we begin 2023 met het Rijk, de provincies en de waterschappen onder leiding van de minister van IenW gestart met het impulsprogramma KRW om alles op alles te zetten om eind 2027 te voldoen aan alle richtlijnen. Het impulsprogramma wordt regelmatig besproken in het Bestuurlijk Overleg KRW en bestaat uit zeven actielijnen:

1. Uitvoeren afgesproken maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen
2. Ruimtelijke verankering via het Nationaal Programma Landelijk Gebied
3. Extra inzet op maatregelen stoffen, van bron aanpak tot zuiveren
4. Verankering in regelgeving waar nodig
5. Tussenevaluatie: waar komen we uit in 2027 en wat kunnen we extra doen
6. Verantwoording 2027 inclusief legitieme uitzonderingen in de KRW
7. Voorkomen van en omgang met rechtszaken (zoals over vergunningen)

### Concrete doelen

- Elke twee à drie maanden Bestuurlijk Overleg KRW met stuur op de uitvoering van de actielijnen en verankering van de resultaten van het impulsprogramma in heel Nederland
- KRW-maatregelen opgenomen in provinciale programma's landelijk gebied (2024)
- Concept stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 gereed (2026)
- Voldoen aan de KRW (2027)

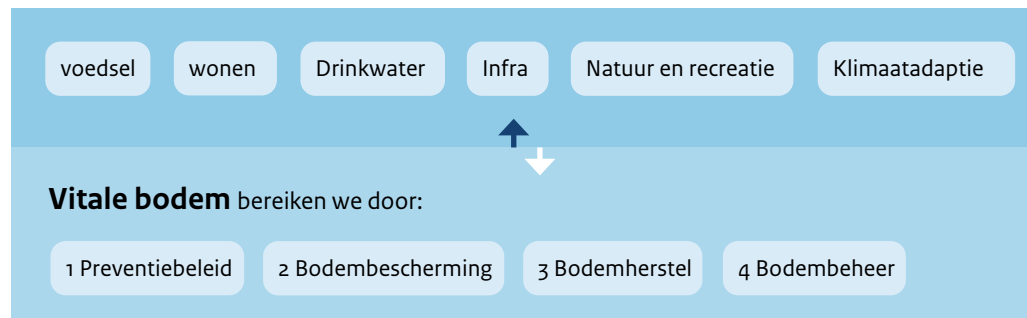
## 10. Bodembeleid

### Achtergrond

De bodem is essentieel voor mens en natuur en kan sturend zijn in keuzes (zie WBS). Denk maar aan woningbouw, energie, landbouw, water vasthouden, koolstofopslag en nog veel meer. Daarom is het belangrijk om de bodem te beschermen, te herstellen en goed te beheren. Er is al veel vooruitgang geboekt met het saneren van chemische verontreinigingen, maar de opgaves blijven groot. We kampen met bodemdegradatie in landbouw- en natuurgebieden. Daarnaast ontstaan er nieuwe verontreinigingen zoals PFAS, staalslakken en lozingen van drugsafval (zie ook Gezonde, Veilige en Schone leefomgeving). Bij het toepassen van bouwstoffen, grond en bagger stuiten we regelmatig op incidenten en vragen vanuit veront-ruste omwonenden. IenW is verantwoordelijk voor het gehele bodemsysteem in Nederland. In onze begroting nemen we jaarlijks zo'n 130 tot 150 miljoen euro op voor een duurzaam en veilig beheer en gebruik van het water-bodemsysteem. Dit wordt voornamelijk ingezet voor bodemsanering.

### Huidige stand van zaken

Prioriteit de komende jaren is de herijking van de bodemregelgeving. In de eerste fase worden actuele knelpunten in de praktijk opgelost, in de tweede fase wordt het bodembeleid toekomstbestendig gemaakt. Doel is een vitale bodem die bodemfuncties blijvend kan vervullen met een goede balans tussen beschermen en benutten. De focus verbreedt hierbij van de chemische bodemkwaliteit naar een bodem die



ook in fysisch en biologisch opzicht vitaler wordt. In het bodembeleid is tevens een omslag gewenst van reageren op incidenten naar een robuust beleid.

Naast de vorderingen in de bodemsaneringen is de afgelopen jaren ook voortgang geboekt met het versterken van het publiek private stelsel “Kwalibo” (kwaliteitsborging in het bodembeheer). Hierin wordt de kwaliteit en integriteit van de uitvoering van bepaalde bodemwerkzaamheden bevorderd.

Een samenwerking tussen ministeries, gemeenten, provincies en waterschappen is noodzakelijk voor het behalen van bodemdoelen. Hiertoe is een interbestuurlijk en interdepartementaal programma opgestart, het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater 2025-2030. De contourennotitie is vastgesteld in december 2023. Doel is om via een gezonde, vitale bodem, een efficiënt en duurzaam ingerichte ondergrond en voldoende grondwater van goede kwaliteit bij te dragen aan de ruimtelijke kwaliteit van Nederland.

De verwachting is dat het onderwerp bodem hoog op de maatschappelijke en politieke agenda blijft. Na incidenten zoals de PFAS-crisis van 2019 zijn veel aspecten van het bodembeleid en de bodemregelgeving (daterend uit 2008) opnieuw bekeken. Ook door de beleidsbrief Water en Bodem sturend (zie Water en Bodem Sturend) en het verschijnen van het voorstel voor de EU-richtlijn ‘Bodemmonitoring en weerbaarheid’ is het belang van de bodem zichtbaarder geworden. Elk half jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken en resultaten voor diverse bodemonderwerpen.

### Concrete doelen

- Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater
  - Vaststellen doelen, scope en aanpak in Notitie Detail en Reikwijdte, vaststellen conceptprogramma, uitvoering planMER (milieu-effectrapport) en consultatie (2024)
  - Vaststellen programma en start uitvoering (2025)
- Ondervangen van vragen en problemen implementatie Omgevingswet voor het onderdeel bodem (2024)
- Verbetering publiek privaat stelsel Kwalibo (2024)
- Integrale afweging zand- en grindwinning (2024)

## 11. Financiële middelen bodemsanering

### Achtergrond

Uitgangspunt bij bodemsanering is dat de vervuiler betaalt. Toch zijn de kosten voor bodemsaneringen niet altijd te verhalen op de veroorzaker of aansprakelijke eigenaar. Bijvoorbeeld als ze te lang geleden zijn ontstaan, de veroorzaker failliet is, of omdat de verontreiniging diffuus is en niet één duidelijke bron heeft, zoals in het geval van lood en PFAS. Om in zulke situaties een sanering toch mogelijk te maken, stelt het Rijk geld ter beschikking. Ook bestaat er een subsidie-regeling voor bedrijven die een bodemsanering in eigen beheer aanpakken.

### Huidige stand van zaken

Eind 2022 heeft IenW afspraken gemaakt met gemeenten, provincies en de waterschappen voor de periode 2023 -2030. Sinds 2024 worden de middelen via de meerjarige regeling Specifieke Uitkering (SPUK) verstrekt. Hiervoor stellen zij een plan op hoe ze de saneringsopgaven denken aan te pakken.

Voor bedrijven is er sinds 2006 een subsidieregeling. Deze stopt per 1 januari 2025, maar bedrijven kunnen tot 2030 een verzoek tot vaststelling indienen na uitvoering van de sanering. Voor grote, historische saneringen zoals oude gasfabrieken zijn specifieke afspraken gemaakt. Hiervoor is een apart budget beschikbaar. Tenslotte zijn er bijdragen voor de

bevoegde gezagen voor apparaatskosten, kennis en robuuste uitvoering. Deze laatste post heeft betrekking op een monitoring van en kwaliteitsimpuls voor het uitvoeren bodemtaken vanwege de overgang van de Wet bodembescherming naar de Omgevingswet.

### Nieuwe fase bodemsanering

De afgelopen decennia zijn al veel locaties gesaneerd en voormalige stortplaatsen aangepakt onder de noemer 'historische werkvoorraad'. Hierbij is vaak niet de hele verontreiniging weggehaald, omdat dit technisch of financieel niet haalbaar was. Door de verontreiniging af te dekken met schone grond (leeflaag) en een eventuele mobiele restverontreiniging door middel van grondwateronttrekkingen en monitoring worden de risico's verminderd. Het streven is dat in 2030 alle historische spoedeisende saneringen zijn uitgevoerd en de verontreinigingen onder controle zijn. Toch zal er altijd (eeuwigdurende) nazorg nodig zijn. Richting 2030 is het belangrijk om deze nazorg toekomstbestendig in te richten. Dit houdt in dat:

- voor de gesaneerde locaties en voormalige stortplaatsen de huidige risico's in beeld worden gebracht en worden vastgelegd in dossiers en dat;
- wordt gekeken of de nazorg die plaatsvindt passend is en of die eventueel met een aanvullende saneringsinspanning verminderd kan worden.

Naast het afronden van de historische spoedoperatie zijn nieuwe opgaven zoals PFAS en chemische stoffen, belangrijke pijlers van de herijking van de aanpak van bodemverontreiniging. Deze herijking wordt de komende jaren in het kader van water bodem sturend uitgewerkt.

### Concrete doelen

Herijking aanpak bodemverontreiniging

- Aanpak door bevoegde gezagen van de historische verontreinigingen die zijn aangemerkt als 'ernst en spoed'
- Aanpak buitenproportionele opgaven (o.a. lood en PFAS)
- Afronding bedrijvenregeling richting 2030
- Afbouw en borging nazorg en bijzondere grote historische verontreinigingen
- Afronding sanering van het Exploitatie Maatschappij Krimpen-terrein in eigen beheer IenW

## 12. Waterschappen

### Achtergrond

De minister van IenW is verantwoordelijk voor het integraal waterbeheer. Waterschappen zijn openbare lichamen die de waterstaatkundige verzorging van een bepaald gebied op zich nemen. Rijkswaterstaat en de waterschappen zorgen niet alleen voor schoon en voldoende water maar ook voor de bescherming van Nederland tegen overstromingen en draagt daarmee bij aan de waterveiligheid. Als hoeder van de Waterwet en de Waterschapswet is de minister verantwoordelijk voor de beleidsmatige aspecten en het bestuurlijk-juridisch instrumentarium. Het waterschapsbestel kan grofweg worden onderverdeeld in drie categorieën: positie binnen het openbaar bestuur, toezicht op de waterschappen en financiering van de waterschappen.

### Huidige stand van zaken

#### Positie van waterschappen binnen het openbaar bestuur

Waterschappen hebben een monistische en functionele bestuursvorm. Anders dan voor gemeenten en provincies zijn hun taken afgebakend in de wet. Onder regie van BZK zijn de afgelopen jaren stappen gezet met het versterken van het decentraal bestuur, integriteit en vakmanschap van bestuurders. Die versterkingen geldt ook voor de waterschapsbesturen. Dit is voor waterschappen een belangrijke ontwikkeling. Vanwege hun onmisbare rol binnen het integraal waterbeheer, is het belangrijk dat de minister van IenW verantwoordelijk blijft voor de waterschappen. IenW bewaakt de rolvastheid van het

waterschapsbestel en het vermogen om tijdig en in overleg met andere bestuurslagen afspraken na te komen.

### Toezicht op de waterschappen

Het toezicht op de waterschappen ligt in Nederland bij de provincies. Hoe zij dat doen, is vastgelegd in de Waterwet en de Waterschapswet. Ook het Rijk heeft enkele mogelijkheden om in uitzonderlijke gevallen toezicht uit te oefenen. Dit betreft alleen het toezicht op het uitvoeren van het waterbeheer. In de praktijk zien we dat zelden. Dat roept de vraag op of provincies hier voldoende gebruik van maken, maar ook of het nog toereikend is.

### Financiering van de waterschappen

Waterschappen voeren in principe alleen wettelijk vastgestelde taken uit, die zij bekostigen met het eigen belastingstelsel. Dit is belangrijk voor de onafhankelijkheid van waterschappen en voor de bekostiging van het waterbeheer. Uitzonderingen, hierop zijn bijvoorbeeld het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) voor de dijkversterkingsmaatregelen. Het werk van waterschappen wordt complexer door de gezamenlijke aanpak van maatschappelijke vraagstukken. Dit zorgt er voor dat waterschappen steeds vaker een beroep doen op subsidie vanuit het Rijk. Als er sprake is van nieuwe taken, wordt bekeken of hiervoor extra geld nodig is, bijvoorbeeld in de vorm van een subsidie. Hiervoor is een duidelijk financieel afwegingskader noodzakelijk, waarbij het uitgangspunt is 'nee, tenzij'.

### Concrete doelen

- Versterken van het bestuur van de waterschappen binnen de bestaande wettelijke kaders
- Verkennen of een effectiever en doelmatiger toezichtinstrumentarium nodig is
- Opstellen van een Rijksbreed financieel afwegingskader voor mogelijke extra financiering van de waterschappen

## 13. Fysieke leefomgeving en de Omgevingswet (FLOW)

### Achtergrond

#### Omgevingswet

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet is een verzamelnaam voor alle wet- en regelgeving betreffende de fysieke leefomgeving, de omgeving waarin gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Het gaat om wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen, milieu, water, bodem, infrastructuur, natuurbescherming en algemeen bestuur. Dit betekent dat er vele ministeries betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de wet. De wet is bedoeld om beter aan te sluiten op de maatschappelijke uitdagingen van vandaag en morgen en zet in op een betere samenwerking tussen overheden, participatie met belanghebbenden en (digitale) dienstverlening voor burgers en bedrijven. Ook biedt de wet een vernieuwd beleidsinstrumentarium voor planvorming en besluitvorming. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (NOVEX) zijn daar goede voorbeelden van.

### Nota Ruimte

Onder de politieke noemer 'Nota Ruimte' is door Kabinet Rutte IV een actualisering van de integrale visie van de Rijksoverheid op het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving in gang gezet. Voor IenW gaat het met name over ruimte in de fysieke leefomgeving realiseren voor milieu (circulaire economie, externe veiligheid, gezonde leefomgeving, geluid), mobiliteit (bereikbaarheid en realisatie van tracés en waterwerken), water en bodem (water en bodem sturend, lozingen en drinkwater). Dat zijn belangen die binnen en buiten het departement kunnen schuren en die soms (politieke) keuzes vergen.

IenW heeft gekozen voor een zogenoemde lagenbenadering. Dat is nodig omdat verschillende onderdelen van de fysieke leefomgeving in verschillende tempo's veranderen en omdat de langzaam veranderende onderdelen sturend moeten zijn voor de ontwikkeling van de sneller wijzigende onderdelen. Water en bodem vormen de langzaamst wijzigende laag en zijn daarmee het meest sturend, gevolgd door de netwerklaag (met netwerken op mobiliteit en energie). Daarboven op bevindt zich de occupatielaag met de menselijke activiteiten als wonen, werken en recreëren.



## 14. Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)

### Achtergrond

Het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) is een programma onder de Omgevingswet dat zich focust op een duurzame toekomst voor het landelijk gebied. Met dit programma moeten we de natuur-, water- en klimaatdoelen halen die volgen uit (Europese) wet- en regelgeving. Samen met de ministeries van LNV en BZK zijn we opdrachtgever. Het programma heeft een gebiedsgerichte aanpak en er zal dus intensief worden samengewerkt tussen het Rijk, de provincies, gemeenten en de waterschappen. Maatregelen worden gefinancierd uit het Transitiefonds Landelijk Gebied, waarvoor in Rutte IV 24,5 miljard euro beschikbaar is gesteld. Hiervan is 800 miljoen euro bestemd voor de Kaderrichtlijn Water-opgave in de beekdalen.

### Huidige stand van zaken

- Juni 2022: Publicatie Startnotitie NPLG
- Juni 2023: Onderhandelingen Landbouwakkoord stopgezet
- Zomer 2023: Eerste versies Provinciale Programma's Landelijk Gebied opgeleverd
- Oktober 2023: Het Wetsvoorstel Tijdelijke Wet Transitiefonds Landelijk Gebied en Natuur door de Eerste Kamer controversieel verklaard
- December 2023: Ontwerp NPLG naar de Tweede Kamer
- Januari 2024: Ontwerp NPLG gaat ter inzage
- Maart 2024: Alle 12 provincies hebben de maatregelpakketten aangeleverd. Daarmee is de toetsing aan Rijkszijde begonnen.
- September 2024: Provincies leveren nieuwe versie van hun Provinciale Programma's Landelijk Gebied (PPLG's) op.

### Concrete doelen

#### Waterdoelen NPLG (zie ook KRW)

- Concentraties nutriënten (P en N) en concentraties gewasbeschermingsmiddelen in grond- en oppervlaktewaterlichamen voldoen aan wettelijke normen (2027)
- Grondwaterlichamen voldoen aan de norm voor een goede kwantitatieve toestand per grondwaterlichaam, conform Besluit kwaliteit leefomgeving (2027)
- Voor oppervlaktewaterlichamen waar mogelijk maatregelen nemen om een meer natuurlijke toestand te bereiken, bestaande uit de maatregelen in de stroomgebiedbeheerplannen aangevuld met grootschalig herstel van het beekdal. (2027)

# DGMI

## Waar staat DGMI voor?

Het directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) zet zich in voor een gezonde, veilige, schone en duurzame leefomgeving. Onderwerpen waar we aan werken zijn: circulaire economie, luchtkwaliteit, geluid, statiegeld, afval, stoffenbeleid, nucleaire veiligheid, basisnet, veiligheid biotechnologie, het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) en het Nationaal milieuprogramma. DGMI werkt samen met onder andere gemeenten, provincies, departementen, kennisinstellingen en het bedrijfsleven om deze thema's succesvol te realiseren.

De internationale component van het IenW-brede beleidswerk is formatief ondergebracht bij DGMI. Directie Internationaal werkt echter voor de volledige breedte van het ministerie, inclusief internationale werkbezoeken en diplomatie.

In dit hoofdstuk leest u meer over een selectie van de onderwerpen die spelen bij het directoraat-generaal Milieu en Internationaal. In het organisatiedeel van dit introductiedossier vindt u meer informatie over de organisatie, het werkveld en de stakeholders van DGMI, maar ook bijvoorbeeld de ANVS. Verderop in dit inhoudelijk dossier leest u meer over de Inspectie Leefomgeving en Toezicht, die onder meer toezien op de naleving van wet- en regelgeving vanuit DGMI en andere dg's, opsporing en vergunningverlening.

## Nationaal Milieuprogramma

1. Nationaal Milieuprogramma 27

## Gezonde, veilige en schone leefomgeving

2. Luchtkwaliteit, geluid, omgevingsveiligheid bedrijven en milieubeleid in de veehouderij 28
3. Industrie, Leefomgeving en Omwonenden 30
4. Vervoer van gevaarlijke stoffen 31
5. Veiligheid Energietransitie 32
6. Veilig vuurwerk 33
7. Veiligheid biotechnologie 34
8. PFAS-restrictie 35
9. Versterking stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) 36
10. Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming 37
11. Bevoegd gezagrol luchthavens en nucleaire projecten 38

## Circulaire economie

12. Circulaire economie 39

## Internationaal (IenW-breed)

13. IenW en de EU (Milieu- en Transportraad, nieuwe EU-Commissie, Green-Deal) 42
14. Bilaterale samenwerking 43
15. Mondiale samenwerking IenW-breed 44
16. Satellietnavigatie- en data 45

# 1. Nationaal Milieuprogramma

## Achtergrond

In het Nationaal Milieuprogramma (NMP) staat het pad beschreven dat nodig is voor een gezonde, schone, veilige leefomgeving en hoe deze samengaat met andere grote opgaven, als klimaatverandering, natuurherstel en voldoende en betaalbare woningen. Een heldere koers voor het milieubeleid met duidelijke, expliciete keuzes, zodat iedereen weet wat er in de komende periode te doen staat én wat de voordelen voor de lange termijn zijn. Het NMP is het vervolg op het Nationaal Milieubeleidskader (NMK) en geeft concrete richting en handvatten voor de uitvoering van milieubeleid tot en met 2050. Met het NMP wordt de derde planetaire crisis aangepakt; milieuvervuiling. Voor de aanpak van de andere twee – klimaatverandering en verlies van biodiversiteit – bestaan andere rijksbrede programma's. In het NMP wordt uiteraard wel de relatie met biodiversiteit en klimaat nadrukkelijk gemaakt. Het publiceren van het NMP is echter geen eindstation, maar een eerste stap in een beleids-cyclus.

## Huidige stand van zaken

De kamer is recentelijk op verschillende momenten geïnformeerd over milieubeleid.

- Nationaal Milieubeleidskader (NMK) 22 februari 2021;
- Kamerbrief 1 juli 2022;
- Kamerbrief 14 juli 2023;

Aan de Tweede Kamer is met de begrotingsbehandeling een brief in het voorjaar toegezegd.

Het NMP omvat alle beleidsterreinen van lenW. Dit betekent dat niet alleen de beleidsonderwerpen van DGMI eronder vallen, maar ook de milieu-gerelateerde beleidsonderwerpen van DGLM, DGWB en DGMO. Door deze brede scope zijn ook de uitvoeringsorganisaties van lenW, de ILT en Rijkswaterstaat, betrokken.

We maken het milieubeleid concreet met drie hoofdopgaven: gezonde leefomgeving, duurzame economie en vitale ecosystemen.

Belangrijke onderwerpen zijn:

- Scherpere normering ten behoeve van de gezondheid;
- Milieu en gezondheid in samenhang met andere terreinen: *health in all policies*;
- Effectieve vergunningverlening, toezicht en handhaving (zie ook onderwerpen ILT);
- Transitie naar duurzaam geproduceerde, herbruikbare en veilige producten;
- Oog voor cumulatieve milieueffecten; Bij cumulatie kan het gaan om een combinatie van milieueffecten op een bepaalde plek (bijv. geluidsoverlast en een slechte luchtkwaliteit) of het cumuleren van vervuilende stoffen die doordat ze op elkaar inwerken een groter vervuilend karakter krijgen (de vervuiling van elke individuele stof blijft binnen de norm maar in samenhang zijn ze slecht voor de gezondheid)

- Effectieve prikkels om het gedrag van consumenten en bedrijven te beïnvloeden;
- Beprijzen; het in de prijs verwerken van negatieve milieueffecten
- Integrale afweging van belangen in de fysieke ruimte;
- Keuzes maken bij schurende (nationale) belangen;
- Belang continu gesprek met de samenleving en stakeholders

Milieubeleid gaat iedereen aan, en daarom maken we het niet alleen. We vinden het belangrijk om effectief milieubeleid samen met burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en decentrale overheden vorm te geven. Ook belangrijk is dat bij het uitwerken van het NMP stakeholders nauw betrokken worden. Zo zijn er verschillende stakeholdersessies georganiseerd en is een participatietraject gestart voor inwoners. Via een enquête onder ongeveer 5000 inwoners van Nederland hun mening gegeven over het milieubeleid en te maken keuzes.

## Concrete doelen

- Presenteren van een keuzedocument met de verschillende opgaven van het NMP en de mogelijke oplossingsrichtingen
- Publiceren ontwerp-NMP na de zomer van 2024 (of in ieder geval voor het einde van 2024)
- In 2050 een gezonde, schone en veilige leefomgeving, waarbij de gezondheids- milieurisico's voor mens en dier verwaarloosbaar zijn

## 2. Luchtkwaliteit, geluid, omgevingsveiligheid bedrijven en milieubeleid in de veehouderij

### Achtergrond

Het doel van ons milieubeleid is niet alleen een gezonde, schone en veilige leefomgeving, maar ook dat de leefomgeving door burgers als zodanig wordt ervaren.

### Huidige stand van zaken

#### Luchtkwaliteit

Nederland voldoet vrijwel overal aan de huidige Europees vastgestelde wettelijke normen. Maar ook binnen deze grenswaarden zorgt luchtvervuiling alsnog voor forse gezondheidsschade. Nieuwe, scherpere Europese normen worden in het voorjaar van 2024 verwacht (akkoord Europese Richtlijn Luchtkwaliteit wordt verwacht in juni, in april is een akkoord bereikt over de Richtlijn Industriële emissies). In 2021 heeft de World Health Organisation (WHO) nieuwe advieswaarden vastgesteld; die zijn nog niet opgenomen in de nieuwe Europese Richtlijn. Ze zijn bovendien alleen op korte termijn haalbaar wanneer Nederland en de ons omringende landen vergaande maatregelen treffen.

In 2020 is het Schone Lucht Akkoord (SLA) gesloten tussen het Rijk, alle provincies en een groot aantal gemeenten. Het SLA richt zich o.a. op het aanpakken van binnenlandse bronnen en werkt toe naar het behalen van de oude WHO-advieswaarden (uit 2005) in 2030. Uit de voortgangsmeting van het SLA (RIVM 2022) blijkt dat de doelen voor het SLA binnen bereik

zijn, mits klimaat- en stikstofbeleid wordt uitgevoerd. Waarschijnlijk moeten de doelen van het SLA worden aangescherpt als in 2024 de nieuwe Europese richtlijn komt en zullen meer maatregelen nodig zijn om alsnog te voldoen aan de nieuwe EU-grenswaarden.

#### Geluid

Herrie is een vorm van milieuvervuiling. Daarom hebben we geluidsnormen- en regels. Sinds 1 januari 2024 vallen die regels onder het stelsel van de Omgevingswet. Daarmee is de afwegingsruimte voor besluiten over ruimtelijke plannen en geluidsbronnen verbeterd. Met koepelorganisaties Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Unie van Waterschappen (UvW) zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het monitoren van deze regels in de uitvoeringspraktijk. Ook komen er nieuwe regels voor windturbines over geluid en andere aspecten (zoals veiligheid en slagschaduw). Ook de WHO ziet geluid als een wezenlijk probleem voor de gezondheid en geeft advieswaarden voor weg, spoor en luchtvaart. Op veel plaatsen in Nederland worden deze (ruim) overschreden.

In een klein, dichtbevolkt land als Nederland is het soms moeilijk grote infrastructurele belangen goed met die van omwonenden in balans te houden. Denk aan de aanleg van de Hoge Snelheidslijn (HSL), in de aanleg of verbreding van rijkswegen, het bouwen van nieuwe woonwijken. En ook rond Schiphol is geluids-

hinder een thema. De moeilijkheid daarbij is dat geluidshinder van meerdere bronnen afkomstig kan zijn (cumulatie). We onderzoeken hoe we die verschillende geluidsbronnen en de hinderbeleving daarvan beter en objectiever kunnen beoordelen. Langs hoofdspoorwegen willen we in 2024 waar mogelijk de 'geluidruimte' verminderen. Op die locaties wordt daarmee woningbouw nabij spoorwegen en stationslocaties makkelijker.

#### Omgevingsveiligheid bedrijven

Begin 2024 is gestart met het herijken van het beleid voor omgevingsveiligheid voor bedrijven. Met de energietransitie ontstaan nieuwe risico's door bijvoorbeeld grootschalige productie, opslag en gebruik van waterstof, nu veelal voorzien in de vorm van ammoniak. Het is belangrijk dat dit veilig gebeurt. Veel is nog niet bekend en vraagt nader onderzoek. Het huidige omgevingsveiligheidsbeleid is technisch en werkt veel met rekenmodellen en absolute grenswaarden voor het plaatsgebonden risico met weinig bestuurlijke afwegingsruimte. Zie ook de onderwerpen Vervoer van gevaarlijke stoffen en Veiligheid energietransitie.

#### Milieubeleid in de veehouderij

**Geur** In de buurt van veehouderijen kunnen omwonenden geurhinder ondervinden. Soms is die hinder zo ernstig dat de belangen van omwonenden hersteld moeten worden. De rechtbank Den Haag heeft dat in

een zaak van omwonenden tegen veehouderijen bepaald. Op 7 juli 2023 zijn uitgangspunten voor aanpassing van de regelgeving over geurhinder met de Kamer gedeeld. Hierin is aangegeven dat de normen worden aangescherpt, dat bestaande situaties aan de normen moeten gaan voldoen en dat de 50%-regeling komt te vervallen. Die regeling hield in dat bij een uitbreiding in aantal dieren de totale geurbelasting met 50% moet afnemen ten opzichte van de normoverschrijdingen. Deze brief is door de Kamer controverseel verklaard. Het is aan het nieuwe kabinet de besluitvorming hierop voort te zetten.

**Ammoniak/stikstof** Veehouderijen moeten aan algemene emissieregels voldoen en/of beschikken over een gemeentelijke omgevingsvergunning. De algemene regels (Besluit emissiearme huisvesting veehouderij) bevatten voorschriften om ammoniakemissie te reduceren volgens door lenW vastgestelde staltechnieken (luchtwassers, vloeren die mest en urine scheiden, etc.). Daarnaast werkt lenW samen met LNV aan beleid om de ammoniakemissies uit veehouderijen verder terug te dringen.

### **Vernieuwing stalbeoordelingssystematiek**

Uit rapporten van de Wageningen University & Research van november 2022 en juni 2023 blijkt dat er het nodige mis is met de effectiviteit van emissiearme stalsystemen en technieken in de praktijk: de gemiddelde ammoniakreductie van emissiearme stalsystemen ligt lager dan verwacht. Vooral de ‘emissiearme

vloeren’ voor melkvee blijken niet doeltreffend te zijn. Om tot een betrouwbaardere stalbeoordeling te komen, werkt lenW in samenwerking met LNV en RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) aan een nieuwe systematiek voor stalbeoordeling, die geschikt is voor de toestemmingverlening Omgevingsvergunning milieubelastende activiteiten (‘milieuvergunning’) en een basis biedt voor de toestemmingverlening Natura 2000-activiteiten (‘natuurvergunning’).

**Fijnstof** Pluimveehouderijen stoten aanzienlijke hoeveelheden fijnstof uit. De Staat is in 2017 veroordeeld vanwege het overschrijden van de wettelijke (Europese) grenswaarden voor fijnstof (en NOx) op een aantal plekken in Nederland. In het SLA worden acties voorgescreven om binnen die grenswaarden te blijven.

### **Concrete doelen**

In het NMP wordt een langjarige strategie uitgewerkt voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving.

### **Luchtkwaliteit**

- In de eerste helft van 2024 verschijnt een nieuwe voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord (gebeurt elk 2 jaar) en wordt de nieuwe uitvoeringsagenda 2024-2030 gepubliceerd.
- In 2030 hebben we gemiddeld minimaal 50% gezondheidswinst geboekt ten opzichte van 2016, door vermindering van negatieve gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen.
- In de eerste helft van 2024 worden de nieuwe

EU-richtlijn luchtkwaliteit (akkoord in juni verwacht) en richtlijn industriële emissies (RIE) vastgesteld (RIE is in april vastgesteld).

### **Geluid**

- In de eerste helft van 2024 worden de prognoses voor verlaging van geluidruimte langs hoofdspoorwegen opgesteld. Eind 2024 is de besluitvorming gereed.
- Eind 2024 wordt het besluit windturbines leefomgeving genomen voor de nieuwe landelijke milieunormen voor windturbines.
- Uiterlijk 2025 is de verbeterde regelgeving (inclusief een alternatieve methode) voor ‘gecumuleerd geluid’ gereed. Tussentijds is periodiek bestuurlijk contact met VNG, IPO en regio Schiphol.

### **Omgevingsveiligheid bedrijven**

- Medio 2024 besluiten we of we doorgaan met de uitvoering van de herijking van het beleid voor omgevingsveiligheid.
- Vanaf 2026 is er een nieuw en robuust beleidskader voor de omgevingsveiligheid van bedrijven.

### **Milieubeleid in de veehouderij**

- Programma Vernieuwing Stalbeoordeling (gestart november 2023) loopt tot medio 2025. In het eerste kwartaal van 2024 is de inventarisatie afgerond. Medio 2024 is de ontwerpfase afgerond, waarna het wetgevingsproces begint.

### 3. Industrie, Leefomgeving en Omwonenden

#### Achtergrond

Omwonenden van industriegebieden, vliegvelden en infrastructuur moeten door overheid en industrie beschermd worden tegen schadelijke stoffen als gevolg van emissies. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) heeft hier in april 2023 een kritisch rapport over uitgebracht. De OVV concludeert dat overheden met de huidige (milieu)wetgeving via het bestaande stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving de gezondheid van omwonenden onvoldoende beschermen. Tussen de wereld van wetten, regels, bevoegdheden – de systeemwereld – en de praktijk – de leefomgeving – gaapt een gat. Omwonenden van de drie onderzochte bedrijven voelen zich niet voldoende gehoord en serieus genomen. Overheid en bedrijven hebben weliswaar steeds nadrukkelijker aandacht voor een gezonde en veilige leefomgeving maar het is nog niet genoeg. In de kabinetsreactie op het onderzoeksrapport) heeft het kabinet aangegeven dat gezondheid prioriteit moet zijn bij het ontwikkelen en afwegen van onder andere industrie- en milieubeleid. Dat vraagt ook op korte termijn iets van de uitvoering, in het toezicht, en in de kennisontwikkeling. Overheid en bedrijven gaan samen aan de slag om mogelijke impact op de leefomgeving, onder andere door verlaging van bodem, water en luchtemissies en hinder te beperken. Om hier een bijdrage aan te leveren heeft DGMI een programma opgesteld met daarin de Actieagenda Industrie en Omwonenden opgesteld, de maatwerkpaakpak industrie (i.s.m. EZK), het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (i.s.m. EZK) en de doelen voor Tata Steel (i.s.m. EZK). Het doel van het programma is om de gezondheid van omwonenden te verbeteren.

#### Huidige stand van zaken

##### Maatwerkpaakpak Industrie

De maatwerkpaakpak vloeit voort uit het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV en richt zich op bovenwettelijke afspraken voor verduurzaming van de industrie en een gezonde en veilige leefomgeving. Overheid en bedrijfsleven werken hierin samen. Het ministerie van EZK is het eerstverantwoordelijke departement voor dit onderwerp. Er zijn in totaal 11 maatwerktrajecten in gang gezet, met AnQore, Dow Benelux, Nobian, OCI, Shell, Tata Steel Nederland, Yara Sluiskil, Zeeland Refinery, BP en Air Liquide. Deze intentieverklaringen worden op dit moment verder uitgewerkt tot concrete projecten.

##### Actieagenda Industrie en Omwonenden

Naar aanleiding van de kabinetsreactie op het OVV-rapport is een actieagenda industrie en omwonenden opgesteld met 4 actielijnen: (1) Een goede buur, waaronder een dialoogtafel tussen betrokkenen onder leiding van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving valt, (2) Minder hinder, waaronder het aanscherpen van bestaande regels valt, (3) Meten en weten, waaronder meer monitoring en metingen door overheid en bedrijven, en gezondheidsonderzoeken door het RIVM valt en (4) Een betrouwbare overheid, waaronder het opstellen van actieteams rondom gezondheidsproblematiek van de industrie valt. Momenteel werken we aan het uitvoeren van deze actieagenda.

Nationaal Programma Verduurzaming Industrie (NPVI)  
Het NPVI is een uitvoeringsprogramma van het

ministerie van EZK voor een sterke industrie en gezonde leefomgeving in de komende tien jaar. Het NPVI brengt overheden, netbeheerders, Gasunie en industrieclusters bij elkaar aan tafel. Hierdoor kunnen knelpunten tijdig verholpen worden. Het ministerie van IenW werkt samen met EZK in dit programma (leefomgeving en diverse IenW-sectoren).

##### Tata Steel

De afgelopen jaren is gezondheidsproblematiek rond het bedrijf Tata Steel uitgegroeid tot een nationale kwestie. In september van 2023 concludeerde het RIVM dat omwonenden van het bedrijf gemiddeld 2,5 maand korter leven als gevolg van de schadelijke emissies. Het ministerie van IenW heeft in 2023 een expertgroep ingesteld om te adviseren over de gezondheidsaspecten die bij de productie van Tata Steel een rol spelen.

##### Concrete doelen

- Versnellen van het verminderen van de impact die industrie heeft op de gezonde leefomgeving: gezondheid volwaardig meenemen bij afspraken met bedrijven, nieuw beleid (lucht, water, bodem, natuur) en vergunningen (bestaand en nieuw).
- Dichter bij elkaar brengen van burgers, bedrijven en overheid, om eerder signalen op te pikken.
- IenW een krachtige en proactieve speler laten zijn op het thema Industrie, Leefomgeving en Omwonenden - zowel departementaal, interdepartementaal als richting omwonenden en bedrijven.

## 4. Vervoer van gevaarlijke stoffen

### Achtergrond

Nederland is partij bij alle mondiale verdragen die eisen bevatten voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor, binnenwateren of via buisleidingen). Voor een belangrijk doorvoerland als Nederland is die harmonisatie van veiligheidseisen en het vrij verkeer van goederen van groot belang. De voorschriften worden iedere twee jaar aangepast aan de stand van de wetenschap en de techniek. Nederland stelt, boven op deze internationale regels, aanvullende eisen via de Basisnet-regelgeving, die op 1 april 2015 in werking is getreden, dat toeziet op het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het basisnet brengt vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheid van omwonenden met elkaar in evenwicht door het stellen van een 'risicoplafond'. Risico's voor omwonenden ontstaan niet alleen door het vervoer (kans op een incident), maar ook als er te dicht bij de infrastructuur wordt gebouwd (effect van een incident).

Verwachting is dat de stromen gevaarlijke stoffen in de komende jaren toenemen vanwege de energietransitie. Deze ontwikkelingen raken meerdere beleidsdossiers en beleidsDGs.

### Huidige stand van zaken

In 2023 is de Basisnetregelgeving geëvalueerd. De risicoplafonds blijken niet de sturende werking te hebben die ervan werd verwacht. Dat komt deels door het beperkte aantal transportroutes vanuit Duitsland. Daar komt bij dat het transport van gevaarlijke stoffen zoals ammoniak of waterstof naar verwachting zal toenemen als gevolg van de energietransitie (in Nederland en met name Duitsland). Bovendien staat er een stevige druk op steden om binnenstedelijk en nabij ov-knooppunten te bouwen. Dit levert een complexe situatie op, met meerdere doelen die 'schuren'. Daarom is in 2020 een programma Robuust Basisnet opgestart om met alle betrokken stakeholders, te komen tot een nieuwe aanpak voor het omgaan met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de ruimtelijke omgeving.

In het Robuust Basisnet worden ook de risico's van handelingen met gevaarlijke stoffen op spoorwegemplacementen meegenomen. Deze handelingen (rangeren en opstellen van treinen) zijn momenteel nog vergunningplichtig. Er is bestuurlijk afgesproken tot meer landelijke harmonisatie te komen, waarbij gemeenten toezicht blijven houden op het pakket van voorzieningen en maatregelen dat voor spoorwegemplacementen geldt. De uitwerking van deze bestuurlijke afspraken is echter complex, waarbij in het derde kwartaal van 2024 knopen zullen moeten worden doorgehakt.

Met het bedrijfsleven zijn vanaf 2005 afspraken gemaakt (convenanten) om het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals chloor en ammoniak te beperken. Daarbij moet wat betreft ammoniak rekening worden gehouden met het feit dat deze stof naar verwachting een belangrijke rol gaat spelen in de energietransitie, als waterstofrijke energiedrager. Deze ontwikkeling heeft niet alleen invloed op de vervolgfafspraken met de convenantpartijen, maar kan ook leiden tot herziening van de convenanten.

### Concrete doelen

- Robuust Basisnet Spoor voortgangsrapportages (elk jaar rond de zomer)
- Inwerkingtreding robuust basisnet (medio 2025)
- Internationale regelgeving van toepassing over vervoer gevaarlijke stoffen over weg (ADR), spoor (RID) en binnenvaart (ADN) (editie 2025: 1 januari - 1 juli 2025)
- Vastlegging emplacementen in regelgeving (medio 2025)

## 5. Veiligheid Energietransitie

### Achtergrond

De energietransitie is een belangrijk en urgent onderwerp. Veiligheid is daarbij een cruciaal thema. IenW draagt daaraan bij. Het doel van de energietransitie is een duurzame, en ook veilige energiehuishouding. Onze rol is daarbij met name gericht op signaleren van risico's en ondersteunen van veiligheidsmaatregelen. Vooruitkijken is daarbij belangrijk: veiligheid moet vroegtijdig worden meegenomen in de plannen en uitvoering. Goede samenwerking met collega's van andere DG's binnen IenW (waaronder de directies Maritieme Zaken en Duurzame Mobiliteit) én met partners buiten het ministerie is daarbij dus essentieel.

### Huidige stand van zaken

Inhoudelijk is van belang dat – onafhankelijk van welke energiemix er ontstaat of wordt gekozen – de nieuwe duurzame energiehuishouding minstens even veilig is als nu. En waar mogelijk veiliger. De ambitie is: continue verbetering. In 2023 is deze ambitie (even veilig als nu) ook interdepartementaal (met EZK) afgestemd en vastgesteld. Wanneer vanaf de start rekening wordt gehouden met veiligheid, kan dat ongewenste situaties achteraf voorkomen. Er is gewerkt aan een Maatschappelijke Kosten Baten Vergelijking waterstofrijke energiedragers. Deze vergelijking laat zien dat er zeer kleine verschillen bestaan tussen de alternatieven. In het tweede kwartaal van 2024 is de Kamer geïnformeerd.

### Concrete doelen

- Oplevering vervolgonderzoek veiligheid multifuel tankstations
- Oplevering onderzoeksrapport naar Safe by Design en de energietransitie
- Belevingsonderzoek veilige energietransitie.
- Oplevering kabinetsvisie Energietransitie (trekker EZK) (Q2 2024)
- Batterijenstrategie (met onderdeel over externe veiligheid)
- Kabinetsvisie waterstofdragers (i.s.m. EZK), met daarin onder meer herijking kabinetsstandpunt ammoniak (Q3-Q4 2024)

## 6. Veilig vuurwerk

### Achtergrond

Vuurwerk staat de afgelopen jaren (met pieken) in de belangstelling van maatschappij, media en politiek. De meningen over de gewenste koers lopen uiteen en emoties kunnen hoog oplopen. We zien steeds meer lokale overheden wel een (geheel of gedeeltelijk) vuurwerkverbod introduceren. IenW streeft naar een veilig en handhaafbaar vuurwerkbeleid, met balans in de maatschappelijke discussie en een breed draagvlak. De ontwikkeling van het vuurwerkbeleid is een samenwerking tussen twee ministeries. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt voor de wet- en regelgeving over vuurwerk en de communicatie hierover (o.a. jaarlijkse vuurwerkcampagne). Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) is verantwoordelijk voor de handhaving en openbare orde tijdens de jaarwisseling en over het illegale vuurwerk.

### Huidige stand van zaken

Vanuit IenW wordt geregeld welk vuurwerk is aangegeven als consumentenvuurwerk. Consumentenvuurwerk mag door consumenten tijdens de jaarwisseling worden afgestoken. Gemeenten hebben de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen waar al dan niet consumentenvuurwerk mag worden afgestoken tijdens de jaarwisseling. Ieder jaar neemt het aantal gemeenten toe dat een vuurwerkverbod instelt. Tijdens de jaarwisseling 2023 – 2024 zijn dit tenminste 16 gemeenten geweest. Tijdens jaarwisseling 2022 – 2023 hadden 12 gemeenten een lokaal verbod. Jaarlijks worden door VeiligheidNL de letselcijfers na

de jaarwisseling onderzocht, evenals vuurwerk-aankoop en -gebruik. Tijdens de jaarwisseling 2023-2024 waren er in totaal 1212 gevallen van lichamelijk letsel door vuurwerkgebruik. In jaarlijkse publiekscampagnes, het lespakket 4VuurwerkVeilig en op Rijks-overheid.nl, wordt informatie gegeven voor het veilig omgaan met vuurwerk (kennis en handelingsperspectief). Ook zijn er in Nederland regels voor professioneel vuurwerk, theatervuurwerk en andere pyrotechnische artikelen, bijvoorbeeld voor veilige opslag en transport en vuurwerkshows bij evenementen.

De ILT houdt toezicht op naleving van de wet- en regelgeving voor vuurwerk. ILT controleert jaarlijks de veiligheid van vuurwerkproducten op testlocaties. Er is regelmatig contact met de vuurwerkbranche, provincies en omgevingsdiensten over (toezicht) op veiligheid van vuurwerkopslag en vuurwerkevenementen.

EU-wetgeving over vuurwerk is vastgelegd in de Pyrorichtlijn. In 2024 wordt de Pyrorichtlijn geëvalueerd door de Europese Commissie. Mogelijk volgt daarna een herziening. De Nederlandse inzet richt zich vooral op het verbeteren van de productconformiteitsprocedure en de aanpak van de illegale vuurwerkhandel. Binnen de Benelux wordt een pyro-pass ingevoerd (medio 2024). Met de pyro-pass kunnen verkopers gemakkelijker controleren of een koper de juiste papieren bezit om professioneel vuurwerk, zoals zwaar (F4) vuurwerk, te kopen.

Daarnaast worden regels gesteld rondom zogenoemde ‘overige pyrotechnische artikelen’ (artikelen die niet voor vermaak zijn bedoeld, maar bijvoorbeeld om noodsignalen uit te sturen).

### Concrete doelen

- Strategische routekaart voor de komende 5-10 jaar met duidelijke richtlijnen voor de vuurwerksector
- Actieve bijdrage van Nederland aan de evaluatie van de Europese Pyrorichtlijn ter verbetering van productconformiteit (CE-markering) en aanpak van illegale vuurwerkhandel
- Meerjarige vuurwerkcampagne voor veiliger vuurwerkgebruik
- Kabinetsreactie op het onderzoek van de Universiteit Twente n.a.v. de vuurwerkcramp in Enschede

## 7. Veiligheid biotechnologie

### Achtergrond

Biotechnologie is een belangrijke sleuteltechnologie voor maatschappelijke vraagstukken als een betere gezondheid en medische zorg, voedselzekerheid en voedselkwaliteit, de energietransitie en een circulaire economie. Het is belangrijk dat onderzoek, teelt of handel met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) voor mens, dier en milieu, veilig kan plaatsvinden én als veilig door de maatschappij wordt ervaren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'ingeperkt gebruik' (bijv. onderzoek in een laboratorium), introductie in het milieu (bijv. klinisch onderzoek naar een gentherapie of veldproeven met een genetisch gemodificeerd gewas) en introductie op de markt. Europese richtlijnen zijn hierbij leidend, waarbij ingeperkt gebruik en introductie in het milieu in nationale wet- en regelgeving zijn geïmplementeerd en wat via vergunningverlening wordt uitgevoerd. lenW is hiervoor stelselverantwoordelijk. Marktautorisatie vindt op Europees niveau plaats.

### Huidige stand van zaken

De (technologische) ontwikkelingen binnen de biotechnologie gaan snel en het vele onderzoek van de afgelopen jaren zal zich steeds verder verplaatsen naar toepassingen. Europese en nationale wet- en regelgeving bieden daarbij juridische kaders om veilige toepassing van nieuwe biotechnologie te waarborgen. Daarbij is een degelijk vergunningverleningssysteem nodig dat beantwoordt aan de nieuwe vragen die nieuwe technologie oproept. Dit vraagt de komende periode om:

- Een sterke Europese inzet op harmonisatie en toekomstbestendige beleidsvernieuwing
- Een integrale visie op biotechnologie en aanpak van alle betrokken ministeries
- Een permanente dialoog met kennisinstellingen, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties
- Betrokkenheid van de samenleving bij de gedachtevorming over nieuwe ontwikkelingen en de verdere vormgeving van het beleid.

### Concrete doelen

#### Korte termijn

- Opstellen van een integrale/ kabinetsvisie biotechnologie (eind 2024 gereed)
- Verder optimaliseren van beleid en nationale ggo-regelgeving, in het bijzonder op het gebied van ingeperkt gebruik;
- Voorlichting aan aanvragers (gebruikers ggo's) en andere belanghebbenden en communicatie naar het bredere publiek over (veilige) biotechnologie;
- Blijvende actieve inzet in Europa t.b.v. harmonisatie en modernisering van ggo-regelgeving, in het bijzonder waar het nieuwe genomische technieken in de plantenveredeling betreft.

#### Lange termijn

- Robuust en toekomstbestendigheid veiligheidsbeleid biotechnologie. Het systeem van vergunningverlening is voldoende toegerust op veranderende aanvragen, zowel kwalitatief (complexer) als kwantitatief (grotere aantallen);
- Blijvende actieve inzet in Europa t.b.v. harmonisatie en modernisering van ggo-regelgeving.

## 8. PFAS-restrictie

### Achtergrond

Chemische stoffen zijn essentieel voor alle producten om ons heen en noodzakelijk voor nieuwe technische uitdagingen als de energietransitie. Deze stoffen kunnen tegelijkertijd zeer schadelijk zijn voor gezondheid en milieu, zie onder andere de onderwerpen Drinkwater en Bodembeleid. Het op de markt brengen van stoffen is geregeld in EU-verordeningen. Centraal staat REACH, de EU verordening die toeziet op registratie en beheersmaatregelen voor alle stoffen die in meer dan 1 ton per jaar op de EU-markt worden gebracht. Daarnaast zijn er verordeningen voor specifieke productgroepen waarbij IenW verantwoordelijk is voor biociden, VWS verantwoordelijk is voor consumentenproducten en voedselcontactmaterialen en LNV voor gewasbeschermingsmiddelen.

### Huidige stand van zaken

PFAS is een verzamelnaam voor poly- en perfluoralkylstoffen. Sommige PFAS kunnen het immuunsysteem van mensen aantasten of kanker veroorzaken. PFAS komen op verschillende manieren in het milieu terecht en breken niet uit zichzelf af. Daarom kunnen risicogrenswaarden makkelijk overschreden worden. De stoffen uit de PFAS groep hebben veel eigenschappen die nuttig zijn voor een waaier aan producten, van pizzadozen tot medische apparatuur en van vuilafstotende spray tot hoogwaardige elektronische apparatuur. Maar aan PFAS kleven dus nadelen. Nederland is, samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen in 2020 gaan werken aan een Europese beperking van het gebruik en op de markt brengen van (producten met) PFAS. Dit vergt een zorgvuldige weging van risico en gebruik. Begin 2023 hebben de vijf landen het voorstel voor een restrictie ingediend. Dit wordt nu beoordeeld door ECHA, het Europees agentschap voor Chemische Stoffen. Op basis van die beoordeling heeft de Europese Commissie een voorstel aan de lidstaten gedaan. Tijdens de inspraakprocedure (maart-september 2023) zijn ruim 5600 reacties ingediend op het voorstel. Dit is veel meer dan gebruikelijk, omdat het voorstel door de veelheid aan toepassingen van PFAS ingrijpt in veel aspecten van het dagelijks leven. Hierdoor zal de doorlooptijd van één jaar bij ECHA praktisch onhaalbaar zijn.

### Concrete doelen

- Afronding commentaren die ingebracht zijn in de publieke consultatie (medio 2024)
- Besluitvorming over een Europese beperking van het gebruik en op de markt brengen van (producten met) PFAS (2026)
  - De restrictie treedt 18 maanden na het besluit in werking waarbij gelijk veel toepassingen worden verboden. Voor andere toepassingen kunnen langere overgangstermijnen gelden.

## 9. Versterking stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

### Achtergrond

Een goed functionerend VTH-stelsel is essentieel voor zowel het voorkomen van schade aan het milieu als voor het optreden tegen misstanden. Als het VTH-stelsel niet goed functioneert, is er ruimte voor bedrijven om, bewust of onbewust, milieuregels te overtreden waardoor schade aan de leefomgeving kan ontstaan. Sinds januari 2024 ligt de wettelijke basis voor het VTH-stelsel in de Omgevingswet (voorheen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)). Binnen het VTH-stelsel zijn provincies en gemeenten en omgevingsdiensten de bevoegde gezagen. Zij zijn opdrachtgever en eigenaar van de omgevingsdienst. Bij die omgevingsdienst is een groot aantal taken (basistakenpakket) voor de uitvoering belegd. De verantwoordelijkheid ligt bij de bevoegde gezagen; de uitvoering ligt bij de omgevingsdienst. Toezicht ligt bij de ILT. Het Rijk draagt de verantwoordelijkheid voor het goed functioneren van het VTH-stelsel. Binnen het VTH stelsel hebben bedrijven die vallen onder het besluit risico's zware ongevallen (Brzo) een speciale plek. Brzo-bedrijven zijn bedrijven die werken met aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De provincies zijn bevoegd gezag voor de Brzo-bedrijven. De uitvoering van VTH voor de Brzo-bedrijven is belegd bij 6 van de 29 omgevingsdiensten.

### Huidige stand van zaken

In het rapport van de commissie Van Aartsen in 2021 is geconstateerd dat het huidige VTH-stelsel te vrijblijvend en gefragmenteerd is, waardoor vermijdbare milieuschade ontstaat. De commissie Van Aartsen heeft tien aanbevelingen gedaan om het VTH-stelsel te versterken. In het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH, zie ook onderwerpen ILT) dat sinds augustus 2022 loopt tot september 2024 worden die aanbevelingen uitgewerkt. Tot die tijd wordt bekeken hoe opvolging wordt gegeven aan nog niet afgeronde acties. Daarnaast heeft de Algemene Rekenkamer (ARK) in 2021 in twee rapporten geconcludeerd dat de aanpak van milieucriminaliteit en -overtredingen ontoereikend is. Een belangrijke oorzaak hiervoor is het ontbreken van goede en betrouwbare data. De aanbevelingen van de ARK worden ook opgevolgd in het IBP VTH. Goede kennis van zaken en voldoende capaciteit bij de omgevingsdiensten is essentieel. Hiervoor zijn robuustheidscriteria opgesteld. In 2023 is geconstateerd dat geen van de omgevingsdiensten voldeed aan die criteria. Bijna alle omgevingsdiensten hebben op 1 april 2024 een plan van aanpak opgesteld waarin staat hoe gewerkt wordt om uiterlijk 1 april 2026 wel te voldoen aan de criteria. Voor de versterking van het VTH stelsel is een wetsvoorstel in voorbereiding om de stelselverantwoordelijkheid van lenW verder te instrumenteren met nieuwe bevoegdheden.

### Concrete doelen

- Robuuste omgevingsdiensten
- Heldere definitie van de stelselverantwoordelijkheid van de bewindspersoon van lenW
- Uitvoeren van het tweejaarlijks onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering door de omgevingsdienst
- Steviger aanpak milieucriminaliteit
- Versterking informatievoorziening, datakwaliteit en gegevensuitwisseling VTH-stelsel
- Versterking van regie en doorzettingsmacht, onder andere op rijksniveau
- (Wettelijk) borgen van de producten uit het IBP VTH

## 10. Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming

### Achtergrond

Het dossier Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming gaat over de bescherming van mens en milieu tegen de risico's van ioniserende straling (ook bekend als 'radioactieve straling'). Dit gebeurt door wet- en regelgeving voor bestaande en nieuwe reactoren, vervoer en opslag van radioactief materiaal en voor nieuwe ontwikkelingen in de nucleaire sector zoals de opkomst van SMR's, Small Modular Reactors. Centraal hierbij is de Kernenergiewet. Het dossier gaat ook over het beheersen van de financiële risico's voor de Staat die kunnen ontstaan bij het gebruik van nucleair materiaal bij opwekking van elektriciteit of bij de productie van medische isotopen. De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) is een ZBO die valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW. De ANVS is verantwoordelijk voor de vergunningverlening en het toezicht op nucleaire instellingen en toepassingen.

### Huidige stand van zaken

Het vorige Kabinet heeft ingezet op het langer openhouden van de Kerncentrale Borssele. Hiervoor is een wijziging van de Kernenergiewet, art.15 noodzakelijk. EZK is hiervoor aan zet; IenW is het bevoegd gezag voor inspraak (nationaal en internationaal). IenW beoordeelt ook de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' en de Milieueffectrapportage die EZK als initiatiefnemer van de wetwijziging Kernenergiewet moet opstellen. De planning is om de wetwijziging in de eerste helft van 2025 naar de Kamer te sturen.

### Verkennen bouw nieuwe kerncentrales

Het vorige kabinet heeft ook ingezet op het verkennen van de bouw van nieuwe kernreactoren. Naar aanleiding hiervan (en naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen in de nucleaire sector, zoals de Small Modular Reactors, SMR's) is het huidig stelsel van wetgeving op het terrein van de nucleaire veiligheid geëvalueerd. In 2023 zijn in Nederland drie internationale peer-review-missies uitgevoerd vanuit de International Atomic Energy Agency (IAEA):

- IRRS-missie ('Integrated Regulatory Review Service', juni 2023): taakuitvoering m.b.t. veiligheidsnormen;
- IPPAS-missie ('International Physical Protection Advisory Service', oktober 2023): de beveiliging van kerncentrales, zowel fysieke als cyber security;
- ARTEMIS-missie ('Integrated Review Service for Radioactive Waste and Spent fuel Management, Decommissioning and Remediation', november 2023): het beleid en regelgeving m.b.t. het beheer van radioactief afval en verbruikte splijtstoffen.
- De aanbevelingen uit de 3 missies en de evaluatie van het huidige stelsel zullen in samenhang worden opgepakt en de aankomende jaren worden uitgevoerd.

### Opslag en eindberging van radioactief afval

Op basis van EU regelgeving stelt IenW een nieuw 'Nationaal Programma Radioactief afval' (NPRA) vast. Daarin worden onder meer de eindberging en de opwerking van afval omschreven en een kader voor afvalruil (CREATIS) geschetst. De deadline vanuit

de Europese Unie is 25 augustus 2025. Dit wordt uitgewerkt samen met COVRA. COVRA is in Nederland verantwoordelijk voor de berging van het nucleaire afval. In het licht van de ambitie van het vorige kabinet en ontwikkelingen in de markt wordt de herziening van het NPRA aangegrepen om het beleid voor radioactief afval, inclusief een routekaart naar eindberging, te actualiseren.

### Overname GKN – Kerncentrale Dodewaard

IenW en Financiën zijn in onderhandeling over de overname van B.V. Gemeenschappelijke Kern-energiecentrale Nederland (GKN), de eigenaar en vergunninghouder van de Kerncentrale Dodewaard. Kabinet Rutte IV heeft besloten de centrale over te nemen. Een brief over het proces is aan de Tweede Kamer gestuurd. Daadwerkelijke overname wordt verwacht na de zomer.

### Concrete doelen

- Wijziging kernenergiewet voor bedrijfsduurverlenging Kerncentrale Borssele
- Nationaal Programma Radioactief afval (gereed augustus 2025)
- Opvolgen aanbevelingen internationale missies en evaluatie wettelijk stelsel

# 11. Bevoegd gezagrol luchthavens en nucleaire projecten

## Achtergrond

Bij thema's als bereikbaarheid, veiligheid en klimaat spelen de gezondheid van mensen en de natuur ook steeds een rol. Om het milieubelang volwaardig mee te wegen in deze besluitvorming en elke schijn van belangenverstrengeling te voorkomen bij projecten waarbij IenW ook initiatiefnemer is hanteren we een passende functiescheiding voor het doorlopen van de milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure, voorgeschreven door de Omgevingswet). Zo is de rol van bevoegd gezag voor de besluitvorming over luchthavens, de bedrijfsduurverlenging van de kerncentrale Borssele, en het Nationaal Programma Radioactief Afval gescheiden van de beleidsinhoudelijke IenW-onderdelen. We schakelen daarbij experts in vanuit het RIVM en andere kennisinstellingen. Daarnaast werken we samen met andere bevoegd gezagen, zoals Rijkswaterstaat, de ILT en het ministerie van LNV.

De m.e.r.-procedure helpt bij:

- het vinden van alternatieven met minder milieugevolgen;
- de belangenafweging op basis van de meest actuele inzichten over de milieugevolgen;
- eventuele bijsturing als monitoring en evaluatie van milieugevolgen daar aanleiding toe geven.

## Huidige stand van zaken

### Luchthavens

- **Schiphol:** m.e.r.-procedure gestart in 2015. Schiphol is gevraagd de m.e.r. uit 2020 te actualiseren om een nieuwe balans te vinden tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de belangen van omwonenden. Op dit moment loopt een procedure bij de Europese Commissie. De uitkomst is onzeker en bepalend voor vervolgetraject.
- **Schiphol (actualisatie ruimtelijke contouren):** m.e.r.-procedure gestart in 2023 met een beoordelingsnotitie. Op dit moment wordt deze getoetst. De Commissie voor de milieueffectrapportage is gevraagd hierover te adviseren.
- **Lelystad Airport:** m.e.r.-procedure gestart in 2013. Lelystad is gevraagd de m.e.r. uit 2018 te actualiseren. Politieke besluitvorming vanuit het Rijk over de toekomst van de luchthaven moet nog plaatsvinden. Parallel loopt nog een procedure voor natuurvergunning bij LNV. De uitkomst is bepalend voor haalbaarheid alternatieven.
- **Rotterdam The Hague Airport (RTHA):** m.e.r.-procedure gestart in 2022. Op dit moment stelt RTHA een m.e.r. op. De provincie heeft nog geen politiek besluit over de toekomst van de luchthaven genomen. Parallel loopt nog een procedure voor natuurvergunning bij LNV. Uitkomsten bepalend voor haalbaarheid alternatieven.
- **Groningen Airport Eelde:** m.e.r.-procedure gestart in 2023 met een beoordelingsnotitie. Op dit moment

wordt deze getoetst en Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd hierover te adviseren.

- **Maastricht Aachen Airport:** m.e.r.-procedure start naar verwachting in 2024 met een beoordelingsnotitie. Politieke besluitvorming over de toekomst van de luchthaven in de provincie loopt nog. Parallel loopt nog een procedure voor een natuurvergunning bij LNV. Uitkomsten zijn bepalend voor haalbaarheid initiatieven.

### Nucleaire projecten:

- **Bedrijfsduurverlenging Kerncentrale Borssele:** m.e.r.-procedure gestart in 2023. Op dit moment stelt bevoegd gezag een reactienota op naar aanleiding van ontvangen zienswijzen en adviezen. Om de bedrijfsduurverlenging mogelijk te maken, en de vergunning te wijzigen (bevoegd gezag hiervoor is Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming), is aanpassing van de Kernenergiewet nodig (EZK trekt dat wetsvoorstel).
- **Herijking Nationaal Programma Radioactief Afval:** m.e.r.-procedure gestart in 2023. Er wordt advies gevraagd aan Commissie voor de milieueffectrapportage over de onderzoeksaanpak (Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het m.e.r.).

### Concrete doelen

- Milieubelang volwaardig meewegen in besluitvorming bij projecten van nationaal belang
- Bundelen van de schaarse en specifieke kennis ter versterking van de rol van bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedures bij projecten van nationaal belang

## 12. Circulaire economie

- CE en klimaat en energie (inclusief duurzame koolstof en biograndstoffen)
- Textiel
- Circulair plastic, verpakkingen en wegwerpplastics
- Financiering

### Achtergrond

Alleen een circulaire economie (CE) is een toekomstbestendige economie. In een circulaire economie gaan we slim en zuinig om met grondstoffen en producten, onder meer om schaarste te voorkomen en meer dan voorheen autonoom te zijn. Nederland heeft de ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn. Daarvoor zijn visie, ambitie, heldere regels, circulair ondernemerschap en een omslag in het denken en doen nodig. Het ministerie van IenW is het coördinerend departement voor de transitie naar een circulaire economie. Toezichthouder ILT handhaaft en controleert. In het Nationale Programma Circulaire Economie (NPCE, februari 2023) staan maatregelen voor zestien productketens om de komende jaren slimmer en zuiniger om te gaan met grondstoffen. Ook wordt aangekondigd dat in 2024 de huidige halveringsdoelstelling voor 2030 (50% minder gebruik van primair abiotische grondstoffen) zal worden vervangen door een nieuwe set nationale doelen voor de middellange termijn.

### De stand van zaken per deelonderwerp Circulaire economie en klimaat en energie

In verschillende rapporten (o.a. van de Sociaal-Economische Raad (SER) en Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI)) wordt het belang benoemd van de integrale aanpak van duurzaamheidsopgaven. Betere aansluiting tussen circulaire-economiebeleid en klimaatbeleid moet het succes van de circulaire, klimaat- en energietransitie versterken.<sup>1</sup>

Een interdepartementale werkgroep werkt aan het versterken van deze samenhang door bijvoorbeeld circulaire randvoorwaarden in stimulerende instrumenten (subsidies). De meeste klimaatwinst valt te behalen in materiaal-intensieve sectoren als de bouw en de maakindustrie, en met koolstofvrije producten (chemie en kunststoffen). Samen met EZK werken we aan de overstap naar een duurzame koolstofketen. Duurzame koolstof kan met name in de chemiesector een groot verschil maken en Nederland tot groene koploper maken. De afgelopen jaren zijn de eerste maatregelen genomen die bijdragen aan de opschaling van duurzame koolstofbronnen. Er is een duurzaamheidskader opgesteld voor biograndstoffen. De exacte bijdrage van een circulaire economie aan een klimaatneutraal Nederland is nog niet bekend. De afgelopen jaren is gestuurd op 2-4 Mton directe

CO<sub>2</sub>-emissiereductie met een samenhangend pakket van normerende en beprijzende beleidsmaatregelen, en subsidies om innovaties 'marktrijp' te krijgen.

### Textiel

De textielsector is één van de vervuilendste sectoren, vanwege het gebruik van land, water, energie en chemicaliën. Ongeveer 4% van de mondiale uitstoot van broeikasgassen komt door de kleding- en schoenenindustrie, terwijl de productie en consumptie blijft toenemen.

In het beleidsprogramma circulair textiel staan doelstellingen voor meer hergebruik, recycling en duurzaam materiaal in kleding, met als uiteindelijk doel een circulaire textielindustrie in 2050. Eén van de maatregelen uit het beleidsprogramma is de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel, die in juli 2023 is ingevoerd. Daarmee zijn textielproducenten organisatorisch en financieel verantwoordelijk voor het inzamelen, voorbereiden voor hergebruik en recyclen van textiel. Voor het beleidsprogramma op textiel voor de periode 2025-2030 is een participatietraject gestart. De focus zal op de vermindering van productie en consumptie liggen.

<sup>1</sup> Motie Bontenbal/Grinwis: uitwerken op welke wijze klimaatbeleid en circulaire economie elkaar kunnen versterken (december 2021)

### *Circulair plastic, verpakkingen en wegwerpplastics*

**Circulair plastic** De huidige manier van ontwerpen, produceren, consumeren en afdanken van plastic past niet meer binnen de draagkracht van de aarde. Daarom is het zaak om plastic te verduurzamen en om onnodig plasticgebruik te voorkomen. Om plastic-ketens versneld te sluiten en om CO<sub>2</sub>-reductie te behalen door het vervangen van fossiel plastic met gerecycled of biobased plastic, is in het kader van de Voorjaarsbegroting 2023 besloten om een nationale verplichting voor een minimumaandeel plastic recycleat of biogebaseerd plastic in te voeren. Nederlandse bedrijven worden hierbij ondersteund met middelen uit het Klimaatfonds. Ook is besloten om te zorgen dat er minder plastics worden verbrand. Nederland onderhandelt daarnaast mee over een VN-verdrag tegen plasticvervuiling en over een Europees voorstel voor een pelletsverordening (microplastics). Nederland pleit in verschillende andere Europese productverordeningen voor een verplicht percentage recycleat (gerecycled plastic) en biogebaseerd plastic.

**Verpakkingen** Het beleid voor verpakkingen is erop gericht het gebruik ervan terug te dringen, hergebruik te bevorderen en de kwaliteit van inzameling en recycling te verbeteren. Om zwerfafval terug te dringen is een statiegeldverplichting ingevoerd van minimaal 15 cent op plastic flesjes (per 1 juli 2021) en blikjes (per 31 december 2022). De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verantwoordelijk voor de handhaving van de regelgeving. De eerste formele rapportage liet

zien dat de inzamelcijfers nog sterk achterblijven (68% i.p.v. de wettelijke norm van 90%). De ILT heeft de producenten opgelegd met een verbeterplan te komen. Dit is eind 2023 ingediend. Tegelijkertijd is zichtbaar dat statiegeld wel duidelijk effect heeft: de hoeveelheid drankverpakkingen in het zwerfafval is sinds de invoering van statiegeld sterk teruggelopen. In 2024 wordt dit beleid geëvalueerd.

**Wegwerpplastics** In 2019 heeft Nederland met andere lidstaten in de EU de Single-Use Plastics (SUP)-richtlijn vastgesteld. Daarin zijn onder andere verboden, ontwerpeisen, markeringsverplichtingen en een Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor zwerfafval van bepaalde wegwerpplastics opgenomen. Ook is daarin de verplichting opgenomen om het aantal wegwerpplastics ambitieus en aanhoudend te reduceren.

De Nederlandse aanpak spitst zich toe op consumptie onderweg enerzijds, en consumptie ter plaatse (horeca, kantoren, bedrijven etc.) anderzijds. In het najaar van 2023 zijn in de Kamer drie moties aangenomen om de meerprijs te schrappen en de uitzondering bij consumptie ter plaatse te verruimen. Bij doorvoering van deze moties zal Nederland niet kunnen voldoen aan de verplichting in de Europese Single-Use Plastics-richtlijn, noch aan het nationale doel van 40 procent reductie in het gebruik van kunststof wegwerpbekers en -bakjes in 2026 t.o.v. 2022. Om deze reden is besloten de regelgeving nog

niet aan te passen het het besluit over de uitvoering van de moties aan een volgende bewindspersoon te laten. Wel is de handhaving door ILT aangepast in lijn met de moties (handhaving alsof de moties de facto wel zijn uitgevoerd). De regelgeving wordt in 2024 geëvalueerd. De uitkomsten kunnen worden meegenomen in het besluit t.a.v. de moties.

### *Financiering*

Voor veel bedrijven met een circulaire businesscase is het nog moeilijk om te concurreren met traditionele bedrijven. Het is lastig voor hen om voldoende financiering te krijgen om op te schalen. Daarom werkt lenW samen met financiële instellingen aan het oplossen van knelpunten voor financiering. Ook agendeert lenW dit onderwerp bij EZK en de agenda voor duurzame financiering van het Ministerie van Financiën. Tijdens de jaarlijkse Nationale Conferentie Circulaire Economie op 14 maart 2024 hebben de financiële sector en het Rijk een document ondertekend, waarin zij aangeven zich in te zetten op het wegnemen van knelpunten om zo veel meer circulaire businesscases te financieren. Het samenwerkingsverband dient als internationaal voorbeeld.

## Concrete doelen

### Circulaire economie algemeen

- Uitwerking nationale middellange termijn doelstellingen (concept eind 2024 gereed, daarna stakeholdersessies en politieke besluitvorming in 2025)

### CE en klimaat en energie

- CE wordt als onmisbare inhoudelijke pijler van het klimaatbeleid beschouwd om te komen tot klimaatneutraliteit in 2050

### Koolstof

- Concretiseren inzet duurzame koolstof
- Beïnvloeden EU-agenda

### Biograndstoffen

- Implementatie duurzaamheidscriteria
- Verbreden werkingssfeer duurzaamheidskader

### Textiel

- Vaststelling nieuw beleidsprogramma Textiel (tweede helft 2024)

### Circulair plastic, verpakkingen en wegwerpplastics

- Start financiële ondersteuning voor bedrijven voor nationale circulaire plastic norm en Internetconsultatie circulaire plastic norm (tweede kwartaal 2024)
- Evaluaties SUP-regeling en statiegeld naar Tweede Kamer (vierde kwartaal 2024)
- Evaluatie EU-richtlijn Single Use Plastics (2026)
- Inwerkingtreding nationale circulaire plastic norm (2027)

### Financiering

- Instrumenten voor financiering meer geschikt maken voor circulaire businesscases (doorlopend)
- Circulariteit als integraal onderdeel in de beoordeling van financieringsvragen en investeringsbeslissingen (2030)

## 13. IenW en de EU (Milieu- en Transportraad, nieuwe EU-Commissie, Green-Deal)

### Achtergrond

De beleidsvelden van IenW hebben allemaal een Europese component, maar met name mobiliteit en transport via de weg, water en bodem, circulaire economie en milieu krijgen veel aandacht in de Europese doelstellingen en richtlijnen.

De Europese Green Deal is de aanpak van de huidige Commissie waarmee de Europese economie wordt omgevormd tot een moderne, grondstoffenefficiënte (duurzame) en concurrerende economie. De Green Deal bevat een pakket aan maatregelen die hieraan bij moeten dragen. Dat gaat over tal van beleidsthema's: van klimaat(adaptatie) tot circulaire economie (CE), vervoer, industrie, landbouw, energie, en biodiversiteit. De afgelopen twee jaar zijn veel Europese wetgevingsvoorstellen gedaan op het terrein van IenW. Veel van deze voorstellen zijn inmiddels aangenomen en gepubliceerd. Het is aan het ministerie van IenW om deze voorstellen te implementeren in Nederlandse regelgeving.

### Huidige stand van zaken

Het wordt afwachten waar een nieuwe Europese Commissie (verwacht 2<sup>e</sup> helft 2024) de focus op gaat leggen. In 2024 zijn er Europese verkiezingen, en wordt een nieuwe Europese Commissie geïnstalleerd. Het nieuwe Commissiewerkprogramma zal een inkijkje geven in de voorgenomen activiteiten van de Europese Commissie. Het ministerie van IenW heeft permanent afgevaardigden in Brussel die daar de Nederlandse

verwachtingen op tafel leggen. Daarbij gaat veel aandacht naar Schiphol (balanced approach) en de NS-concessie. De verwachting is dat er, zoals gebruikelijk, jaarlijks zes (informele) Milieuraden plaatsvinden en vier (informele) Transportraden. Deze raden bieden de gelegenheid om snel een actief netwerk in Brussel en met bewindslieden van andere lidstaten op te bouwen.

### Concrete doelen

#### Doorkijk 2024

- Het aantal Europese voorstellen dat uitkomt in 2024 en waar IenW een grote rol in heeft, is vooralsnog beperkt. Waar opportuun werkt IenW nog aan de beïnvloeding van de inhoud van de te verschijnen voorstellen. Voor sommige van deze voorstellen is IenW verantwoordelijk voor de beoordeling, voor andere voorstellen is een ander ministerie verantwoordelijk en leest IenW mee.

#### Waar IenW voor aan de lat staat:

- Waterweerbaarheid: Witboek voor veerkracht op het gebied van water. Hiermee wil de Commissie toegang tot water van burgers, de natuur en de economie waarborgen en tegelijkertijd catastrofale overstromingen en watertekorten aanpakken. Hierbij hoort ook een initiatief (vanuit de Europese Commissie) om vast te stellen en te beoordelen hoe klimaatrisico's op alle EU-beleids terreinen het best kunnen worden beheerd (niet-wetgevend, tweede of derde kwartaal 2024).

### Waar IenW op meeleest

- Kader voor duurzame voedselsystemen: Deze kaderverordening heeft als doel de transitie naar een duurzamer voedselsysteem verder te helpen en te versnellen (wetgevend, publicatiedatum onbekend).
- Strategische dialoog over de toekomst van de landbouw in de EU: Initiatief van de Commissie voor een dialoog over de toekomst van de landbouw in de EU. De dialoog is een middel om met stakeholders gezamenlijk tot duurzame, breed gedragen oplossingen te komen (niet-wetgevend, publicatiedatum onbekend).
- Europese ruimtevaartwet (EZK): Voorstel voorziet in gemeenschappelijke EU-regels met betrekking tot de veiligheid, veerkracht en duurzaamheid van ruimtevaartactiviteiten en -operaties (wetgevend, tweede of derde kwartaal 2024).
- Strategie voor een satellietdata-economie (EZK): De Commissie is voornemens om de economische, maatschappelijke en ecologische reikwijdte van de Europese Ruimtevaartagenda te vergroten met een EU-strategie (niet-wetgevend, publicatiedatum onbekend)

## 14. Bilaterale samenwerking

### Achtergrond

Internationale samenwerking is onmisbaar voor het Ministerie van IenW om haar nationale beleidsdoelen te realiseren. De planetaire crises (klimaat, biodiversiteit en vervuiling), oorlogen en geopolitieke verschuivingen beïnvloeden de strategische belangen van ons ministerie in relatie tot het buitenland. Daarnaast is veel internationale vraag naar Nederlandse expertise in de IenW domeinen. De vraag naar bezoeken, missies en (kennis)uitwisselingen is groot, terwijl de capaciteit beperkt is. Daarom heeft de bestuursraad (BSR) van het ministerie van IenW in september 2023 een ‘landen-prioritering’ vastgesteld. De kern van “bilateraal en economische diplomatie” is om bilaterale relaties met prioritaire landen en regio’s wereldwijd te onderhouden en te verstevigen. Goede relaties maken het mogelijk om kennis uit te wisselen op IenW-thema’s en in samenwerking met deze landen beleidsdoelstellingen te bereiken. Verder wordt ingezet op economische diplomatie, door een bijdrage te leveren aan handelsmissies (veelal geïnitieerd door BZ) voor IenW-sectoren, zoals water, maritiem, logistiek, duurzaam transport, mobiliteit, circulaire economie en milieu.

### Huidige stand van zaken

In september 2023 heeft de BSR de prioritaire landen voor de internationale agenda van IenW vastgesteld. Die prioritering is vastgesteld op basis van de mogelijkheden tot (i) beleidsbeïnvloeding, (ii) kennisontwikkeling en (iii) duurzame economische diplomatie als instrument voor marktontwikkeling en opschaling

voor de drie transities. Daarnaast is relevant welke partnerlanden cruciaal zijn voor het (iv) versterken van de strategische autonomie in de IenW sectoren en welke landen van belang zijn voor de continuering van de connectiviteit van de Nederland. Er zijn drie categorieën:

#### *Prioritaire landen voor brede samenwerking (cat A):*

Vergt IenW breed een proactieve inzet, monitoring van de lokale ontwikkelingen, actieve ondersteuning door landencoördinatoren van Directie Internationaal. Voor deze landen is ook een actieve rol van de beleidsdirecties gewenst. Het betreft Duitsland, België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, China, India, Japan en Indonesië. In zes landen (DUI, FRA, BE, VK, VS, CH) is een IenW attaché geplaatst.

#### *Landen en regio’s met specifieke prioriteiten (cat B):*

Deze gebieden zijn vaak van (groot) belang voor één specifieke transitie of beleidsterrein waarvoor versterkte aandacht is. Hier wordt een meer passieve en ad hoc benadering toegepast; het initiatief voor samenwerking zal vaker bij de betreffende beleidsdirecties liggen. Denk aan de Visegradlanden, de Nordics, en de Alpenlanden. Om strategische afhankelijkheden te verkleinen wordt de samenwerking met andere landen en regio’s juist gezocht: met name in Oost- en Zuidoost-Azië. Maar ook Afrika (klimaat, voedsel, en water zijn speerpunten in NL Afrika strategie) en Zuid-Amerika (diversificatie en verminderen van strategische van grondstoffen) zijn hier belangrijk.

Specifieke vormen van samenwerking en/of nieuwe kansen zijn er met de IenW Deltalanden en met Turkije/Oekraïne (hulp en wederopbouw).

#### *Overige landen en regio’s:*

Bij verzoeken tot samenwerking of uitwisseling door andere landen buiten cat. A of B zal in eerste instantie verwezen worden naar andere organisaties of dienstverleners zoals de lokale ambassades of de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Vanuit het oogpunt van de goede diplomatieke betrekkingen is het soms toch nodig om ook met deze landen missies of specifieke (online) beleidsdialogen te ondernemen. Dit zal per geval beoordeeld worden, mede afhankelijk van de beschikbare capaciteit.

#### *Concrete doelen*

- Opstellen van een meerjarenstrategie voor de prioritaire landen
- IenW-brede verkenning en uitwerking rondom strategische autonomie in IenW sectoren om inzicht te krijgen in de afhankelijkheden van non-EU landen (2024)
- Regeringsconsultatie organiseren met België en Duitsland (2024)

## 15. Mondiale samenwerking lenW-breed

### Achtergrond

Voor de meeste lenW-opgaven is het nodig dat naast Europese en bilaterale samenwerking ook de mondiale samenwerking wordt opgezocht en benut. Voorbeelden zijn mobiliteit (met name luchtvaart en scheepvaart), infrastructuur, water, klimaatadaptatie en circulaire economie. Mondiale samenwerking kan meerdere doelen dienen. Zo is Nederland lid van de nodige internationale organisaties en samenwerkingsverbanden en partij bij strategisch belangrijke verdragen. lenW bepaalt hierin mede de koers, onder andere door onderwerpen te agenderen waarin Nederland vooroploopt. Dat geldt bijvoorbeeld voor circulaire economie en duurzame mobiliteit. Deze grote transities kunnen niet slagen zonder dat een groot aantal relevante landen meegaat. Rechtvaardigheid ('just transition') wordt hierbij steeds meer onderdeel van het narratief.

### Huidige stand van zaken

De grote veranderingen op het wereldtoneel compliceren enerzijds het werk en creëren anderzijds nieuwe kansen. Bepaalde regio's emanciperen en ontwikkelen snel (vooral Afrika en kleine eilandstaten). Andere regio's en landen stagneren juist, of slaan nieuwe wegen in. De verhoudingen die we gewend zijn veranderen, en om Nederland sterk te houden moeten we strategisch nadenken over onze eigen positie en de relaties met andere landen. Ondanks de complexiteit waar we ons in bevinden, blijft lenW zich inzetten voor het versterken en benutten van multilateralisme.

Dat kan het gaan om nieuwe kaders, zoals de onderhandelingen voor een nieuw VN-verdrag tegen vervuiling door plastic, voor internationale versnelling van een circulaire economie, of voor een standaardisatie van elektrische laadinfrastructuur. Het kan ook gaan om het bevorderen van de randvoorwaarden voor uitvoering: door strategische samenwerking met VN-programma's (o.a. United Nations Environment Programme en United Nations Development Programme), economische samenwerkingsverbanden als G20 en OESO en met internationale financiële instellingen. De inzet is gericht op het realiseren van robuuste en langlopende samenwerkingsverbanden (publiek, privaat en de combinatie hiervan).

### Concrete doelen

- Duurzame mobiliteit: mondiale ambitie en actie aanjagen voor klimaatmitigatie en -adaptatie in transportsector, bijvoorbeeld via het International Transport Forum (mei 2024, agendering, alle modaliteiten), Inland Transport Committee (wetgeving en standaarden voor landwaarts transport) en positionering in het klimaatraamwerk.
- lenW brede coördinatie over en samenhangende inzet voor internationale klimaataanpak bij de COP29 in Bakoe in november 2024.
- (Mondiaal) agenderen en waar mogelijk creëren van (publieke en/of private) financiering van circulaire economie. Onder andere door de ontwikkeling van haalbare business cases en best practices van het circulair maken van ketens.

- Onderhandelen over een nieuw verdrag over plastics (onder auspiciën van UNEP). Nederland heeft een ambitieuze inzet met bindende maatregelen voor het einde van de keten (afvalbeheer), en aan het begin van de keten (zoals productie, zorgwekkende chemicaliën, uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en design).
- Bijdragen aan het Europese team dat onderhandelt in de mondiale klimaatonderhandelingen (UNFCCC) en het mondiale biodiversiteitsverdrag.
- Verdere ontwikkeling/inzet van een toolkit voor landen om beleid voor circulaire economie op te nemen in hun NDC (nationally determined contribution - UNFCCC), zodat de klimaatpotentie van dit beleid beter zichtbaar wordt.

## 16. Satellietnavigatie- en data

### Achtergrond

Binnen het nationale ruimtevaartbeleid is lenW beleidsverantwoordelijk voor het onderwerp satellietnavigatie en de toepassing van satellietdata. De uitvoering hiervan is belegd bij het taakveld Ruimtevaart van DGMI/Directie Internationaal. Het gaat onder andere de mogelijkheden en risico's van het gebruik van satellietnavigatie. Ook is lenW verantwoordelijk voor de invoering en het gebruik van de Galileo Public Regulated Service (PRS) in Nederland. Verder wordt de toepassing van aardobservatiedata binnen de beleids- en uitvoerende processen van lenW gestimuleerd door bijvoorbeeld aardobservatiegegevens te gebruiken bij milieu-onderzoek of het in kaart brengen van landgebruik of bodemsoorten. De rijksbrede coördinatie van het ruimtevaartdossier ligt bij EZK en het Netherlands Space Office (NSO) is een belangrijke partner in de uitvoering van het ruimtevaartbeleid.

### Huidige stand van zaken

Onder coördinatie van EZK en NSO is – mede namens lenW en andere departementen, kennisinstellingen, regio's en bedrijfsleven – begin 2024 de Lange Termijn Ruimtevaartagenda aangeboden aan het ministerie van EZK. Afgesproken is dat een kabinetsreactie op deze agenda zal volgen vanuit het nieuwe kabinet. Deze strategische agenda ziet naast missies op inhoud ook op de governance en financiën binnen het ruimtevaartdossier. De uitwerking van de agenda start in 2024.

### Satellietnavigatie

Europa heeft een eigen satellietnavigatie-systeem, genaamd Galileo. lenW bouwt op Bonaire - in opdracht van EUSPA (European Agency for the Space Programme) - een Galileo Sensor Station (GSS). Dat is een satellietgrondstation dat bijdraagt aan de robuustheid en nauwkeurigheid van Galileo. Satellietnavigatie is belangrijk voor lenW, vanwege data over luchtvaart, maritiem, spoor en wegtransport (bijv. autonoom rijden en het verduurzamen van vervoersstromen op het gebied van efficiënte routebepaling). Navigatiesatellieten leveren ook nauwkeurige tijdsignalen die worden gebruikt in diverse (vitale) computer- en communicatienetwerken. Vaak worden hiervoor onbeveiligde satellietsignalen gebruikt waardoor potentiële risico's ontstaan van verstoringen van netwerken (voor lenW o.a. sluizen, verkeerssystemen etc.).

### Galileo Public Regulated Service (PRS)

PRS is een streng beveiligd satelliet signaal. PRS is bedoeld voor vitale processen binnen de publieke en private sector die ook in crisissituaties moeten blijven functioneren. Daarnaast is PRS belangrijk voor processen waarbij de geregistreerde plaats en tijd gegarandeerd correct moeten zijn (o.a. politie en hulpdiensten, defensie maar ook de energie-, maritieme, spoor-, luchtvaart- of financiële sector). Om het gebruik in Nederland mogelijk te maken, moet een wetsvoorstel worden voorbereid en een organisatie

worden opgetuigd (samen met onder andere de AIVD, RDI). PRS zal zeer waarschijnlijk eind 2025 operationeel worden verklaard door de EU.

### Stimuleren gebruik aardobservatie

Satellietdata stellen gebruikers in staat zeer regelmatig analyses te doen van onder andere waterstanden, droogte, bodemverschuivingen, de staat van kunstwerken, de uitstoot van (chemische) stoffen in lucht, water en bodem, van bouwactiviteiten en klimaatverandering. Gebruikers van satellietdata zijn bovendien sneller in staat van grote gebieden analyses te doen ter aanvulling of vervanging van handmatige en lokale metingen.

### Concrete doelen

- Oplevering Galileo Sensor Station GSS op Bonaire in november 2024
- Opvolging bestuursraad-bespreking over satellietdata:
  - Inrichten van een informatieve website om gebruikers bewust te maken van de risico's bij uitval van satellietnavigatie;
  - Uitzoeken van de meerwaarde van een monitoringsmechanisme om verstoringen te signaleren.
- Start wetgevingstraject invoeringswet PRS in het tweede kwartaal van 2024
- Meer inzet van satellietdata in beleid en uitvoering

# DGMo

## Waar staat DGMo voor?

Ons doel bij het Directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo) is om de bereikbaarheid van werk, zorg, wonen, onderwijs maar ook recreatie en transport in heel Nederland op een hoger plan brengen. Daarnaast dragen we bij aan de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland. Bijvoorbeeld door de kwaliteit van het wegennet en het gebruik van de spoorwegen verder te ontwikkelen. En door mobiliteit te verduurzamen en rekening te houden met de leefomgeving.

In dit hoofdstuk leest u meer over een selectie van de onderwerpen die spelen bij het directoraat-generaal Mobiliteit. In het organisatie-deel leest u meer over de organisatie van het directoraat-generaal Mobiliteit, het werkveld en de stakeholders. Verder leest u in het organisatiegedeelte meer over andere onderdelen van IenW die zich richten op mobiliteit over de weg en het spoor zoals ProRail, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de Dienst Wegverkeer (RDW).

## Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

1. Mobiliteitsvisie 2050 47
2. Integrale Mobiliteitsanalyse 48

## Mobiliteit en gebieden

3. MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 49
4. Herprioritering MIRT en Mobiliteitsfonds 50
5. Woningbouw en Mobiliteit 51

## DUMO

6. Klimaatopgave mobiliteit 52
7. Implementatie Renewable Energy Directive (RED-III) 54
8. Zero-emissiezones voor stadslogistiek 55
9. Fiets 56

## Wegen

10. Stikstof 57
11. Verkeersveiligheid 59
12. Geautomatiseerde voertuigen 60

## Programma vrachtwagen en tol

13. Tijdelijke Tolheffing 61
14. Vrachtwagenheffing 62

## OVS

15. Marktordening op het spoor 63
16. Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 66
17. Grote OV- en spoorprojecten 67
18. Aansturing ProRail 68
19. Spoorgoederenvervoer 69



# 1. Mobiliteitsvisie 2050

## Achtergrond

Het ministerie van IenW neemt het initiatief en voert de regie bij het opstellen en uitwerken van een Mobiliteitsvisie. Goede mobiliteit is cruciaal voor de welvaart en het welzijn in Nederland, ook voor toekomstige generaties. Deze ambitie staat ook centraal in de Mobiliteitsvisie. Met deze visie willen we richting geven aan de bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijk-economische functies, zoals scholen, ziekenhuizen en bedrijven. De Mobiliteitsvisie vormt ook belangrijke input voor de ontwikkeling van de Nota Ruimte/NOVEX.

De Mobiliteitsvisie biedt handvatten aan de politiek en bestuurders. De Mobiliteitsvisie is nog werk in uitvoering.

## Huidige stand van zaken

De Mobiliteitsvisie kent vier hoofdlijnen, die uiteen-gezet zijn in de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 (gepubliceerd in maart 2023):

1. Bereikbaarheidsdoelen;
2. De juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd;
3. Binnen publieke kaders;
4. Effectieve sturing.

Op dit moment werken we aan het Programma Mobiliteitsvisie. Voor nationaal personenvervoer verkennen we drie varianten van bereikbaarheidsdoelen:

- Basisniveau van bereikbaarheid;
- Maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart;
- Verkleinen van verschillen in bereikbaarheid.

Voor internationaal personenvervoer (nadruk op gewenste netwerkkwaliteit) en voor goederenvervoer (nadruk op leveringszekerheid, economische functie en strategische autonomie, zie ook Versterking logistiek en goederenvervoer) werken we op dit moment ook varianten van bereikbaarheidsdoelen uit.

Om de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie concreet in gang te zetten en de mobiliteit op korte en middel-lange termijn te verbeteren, zetten we onder de noemer 'mobiliteitstransitie' in op het beter en slimmer benutten van de bestaande infrastructuur. Deelmobiliteit, hubs, werkgeversaanpak, publiek vervoer en digitalisering zijn enkele concrete thema's die we samen met de regionale partners en koepels ontwikkelen en invoeren.

In 2024 horen hier de volgende producten bij:

- Publicatie Programma Mobiliteitsvisie met uitwerking bereikbaarheidsdoelen.
- Participatieve Waarden Evaluatie (PWE);
- Nulmeting met effectmeting (effect van beleidsinterventies op het doelbereik);
- Gebiedscasussen: samen met medeoverheden concreet aan de slag met bereikbaarheidsdoelen om samen hiervan te leren;
- BO-MIRT afspraak over de gezamenlijke, landelijke aanpak voor mobiliteitstransitie en de concrete thema's die daarbij horen.

Naast de uitwerking van de doelen denken we na over wat de invulling van brede sturing van IenW (en van andere partijen) vraagt.

## Concrete doelen

- Politieke keuze voor bereikbaarheidsdoelen.
- Doorvertaling bereikbaarheid naar aanpassing instrumentarium en modellen.
- Gebiedsgerichte bereikbaarheidsaanpak in MIRT voor alle landsdelen.
- Gebiedsgerichte bereikbaarheidsaanpak die bijdraagt aan doelen in NMP en WBS.

## 2. Integrale Mobiliteitsanalyse

### Achtergrond

Om een nieuw kabinet te voorzien van de meest actuele inzichten in de ontwikkeling van personen-mobiliteit en bereikbaarheid, goederentransport, verkeersveiligheid en de effecten van mobiliteit op klimaat en het milieu, voert IenW de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) uit. De analyse brengt voor op de lange termijn (2040, 2050) potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven in beeld in context van brede welvaart. Daarmee vormt de IMA een belangrijke basis in de beleidscyclus voor het maken van afwegingen, bijvoorbeeld in het MIRT-proces.

De IMA heeft een signalerende functie en bevat onderliggende informatie voor het vaststellen van opgaven en het gesprek over mogelijke oplossingsrichtingen. De inzichten uit de IMA kunnen politieke partijen en het nieuwe kabinet partijen gebruiken als input voor het maken van keuzes en afwegingen omtrent opgaven.

De analyse schetst waar potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven op lange termijn (2040, 2050) mogelijk samen komen op de hoofdnetwerken en in gebieden. Het gaat daarbij om ontwikkelingen en opgaven op de thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, gezondheid en leefomgeving. Ze baseert zich hierbij op bestaand beleid samen met de Welvaart- en leefomgevingsscenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau van de Leefomgeving. Het is een streven om in de volgende IMA de mobiliteitsontwikkeling t.a.v. doelen voor bereikbaarheid in beeld te brengen (doelen zijn in ontwikkeling, zoals bij de Mobiliteitsvisie).

Normaal gesproken verschijnt de IMA in het jaar van nieuwe tweede kamer verkiezingen, oftewel elke vier jaar. Afgelopen twee jaren heeft zich echter een aantal nieuwe ontwikkelingen voorgedaan met mogelijk wezenlijke invloed op de verwachte ontwikkeling van mobiliteit, en daarmee op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en emissies. Daarom is eind 2023 een update op de meest recente Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 uitgevoerd.

### Huidige stand van zaken

De meest volledige IMA is in 2021 aan de Kamer verzonden met de update in 2023. Op dit moment brengen we alles in gereedheid om de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse te kunnen maken, verwacht kwartaal 1 in 2027:

- Het PBL werkt aan de nieuwe onderliggende Welvaart en Leefomgevingsscenario's (WLO);
- We ontwikkelen betere en meer indicatoren voor de verschillende aspecten van Brede Welvaart die nog niet in de vorige IMA waren opgenomen, zoals voor bereikbaarheid van voorzieningen voor verschillende groepen mensen, externe veiligheid, en gezondheidseffecten (actieve mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid);
- We actualiseren en verbeteren de verschillende verkeers- en vervoersmodellen;
- We nemen post-COVID-mobiliteitsgedrag mee in de modellen.

### Concrete doelen

- Publicatie volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (eind 2026/begin 2027)

### 3. MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)

#### Achtergrond

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is een uniek systeem van besluitvorming, bekostiging en planning van nieuwe infrastructuur voor mobiliteit (wegen, spoor, vaarwegen, water, fiets, goederenvervoer en buisleidingen) en water. Dit valt onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van IenW. Het MIRT is een samenhangend systeem van verschillende onderdelen:

- de MIRT-spelregels beschrijven het gehele besluitvormingsproces;
- het MIRT-overzicht geeft jaarlijks inzicht in voortgang en planning van MIRT-projecten;
- de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO MIRT);
- de MIRT-Kamerbrieven; en
- de MIRT-debatten met de Tweede Kamer.

Voor de financiële middelen gebruikt het MIRT het Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF) – zie ook [Financiën](#).

De context van het MIRT is sterk aan verandering onderhevig door:

1. de zeer beperkte financiële ruimte, gecombineerd met een grote wensenlijst aan infrastructuurprojecten;
2. de ontwikkeling naar een meer sturende rol vanuit het Rijk op de fysieke leefomgeving de wens om het perspectief van de regio beter door te laten klinken in de investeringsbeslissingen (vanuit brede welvaart).

#### Huidige stand van zaken

Er wordt gewerkt met 5 MIRT regio's en goederenvervoercorridors:

- Noord Nederland: Friesland, Groningen, Drenthe;
- Oost Nederland: Overijssel, Gelderland;
- Zuid Nederland: Brabant, Limburg;
- Zuidwest Nederland: Zuid-Holland, Zeeland;
- Noordwest Nederland: Noord-Holland, Utrecht, Flevoland.
- Goederenvervoercorridors: Noord- en Zuid-Holland, Zeeland, Gelderland, Brabant, Limburg en enkele stakeholders zoals het Havenbedrijf Rotterdam.

De bestaande MIRT-systematiek werkt als een geoliede machine: een soepel, voorspelbaar en wederkerend proces, waarbij de (half)jaarlijkse bestuurlijke overleggen tussen Rijk (IenW, BZK en EZK) en regio een momentum creëren om slagvaardige, bestuurlijke afspraken te maken. De MIRT cyclus kent een herhalend patroon met de halfjaarlijkse Kamerdebatten en per landsdeel BO's MIRT in het najaar. In het voorjaar worden door BZK per landsdeel BO's Leefomgeving (BOL's) georganiseerd, waar ook relevante MIRT-onderwerpen aan de orde komen.

Om het MIRT effectief te houden is eind 2023 gestart met een proces gericht op vernieuwing van het MIRT. Bij de Vernieuwing MIRT betrekken we nadrukkelijk de huidige en gewenste investeringslogica. Naast de meer klassieke knelpuntenbenadering, nemen we het effect van investeringen op de brede welvaart mee en zien

we toe op de verdeling van middelen over de verschillende delen van Nederland op grond van een bredere inhoudelijke afweging. In de investeringslogica sluiten we aan bij de ambities die we in de Mobiliteitsvisie 2050 en de Nota Ruimte uitwerken, zodat investeringen structuur bieden en doelmatig zijn. In 2022 zijn de "Spelregels" al herzien en met de Tweede Kamer gedeeld met meer aandacht voor programmatisch werken, flexibiliteit en duurzaamheid.

De afgelopen decennia zijn vanuit het MIRT besluiten genomen over vele investeringen in aanleg van nieuwe infrastructuur. Jaarlijks varieert dit tussen de 1 en 4 miljard euro voor mobiliteit (met een uitschieter in 2022, met 7,5 miljard euro extra middelen voor de ontsluiting van nieuwe grootschalige woningbouw – zie Woningbouw en mobiliteit). Voor water varieert dit tussen de tientallen en honderden miljoenen per jaar. Door deze investeringen staat de Nederlandse infrastructuur, bereikbaarheid en waterveiligheid wereldwijd hoog aangeschreven.

#### Concrete doelen

- Hoofddoel van het MIRT is om met de regio's te besluiten over de meest optimale ruimtelijke inrichting van Nederland.
- Halfjaarlijks overleg met de MIRT landsdelen, gevolgd door een Kamerbrief en Kamerdebat
- Hoofddoelen stellen (en uitvoeren) voor Vernieuwing MIRT (eind 2024/begin 2025)

## 4. Herprioritering MIRT en Mobiliteitsfonds

### Achtergrond

In 2022 is vanwege de opeenstapeling van financiële-, stikstof- en personele problematiek besloten om middelen en menskracht van 17 MIRT-projecten te schuiven naar andere realisatieprojecten en naar de instandhoudingsopgave voor weg- en vaarwegen. De Tweede Kamer is daar op verschillende momenten over geïnformeerd. De betrokken weg- en vaarwegprojecten zijn gepauzeerd, waarbij alleen de wegprojecten een beperkt deel van hun budget hebben behouden. De opgaven van de gepauzeerde projecten blijven actueel: op het moment dat er voldoende financiële ruimte is, er perspectief is op stikstofoplossingen en er sprake is van voldoende personele capaciteit, worden de projecten gefaseerd opgestart.

### De huidige stand van zaken

In navolging van de landelijke netwerkanalyse die door lenW is uitgevoerd wordt in 2024 samen met de regio gewerkt aan een regionale verdieping, die meer inzicht geeft in de impact van het pauzeren, bijvoorbeeld op het onderliggende wegennet. Daarbij wordt ook in beeld gebracht welke mitigerende maatregelen genomen zouden kunnen worden, bijdragend aan de opgave van het MIRT-project of ter verzachting van negatieve effecten die als gevolg van het pauzeren optreden. Resterende wegprojectbudgetten blijven allereerst behouden voor de herstart van deze projecten, maar de regio kan concrete voorstellen doen voor maatregelpakketten en de minister van lenW verzoeken om resterende budgetten van

gepauzeerde wegprojecten hiervoor in te zetten. Deze voorstellen worden door lenW in samenspraak met de regio getoetst aan een beoordelingskader, dat bestuurlijk met de regio is afgestemd. Het kader is als hamerstuk geagendeerd voor de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL) in juni 2024 en wordt daarna gedeeld met de Kamer.

In afstemming met de regio is een plan van aanpak voor de herstart van gepauzeerde projecten in de maak. Het plan wordt geagendeerd voor de BOL's en voor de zomer naar de Kamer verzonden. Na aantreden van een nieuw kabinet wordt dit plan van aanpak nader uitgewerkt.

Voor enkele projecten gelden er specifieke aandachtspunten:

- Middels een amendement is bij de N35 Wijthmen-Nijverdal het eerder afgeroomde budget weer aan het project toegevoegd zodat de verkenning doorgang kan vinden. Na afronding van de verkenning wordt bezien of er ook aan de randvoorwaarden stikstof en capaciteit kan worden voldaan en of het project definitief van de pauzestand kan. De aangenomen motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering om binnen de bestaande plannen met voorrang te kijken naar het project rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met het aanleggen van een ringweg rond Mariënheem, zodra dit stikstof-technisch mogelijk is.

- De aangenomen motie Stoffer-Vedder verzoekt de regering om voor de A1/28 Knooppunt Hoevelaken te zorgen dat de aanpak prioriteit krijgt en in overleg met betrokken provincies alles op alles gezet wordt om ervoor te zorgen dat het project doorgang kan vinden.
- Bij afronding van de verkenning Ag Rottepolderplein is geconstateerd dat er geen geschikte varianten zijn die binnen de scope kunnen worden uitgevoerd. Het project is als zodanig beëindigd, wat eind 2023 aan de Kamer is gecommuniceerd. Het resterende budget blijft beschikbaar voor de onderliggende doorstromings- en verkeersveiligheidsopgave en de regio kan hiervoor in 2024 een voorstel indienen.
- Innovaties InnovA58 is geen zelfstandig MIRT-project, maar betreft een reservering voor het afdekken van innovatierisico's bij het project InnovA58. Het komt daarom niet zelfstandig terug in de nog op te stellen opstartstrategie.
- Het project Noordelijke Randweg Utrecht wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht.

### Concrete doelen

- Streven is om bij het BO MIRT in het najaar van 2024 m.b.t. de gepauzeerde wegprojecten te besluiten over eventuele voorstellen uit de regio voor maatregelpakketten.

## 5. Woningbouw en Mobiliteit

### Achtergrond

In het Coalitieakkoord van kabinet Rutte IV is het streven opgenomen om 900.000 nieuwe woningen te bouwen voor 2030. Het ontsluiten en bereikbaar maken van deze nieuwe woningbouwgebieden voor alle modaliteiten is belangrijk voor een goede aansluiting op bestaande voorzieningen en netwerken. Het vorige kabinet heeft vastgelegd dat de komende tien jaar 7,5 miljard euro in het Mobiliteitsfonds ter beschikking wordt gesteld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten (zie ook FLOW). De 7,5 miljard euro is grofweg als volgt verdeeld:

- 1,5 miljard euro voor Woningbouw op korte termijn door infrastructuur die nodig is voor de ontsluiting en bereikbaarheid voor woningbouwlocaties (bovenplanse), 105 afspraken met 78 gemeenten door heel Nederland, over de realisatie van o.a. rotondes, fietspaden en ontsluitingswegen voor concrete woningbouwlocaties;
- 2,1 miljard euro voor netwerkinvesteringen (versterking hoofdwegen- en hoofdspoornetwerken), om er zorg voor te dragen dat de extra woningen op specifieke trajecten niet tot extra congestie leidt;
- 2,8 miljard euro voor regionale schaa sprongen in de 17 grootschalige woningbouwlocaties, zoals de HOV4 in Eindhoven, Oude lijn, en de Oeververbinding Rotterdam;
- 1,1 miljard euro voor regionale mobiliteitspakketten in de 17 grootschalige woningbouwlocaties.

Het verdelen van deze specifieke middelen is samen met de minister van BZK (dossier volkshuisvesting) gebeurd.

Bij de verdeling van de middelen is gekeken naar een evenwichtige verdeling over Nederland, en wordt er geïnvesteerd in alle modaliteiten, zowel op de hoofdnetwerken als de provinciale en gemeentelijke netwerken. In ruil voor deze investeringen bouwt de regio in totaal circa 400.000 woningen. IenW en BZK hebben een interdepartementaal programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) opgezet om regie te nemen op de uitvoering en beheersing van deze langlopende afspraken.

In juni 2023 is het plan van aanpak voor de beheersing van het programma Woningbouw en Mobiliteit naar de Tweede Kamer verzonden. Door de vaste Kamercommissie IenW is in 2023 een rapporteur (Kamerlid Minhas) aangesteld die zich richt op het Mobiliteitsfonds en de 7,5 miljard euro. Dhr Minhas heeft aangegeven scherp te kijken op de doelmatige besteding en de link met de woningbouw die in deze afspraken is gemaakt.

### Huidige stand van zaken

In de begroting van 2024 is de verdeling van de 7,5 miljard euro financieel verankerd. De 1,5 miljard euro voor de woningbouwafspraken op de korte termijn door infrastructuur die niet staat ingepland, is juridisch vastgelegd in een ministeriële regeling specifieke uitkering (SPUK). De eerste voorschotten

zijn in het vierde kwartaal van 2023 en eerste kwartaal van 2024 uitgekeerd aan gemeenten, waarmee het grootste deel van de 1,5 miljard euro is uitgekeerd. Begin 2024 is gestart met de uitkering van de 1,1 miljard euro voor de regionale mobiliteitspakketten aan gemeenten. Voor de regionale schaa sprongen bereiden we bestuursovereenkomsten voor waarin we afspraken maken over de uitvoering en verdeling van risico's.

### Concrete doelen

- Voorbereiden resterende bestuursovereenkomsten voor de regionale schaa sprongen (2024)
- Ondersteunen van decentrale overheden bij de uitvoering van de afspraken en deze monitoren (2024)
- Jaarlijkse voortgangsrapportage over het programma Woningbouw en Mobiliteit naar Tweede Kamer (Q4 2024)

## 6. Klimaatopgave mobiliteit

### Achtergrond

In 2015 is tijdens de klimaatop in Parijs afgesproken dat de opwarming van de aarde ruim onder de 2 graden moet blijven, en bij voorkeur onder 1,5 graden. Deze afspraak is gemaakt om de negatieve gevolgen van klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken. Ter uitwerking hiervan zijn in de Europese klimaatwet doelstellingen geformuleerd. Deze zijn geïmplementeerd in de nationale Klimaatwet. Hierin is vastgelegd dat de netto-uitstoot van broeikasgassen in Nederland uiterlijk in 2050 tot nul is gereduceerd, met als tussendoel dat in 2030 de uitstoot van broeikasgassen met 55% is gereduceerd ten opzichte van 1990. De minister voor Klimaat en Energie is de coördinerende bewindspersoon voor het behalen van deze wettelijke doelen. De bewindspersoon van IenW is verantwoordelijk voor het realiseren van de broeikasgasreductie in de mobiliteitssector. Koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) is daarbij het belangrijkste broeikasgas, maar het gaat bijvoorbeeld ook om methaan en fluorkoolwaterstoffen. In 1990 waren de nationale CO<sub>2</sub>-emissies van de mobiliteitssector 33,3 Mton. De internationale emissies van lucht- en zeevaart tellen hierin niet mee voor het behalen van het doel. In de Klimaatwet is afgesproken dat het kabinet elke 5 jaar een Klimaatplan opstelt met een beleidsagenda die 10 jaar vooruitkijkt. Het eerste Klimaatplan dateert van 2019 en was gebaseerd op het Klimaatakkoord uit dat jaar. Het Klimaatakkoord bevatte de beleidsagenda voor de periode tot 2030. In 2024 moet het tweede Klimaatplan verschijnen met een beleidsagenda voor de periode 2025 tot 2035.

### Huidige stand van zaken

Het kabinet Rutte IV heeft bij de voorjaarsbesluitvorming in 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd om aan de doelstelling uit de Klimaatwet met enige zekerheid te kunnen voldoen. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2024 is besloten om de gewichtscorrectie voor elektrische personenauto's te verlengen. Hierdoor worden elektrische personenauto's en benzineauto's vergelijkbaar belast in de motorrijtuigenbelasting (MRB), waarmee de aanschaf van zowel nieuwe als tweedehands elektrische auto's voor veel mensen aantrekkelijker wordt. Ook is besloten om in Nederland ook binnenvaart en spoorvervoer onder het Europese emissiehandelssysteem ETS<sub>2</sub> te brengen, de zogenaamde opt-in ETS<sup>2</sup>. Voor de mobiliteitssector (inclusief lucht- en zeevaart) gaat het in totaal om 18 aanvullende maatregelen, waarvoor ruim € 2 miljard (voorwaardelijk) beschikbaar is gesteld vanuit het Klimaatfonds. Hiermee wordt een extra CO<sub>2</sub>-reductie van 4 Mton beoogd.

Voor de groei van elektrische personenauto's is in het Klimaatakkoord en in het coalitieakkoord Rutte IV afgesproken dat er wordt gestreefd naar 100% nieuwverkoop in 2030. Bij de besluitvorming over het aanvullende klimaatpakket zijn tijdens de voorjaars-

<sup>1</sup> Ondanks dat lucht- en zeevaart niet meetellen voor het halen van de nationale CO<sub>2</sub>-doelstelling van 55% in 2030, zijn hierover toch maatregelen afgesproken en middelen beschikbaar gesteld met het oog op klimaatneutraliteit in 2050.

besluitvorming in 2023 hierover geen aanvullende afspraken gemaakt waardoor de ingroei in 2030 vooralsnog blijft steken op ongeveer 60%. Door de verlenging van de gewichtscorrectie zal deze ingroei met een paar procent toenemen. Bij afwegingen over een aanvullend klimaatpakket speelt vooraf de dekking van de gedeelde belastinginkomsten uit de BPM en brandstofaccijns bij verdere stimulering van elektrische auto's en de effecten van de brandstofprijzen aan de pomp door extra inzet van biobrandstoffen en de invoering van een emissiehandelssysteem vanaf 2027.

Daarnaast zijn er problemen met congestie op het elektriciteitsnetwerk, die een versnelling van de ingroei van met name zware voertuigen in de weg staat. Via het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) en het Nationaal Programma Energiesysteem (NPE) wordt onder leiding van de minister voor Klimaat en Energie toegewerkt naar oplossingen. De bewindspersoon van IenW heeft de regie voor de uitrol van een dekkend netwerk van publieke laadinfrastructuur. Het indicatieve restemissiedoel voor de sector mobiliteit in 2030 is vastgesteld op 21 Mton CO<sub>2</sub>. Uit de meest recente Klimaat- en Energieverkenning blijkt dat in 2022 de nationale CO<sub>2</sub>-emissies vanuit mobiliteit 29,6 Mton was, en voor 2030 wordt geraamd op een waarde tussen 18,5 en 24,7 Mton. Daarmee ligt het beleid op koers om het indicatieve restemissiedoel te halen. Ten opzichte van de emissies in 1990 (33,3 Mton) is dit een reductie van 37%. Andere sectoren moeten dus een extra inzet plegen om in totaal toch een gemid-

delde reductie van 55% te halen. Dat betekent ook dat de mobiliteitssector tijdig extra inspanning moet leveren om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

Keuzes over onderwerpen als Betalen naar Gebruik (BnG), de Europese verplichting over bijmenging van biobrandstoffen en elektrisch rijden zijn in hoge mate bepalend voor het behalen van de klimaatdoelstelling in de mobiliteitssector. De (ambtelijke) adviesrapporten 'Keuzewijzer Klimaat en Energie' en 'Bouwen voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel' bieden daarbij een palet aan keuzemogelijkheden om hier invulling aan te geven.

### Concrete doelen

- De komende jaren uitvoering geven aan de afspraken uit het aanvullende klimaatpakket en de implementatie van Europese regelgeving, zoals de Renewable Energy Directive (REDIII) (zie ook implementatie RED III) en vanaf 2027 invoering Europees emissiehandelssysteem (ETS<sub>2</sub>) voor wegtransport, gebouwde omgeving en enkele andere sectoren;
- Eind 2024 stelt het kabinet het Klimaatplan 2024 vast met de beleidsagenda voor de periode 2025 tot 2035 en bepaalt daarin de route naar klimaatneutraliteit in 2050, met als tussendoel voor de mobiliteitssector een restemissie van maximaal 21 Mton CO<sub>2</sub> in 2030.



## 7. Implementatie Renewable Energy Directive (RED-III)

### Achtergrond

De in 2023 herziene Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED-III) draagt lidstaten op om een verplichting op te leggen aan brandstofleveranciers om een CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie (Well to Wheel) te bewerkstelligen van 14,5% in 2030.<sup>1</sup> Dit doel geldt over de gehele “transportbrandstoffenplas”, inclusief de “luchtvaart en zeevaartbrandstoffen”.<sup>2</sup>

Met de RED-III zijn de doelstellingen flink verhoogd. De ‘transportbrandstoffenplas’ is met de RED-III uitgebreid ten opzichte van de RED-II. Voorheen golden alleen de nationale sectoren, nu ook de internationale sectoren luchtvaart en zeevaart. Wat ook nieuw is, is dat er een subdoel geldt om geavanceerde biobrandstoffen (annex IXa) en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO’s) te leveren. Dit gecombineerde subdoel is 2,75% van de totaal geleverde brandstoffen. Daarvan moet minstens 0,5 procentpunt bestaan uit RFNBO’s. Het wetgevende kader RED III is in Nederland omgezet in het ‘Beleid energie vervoer’. Dit is een handelssysteem, waarin brandstofleveranciers die fossiele brandstof leveren een overheidsverplichting hebben

- <sup>1</sup> Lidstaten kunnen ook kiezen voor een doel op energieinhoud van 29%. Deze keuze heeft Nederland niet gemaakt. In het Klimaatakkoord is al afgesproken dat Nederland op CO<sub>2</sub>-ketenemissies zou gaan sturen.
- <sup>2</sup> De Zeevaartplas telt beperkt mee: de zeevaartplas is maximaal zo groot als 13% van het bruto nationaal energiegebruik.

om CO<sub>2</sub>-ketenemissies te besparen door hernieuwbare energie te leveren. Zij kunnen daaraan voldoen door voldoende credits te genereren (door zelf hernieuwbare energie te leveren) of te kopen van partijen die dit leveren. De verwachting is dat door het toenemend aandeel biobrandstoffen (als gevolg van de implementatie van de RED-III) de brandstofprijzen de komende jaren verder zal stijgen met 5 tot 19 cent.

### Huidige stand van zaken

In 2024 bieden we zowel het voorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer als het voorstel tot wijziging van het Besluit energie vervoer aan de Tweede Kamer aan. Met deze wijzigingen worden in hoofdlijn twee zaken geregeld. Ten eerste krijgen – naast brandstofleveranciers aan de wegsector – voortaan ook brandstofleveranciers aan de zeevaartsector, luchtvaartsector en binnenvaartsector de verplichting om CO<sub>2</sub>-ketenemissies te reduceren. Ten tweede wordt voortaan (d.m.v. een jaarlijks oplopende verplichting) gestuurd op de CO<sub>2</sub>-uitstoot die daadwerkelijk bereikt wordt door hernieuwbare brandstoffen te leveren. Voorheen werd gestuurd op een aandeel geleverde hernieuwbare energie-inhoud. Naast de inzet van hernieuwbare brandstoffen, zal ook de inzet van hernieuwbare elektriciteit door bedrijven of particulieren credits genereren. Dit kan enkele honderden euro’s per jaar opleveren per voertuig. Als hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen wordt ingezet genereert dit beperkt ook tot credits. Op die manier wordt de

elektrolyse-capaciteit in Nederland groter. Dat is nodig met het oog op de toekomst. Per 1 januari 2026 treedt het hervormde systeem in werking.

### Concrete doelen

- Voldoen aan CO<sub>2</sub>-ketenemissieverplichtingen voor wegtransport, binnenvaart, luchtvaart en zeevaart
- Voldoen aan de jaarverplichting voor hernieuwbare brandstoffen, die losstaat van de RED (verhoogd met 20PJ vanaf 2024)

## 8. Zero-emissiezones voor stadslogistiek

### Achtergrond

In het Klimaatakkoord (2019) staat als maatregel en ambitie het invoeren van middelgrote zero-emissie zones stadslogistiek in 30-40 grotere gemeenten in 2025. Dit betekent dat in 30-40 grotere steden uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) zijn vastgesteld zodat met ingang van 2025 geen goederenvervoer (bestel- en vrachtauto's) met uitstoot de stad meer in mag. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. Dit draagt bij aan de klimaatopgave mobiliteit, luchtkwaliteit en leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO<sub>2</sub>. Het Rijk faciliteert en harmoniseert de zero-emissiezones en de gemeenten voeren de zones in.

Belangrijkste doel hiervan is om per 2030 1,0 Mton CO<sub>2</sub> te reduceren. Vervolgens is in samenwerking met gemeenten en vertegenwoordigende brancheorganisaties de 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek' opgesteld. Hierin staan alle benodigde maatregelen om de zero-emissiezones te realiseren.

Voor de zones is een overgangsregeling, waarbij Euro5 en Euro6 bestelbussen nog 2 respectievelijk 3 jaar na 1 januari 2025 de zone binnen mogen. Voor Euro6 vrachtwagens geldt dat zij nog tot uiterlijk 2030 naar binnen mogen, afhankelijk van hun leeftijd. Daarnaast zijn er vrijstellingen voor bijzondere voertuigen en ontheffingen voor bijzondere gevallen die niet op basis van kentekens te onderscheiden zijn.

In het Reglement Verkeersregels en -tekens (RVV 1990) is inmiddels verankerd dat gemeenten vanaf 2025 een zero-emissiezone mogen instellen en welke overgangsregelingen en vrijstellingen zullen gelden. Dit is uniform vastgelegd en is zodoende gelijk voor alle in te stellen zones. Alle officiële communicatie over zero-emissiezones en de regelgeving vindt plaats via [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl). Ook zijn er communicatiecampagnes op websites, social media en in (regionale) dagbladen.

### Huidige stand van zaken

Tot nu toe hebben 30 gemeenten een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens aangekondigd. 20 worden in 2025 ingevoerd, 10 in 2026 of later. Vier van de 30 gemeenten hebben een ZE-zone voor taxi's aangekondigd.

Om de gemeenten te faciliteren, werkt IenW aan een Centraal Loket. Dit wordt een portaal waar alle type ontheffingen voor alle zones op één plek aan te vragen zijn. Met het centrale loket dat door de RDW beheerd zal worden worden de administratieve lasten voor de gemeenten en het bedrijfsleven beperkt.

In het RVV 1990 staat een zero-emissiezone verkeersbord waarmee bestel- en vrachtwagens vanaf 1 januari 2025 geweerd kunnen worden. Het nieuwe verkeersbord, dat tevens de bebording voor milieuzones kan vervangen en de taxi als voertuigcategorie kan

toevoegen, is eind december 2023 controversieel verklaard door de Tweede Kamer.

Vanuit de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (brancheorganisaties als Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex, RAI, BOVAG, OnderhoudNL, TechniekNL en vele gemeenten) is de wens groot om vast te houden aan de gemaakte afspraken omdat anders de koplopers benadeeld worden. Andere partijen uit de sector voeren de druk op en vragen om uitstel of afstel van de zones. Deze partijen wijzen op het ontbreken van voldoende laadinfrastructuur en de kosten van vervanging van voertuigen.

### Concrete doelen

- Fase 1 live van het Centraal Loket voor ontheffingen zero-emissiezones (juli 2024)
- Centraal Loket voor ontheffingen voor zero-emissiezones live (November 2024)
- Eerste 17 zero-emissiezones van start (1 Januari 2025)
- Nog 3 zero-emissiezones van start 2026 en later: Overige 10 zero-emissiezones van start (later in 2025)

## 9. Fiets

### Achtergrond

Niets zo Nederlands als de fiets. In Nederland zijn er meer fietsen (23 miljoen) dan inwoners. Scholieren gebruiken de fiets massaal om naar school te gaan. Eén op de twee treinreizigers pakt de fiets naar het station. Bijna een derde van het woon-werkverkeer vindt plaats met de fiets.

Om veel woningen bij te kunnen bouwen in de steeds drukker wordende steden en dorpen moet er zuinig met de schaarse ruimte omgegaan worden. De fiets in combinatie met toegankelijk en betaalbaar OV bespaart kostbare ruimte die anders voor het parkeren van veel extra auto's nodig is. Fietsen en lopen is ook goed om de lucht schoner te krijgen en fietsers en voetgangers stoten geen CO<sub>2</sub> en stikstof uit. Ondanks dat onze Nederlandse fietscultuur een exportproduct is, is het behoud ervan niet vanzelfsprekend. Zo fietst ongeveer 1 op de 5 mensen in Nederland niet, omdat ze geen geld hebben voor een fiets of niet kunnen fietsen.

### Huidige stand van zaken

#### Fiets in de Mobiliteitsvisie 2050

lenW werkt aan een Mobiliteitsvisie 2050. Het in 2022 opgestelde en naar de Kamer gestuurde Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 is één van de pijlers van de Mobiliteitsvisie 2050. lenW werkt op de volgende manieren aan het behouden van de Nederlandse fietscultuur:

### Fietsen voor iedereen

- In oktober 2023 heeft het Rijk (lenW in samenwerking met BZK en VWS) samen met gemeenten en private en maatschappelijke organisaties de samenwerkingsovereenkomst (Citydeal) 'Fietsen voor iedereen' afgesloten om ervoor te zorgen dat iedereen die wil fietsen de beschikking krijgt over een veilige fiets en kan leren fietsen;
- Om te zorgen dat ouderen langer veilig kunnen blijven fietsen zet lenW samen met provincies en gemeenten in op het programma 'Doortrappen'.

### Woningbouw

Om nieuwe woningen per fiets bereikbaar te maken, heeft het Rijk (lenW i.s.m. BZK) in 2022 met decentrale overheden afspraken gemaakt om voor 780 miljoen euro mee te investeren in fietspaden, fietstunnels en -bruggen en stationsstallingen.

### Bereikbaarheid

**Fietsstimulering:** lenW streeft naar 100.000 extra fietsforenzen in 2025 ten opzichte van 2022. De driejarige campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst.' verleidt mensen om voor korte afstanden waar mogelijk voor de fiets te kiezen;

**Fietsinfrastructuur:** Vanaf 2024 is structureel 6 miljoen euro per jaar beschikbaar om bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Er ligt ongeveer 3000 kilometer aan fietswegen op grond van Rijkswaterstaat (RWS). Op dit moment is

geen geld en menskracht beschikbaar voor onderhoud van de eigen fietswegen. In het MIRT debat van 5 juli 2023 is toegezegd de fiets op te nemen in het Basis-kwaliteitsniveau voor RWS.

De afgelopen kabinetsperiode is € 50 miljoen extra vrijgemaakt voor stationsstallingen. Het aantal fietsdiefstallen neemt sterk toe. lenW werkt samen met publiek-private partijen om fietsdiefstal aan te pakken.

### Nederland fietsland nr. 1

De Nederlandse fietscultuur is een exportproduct. lenW werkt samen met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en de publiek-private Dutch Cycling Embassy om handel en kennisdeling te bevorderen.

### Concrete doelen

- Groei aantal fietskilometers met 20% in 2027 ten opzichte van 2017 en met 40% in 2040 ten opzichte van 2017.
- 100.000 extra fietsforenzen in Q2 2025 ten opzichte van Q2 2022.
- Project beschikkingen voor de 780 miljoen euro rijksbijdrage voor fietsontsluiting van woningbouwlocaties.
- Bestuurlijke afspraken over bijdrage van 18 miljoen euro aan regionale doorfietsroutes.
- Groei van aantal stallingsplaatsen bij stations van 500.000 naar circa 600.000 in 2027.
- Register verzekerde fietsen bij de RDW.

## 10. Stikstof

### Achtergrond

IenW heeft verschillende rollen in het stikstofdossier:

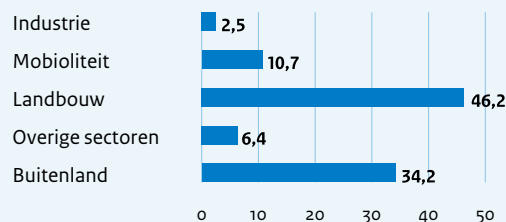
- Natuurbeheerder van (delen) van Natura 2000-gebieden (RWS);
- Initiatiefnemer van projecten (RWS, ProRail);
- Bevoegd gezag voor Projectbesluiten (voorheen Tracébesluiten), inclusief toestemming voor natuur;
- Verantwoordelijk voor de bronmaatregelen binnen de sector mobiliteit.

Bij de stikstofproblematiek gaat het om twee verbindingen waarin het element stikstof (N) voorkomt:

- ammoniak (NH<sub>3</sub>): komt met name van dieren in de veeteelt en bemesting van agrarische grond. Een klein deel komt uit overige bronnen zoals industrie, de bouw en het verkeer;
- stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>): komt met name door verkeer en industrie. Een klein deel komt uit overige bronnen zoals landbouw, de bouw en huishoudens/diensten.

Stikstof is een voedingsstof voor planten en een essentiële bouwsteen voor het leven. Een overmaat aan stikstof kan echter zorgen voor vermisting, verzuring en verzuivering van de natuur, waardoor beschermde planten- en diersoorten onder druk komen te staan. Het gaat dan ook slecht met veel natuur in Nederland mede door de overbelasting door stikstofdepositie. De overbelasting door stikstof leidt er tevens toe dat de mogelijkheden voor toestemmingverlening aan ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen steeds verder worden ingeperkt.

### Aandeel sectoren in gemiddelde totale depositie op stikstofgevoelige natuur (2021)

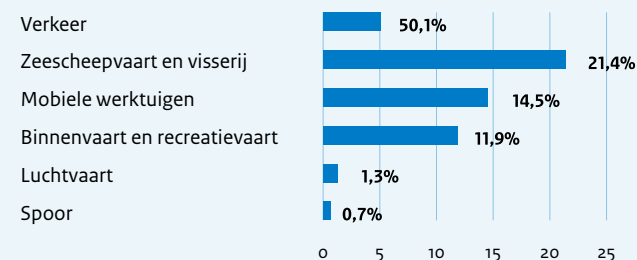


Ook neemt het aantal onderzoeken dat nodig is voor het uitvoeren van projecten toe. Dit raakt vrijwel alle ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, dijkversterkingen, infrastructuur- en energietransitieprojecten (o.a. wind, zon).

De Habitatrichtlijn is een Europese richtlijn bedoeld om de biodiversiteit in de Europese Unie te behouden door het beschermen van bepaalde natuurgebieden, planten en dieren. Deze richtlijn maakt duidelijk onderscheid tussen de verplichtingen van de lidstaat (Rijk en provincies) en initiatiefnemers van nieuwe projecten (zoals IenW en particuliere ondernemers):

- De lidstaat is verantwoordelijk voor het vaststellen van bron- en natuurmaatregelen om de natuurdoelen te bereiken en verslechtering van de natuur te voorkomen;
- Initiatiefnemers zijn verantwoordelijk voor het mitigeren en compenseren van mogelijke significant negatieve effecten van hun project.

### Aandeel modaliteiten in de gemiddelde depositiebijdrage van de sector mobiliteit (2021)



In de huidige uitvoeringspraktijk worden deze verplichtingen soms ten onrechte vermengd.

- Voor de sector mobiliteit geldt dat de stikstofemissie de afgelopen periode flink is gedaald. Zo is de NO<sub>x</sub>-emissie door wegverkeer in de periode 1990-2021 met 78% gedaald. Naar verwachting zet deze daling tussen 2021 en 2030 door met 27%. Dit is grotendeels het gevolg van het schoner worden van nieuwe voertuigen door strengere Europese wetgeving en de elektrificatie van het wagenpark.
- De depositiereductie dankzij bronmaatregelen in de sector mobiliteit kan doorgaans niet ingezet worden voor het laten doorgaan van projecten, zogeheten mitigerende maatregelen, maar komt vrijwel volledig ten goede aan de natuur.

### Huidige stand van zaken

Voorkómen van (dreigende) verslechtering van de natuur in Natura 2000-gebieden is een harde verplichting uit de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). Nederland

voldoet daar – ondanks de inzet tot nu toe – niet aan en moet zo spoedig mogelijk voldoende ‘passende maatregelen’ treffen om (dreigende) verslechtering te beëindigen.

In reactie op de Natuurdoelanalyses waaruit verslechtering van de natuur blijkt, hebben veel provincies het verlenen van natuurvergunningen aan projecten geheel of gedeeltelijk stilgelegd. Zij zijn van mening dat niet onderbouwd kan worden dat zogeheten ‘mitigerende maatregelen’ die voor deze projecten worden getroffen, niet nodig zijn voor het behalen van de natuurdoelen. Deze situatie verandert pas als provincies (en Rijksoverheid) voldoende bron- en natuurmaatregelen hebben vastgesteld waarmee behoud van de natuur in Natura 2000-gebieden is verzekerd. Ook moeten op termijn de verbeter- en uitbreidingsdoelstellingen worden gehaald. IenW en enkele andere bevoegde gezagen zien project- en gebiedsspecifiek wel mogelijkheden om in bepaalde situaties te onderbouwen dat mitigerende of compenserende maatregelen additioneel zijn en dus niet nodig zijn voor het bereiken van de natuurdoelen.

De verwachting is dat het jaren zal duren voordat er meer perspectief voor toestemmingverlening aan bijvoorbeeld infraprojecten ontstaat. De ervaring leert namelijk dat het vaststellen en uitvoeren van maatregelen die leiden tot een significante stikstofreductie, veel tijd vraagt.

In april 2020 heeft het toenmalige kabinet de Structurele Aanpak Stikstof aangekondigd, inclusief een pakket van 5 miljard euro aan bron- en natuurmaatregelen. Realisatie en opbrengst van deze maatregelen blijft, met name binnen de sector landbouw waar de reductieopgave het grootst is, achter bij de verwachtingen. Onderdeel van de aanpak zijn resultaatverplichtende stikstofreductiedoelstellingen in de Wet natuurbescherming. Volgens de huidige prognoses worden deze doelstellingen **niet** gehaald.

Aanvullend op de Structurele Aanpak kondigde het voorgaande kabinet in april 2022 het Nationaal Programma Landelijke Gebied en Stikstof aan (zie ook NPLG). Het streven is via een integrale aanpak de opgaven in het landelijk gebied en doelen voor natuur, stikstof, landbouw, water, bodem en te halen. Hiervoor heeft het voorgaande kabinet 24,3 miljard euro gereserveerd. Een beperkt deel hiervan is ingezet voor onder meer de aanpak piekbelasting en versnellingsmaatregelen door provincies. Het voorgaande kabinet heeft ook indicatieve stikstofreductiedoelen vastgesteld. Doel hiervan is dat alle sectoren een evenredige en evenwichtige bijdrage leveren aan de reductie van stikstof. Voor de sector mobiliteit is dit 25% reductie van de emissie van stikstofoxiden (NOx) in 2030 ten opzichte van 2019. Op basis van de huidige inzichten is dit reductiepercentage haalbaar als vaststaand en voorgenomen bronbeleid wordt uitgevoerd.

### Concrete doelen

- Uitvoering, monitoring en zo nodig bijsturing van de aanvullende bron- en natuurmaatregelen van Structurele Aanpak Stikstof, vastgelegd in het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (coördinatie LNV). Voor de sector mobiliteit (coördinatie IenW) betreft dit: stimuleren walstroom zeevaart, verduurzaming motoren binnenvaart, elektrisch taxiën vliegtuigen, gerichte handhaving defecte en gemanipuleerde AdBlue-systemen vrachtwagens<sup>1</sup> en schoon en emissieloos bouwen (SEB).
- Vaststellen en uitvoeren landelijke en gebiedsgerichte bron- en natuurmaatregelen (coördinatie (NPLG) ligt bij LNV, coördinatie gebiedsplannen bij provincies).
- Verkenning naar een rekenkundige ondergrens voor AERIUS Calculator<sup>2</sup> (trekker: IPO).
- Verkenning perspectieven toestemmingverlening (trekker: IenW).

- 1 Om de NOx-uitstoot van vrachtwagens terug te dringen hebben moderne vrachtwagens een katalysator. In die katalysator wordt AdBlue in het uitlaatgasmengsel ingespoten. Dit reageert met NOx tot stikstofgas (N<sub>2</sub>) en water (H<sub>2</sub>O). Er zijn aanwijzingen dat bij 5 tot 10% van de vrachtwagens met zo'n katalysator het AdBlue systeem niet meer goed werkt of is gemanipuleerd om de kosten voor AdBlue, onderhoud en reparatie van het systeem uit te sparen.
- 2 De AERIUS Calculator is het in het kader van toestemmingverlening wettelijk voorgeschreven rekenmodel voor het berekenen van de stikstofdepositiebijdrage van projecten.

# 11. Verkeersveiligheid

## Achtergrond

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Hoewel ons Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) een ambitie heeft van nul verkeersslachtoffers in 2050 en de Tweede Kamer de regering heeft opgeroepen met een motie om het aantal slachtoffers te halveren in 2030, vielen er 745 verkeersdoden in 2022. Dat is een kwart meer dan in 2021 en het hoogste aantal sinds 2008. Volgens de prognoses blijft dit met de huidige inzet de komende jaren stijgen.

Los van al het menselijk leed zijn ook de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen hoog: 17 miljard euro. De toename van het aantal slachtoffers is voor een deel te verklaren doordat de fietsmobiliteit toeneemt. In het huidige wegverkeer zijn de meeste ernstige verkeersgewonden (circa 70%) en -doden (iets meer dan een derde) fietser. Dit aantal neemt de komende jaren toe en er wordt zelfs een verdubbeling van het aantal fietsslachtoffers verwacht in 2040.

Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid van IenW, JenV (op het gebied van verkeershandhaving), wegbeheerders van Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen en gemeenten, uitvoeringsorganisaties en maatschappelijke partners zoals ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, TeamAlert, BOVAG en de RAI Vereniging. De meeste ongevallen vinden plaats op provinciale en gemeentelijke wegen. Samenwerking tussen de verschillende partners is daarom vereist om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. We zetten in op een breed scala van instrumenten zoals

wet- en regelgeving, gedragsbeïnvloeding, handhaving (samen met JenV), veiliger infrastructuur, educatie en doelgroepenbeleid. Daarmee verhogen we de veiligheid voor weggebruikers.

## Huidige stand van zaken

Eind 2019 is door het kabinet tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld voor medeoverheden voor het aanpakken van de gevaarlijke verkeerssituaties (de investeringsimpuls verkeersveiligheid). Hierbij is sprake van cofinanciering/cofinanciering. De derde (en laatste) tranche van deze middelen wordt in 2024 voorbereid en daarna opengesteld voor lokale overheden. Na volledige besteding van de 500 miljoen euro. Uit de investeringsimpuls zijn er geen nieuwe middelen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Aanvullend is in 2023 gestart met de uitvoering van de maatregelen rijks-N-wegen (in totaal 200 miljoen euro) uit het vorige coalitieakkoord. In 2023 en 2024 wordt de 1<sup>e</sup> tranche (24 miljoen euro) uitgevoerd die zich richt op snel uitvoerbare maatregelen. In de 2<sup>de</sup> tranche is gekozen voor een grootschalige en integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten waar de verkeersveiligheid aanzienlijk kan worden verbeterd, zoals fysieke rijbaanscheidingen. Ook werkt IenW aan een nieuw wettelijk kader voor lichte elektrische voertuigen zoals elektrische stepjes, het invoeren van 30 km binnen de bebouwde kom waar dit kan, campagnes voor veilig gedrag en het goed op opleiden van beginnende bestuurders.

Op initiatief van IenW en in samenwerking met onze partners werken we aan het traject Trendbrekers Verkeersveiligheid. Daarin onderzoeken we concrete maatregelen die het aantal verkeersslachtoffers flink kan verminderen. Medio 2024 is dit traject gereed.

## Concrete doelen

### Fietsveiligheid:

- Vaststellen van en uitvoering geven aan het meerjarenplan fietsveiligheid
- Uitvoering geven aan de strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm vanuit een breed gedragen coalitie
- Invoeren wetgevend kader Lichte Elektrische Voertuigen

### Strategisch Plan Verkeersveiligheid:

- Besteden laatste middelen uit de investeringsimpuls in samenspraak met lokale overheden
- Goede invulling aan 50 miljoen euro voor fietsveiligheid
- Trendbrekers: ontwerpen agenda nieuwe maatregelen verkeersveiligheid

### Rijvaardigheid en Rijgeschiktheid:

- Ontwerpen nieuwe aanpak Rijden Onder Invloed
- Aanpak beginnend bestuurders, waaronder verbetering rijonderwijs
- Wegwerken wachttijden examenafname CBR

### Gedrag en campagnes:

- Voortzetten en waar mogelijke vernieuwen landelijke campagnes
- Voortzetten en uitbreiden aanpak Mono Zakelijk

## 12. Geautomatiseerde voertuigen

### Achtergrond

Voertuigen worden meer en meer geautomatiseerd. Dit biedt kansen voor onder andere de verkeersveiligheid, (kosten)efficiëntie van het mobiliteitssysteem, de arbeidsmarkt, betaalbaarheid en toegankelijkheid van (openbaar) vervoer en duurzaamheid.

Daarnaast ontstaan ook mogelijke risico's, zoals op het gebied van digitale veiligheid. Inmiddels is er Europese wetgeving van kracht waarmee geautomatiseerde voertuigsystemen (Automated Driving Systems/ADS) toegelaten kunnen worden tot de Europese markt, en daarmee tot Nederlandse wegen. Dit kan gaan om geautomatiseerde voertuigfuncties die je aanzet in een 'gewone' auto (bijvoorbeeld autopilot), maar ook om volledig geautomatiseerde voertuigdiensten zoals geautomatiseerde bussen, taxi's en vrachtwagens zonder chauffeur. Nederlandse wet- en regelgeving is nog niet ingericht op deze nieuwe werkelijkheid en vraagt om aanpassing. Ook bij de uitvoeringsorganisaties (RDW, CBR en RWS) vraagt dit aanpassingen in de werkprocessen. Nederland loopt voorop in internationaal verband, maar Europese wet- en regelgeving gaat nu veel harder dan landen kunnen bijbenen. Deze verandering vraagt daarmee nu en de komende jaren een forse inspanning om de implementatie op een wenselijke manier te laten verlopen.

### Huidige stand van zaken

Met de inwerkingtreding van EU-regelgeving voor de typegoedkeuring van ADS is de beweging ingezet naar een mobiliteitssysteem waar geautomatiseerde

voertuigen onderdeel van uitmaken. Typegoedkeuring zijn afspraken waaraan voertuigen moeten voldoen om veilig de weg op te kunnen.

De eerste aanvragen van fabrikanten liggen al bij de RDW ter beoordeling. Na goedkeuring mogen deze voertuigen vervolgens in heel Europa verkocht worden. Ons nationale stelsel van wet- en regelgeving is nog niet ingericht op het gebruik van deze systemen. Dat vergt meerdere wijzigingen en kent een lange doorlooptijd. Doordat Europese wetgeving al van toepassing is, betekent dit dat er al geautomatiseerde voertuigen in Nederland kunnen gaan rondrijden terwijl de nationale wet- en regelgeving hier nog niet volledig op is ingesteld. Daarmee is niet zeker dat een burger die een dergelijk voertuig koopt ervan uit kan gaan dat alles goed geregeld is. Sinds najaar 2022 werken IenW, JenV, RDW, CBR en Rijkswaterstaat intensief samen om vorm te geven aan de systeemveranderingen die door geautomatiseerde voertuigen optreden:

- Aanpassingen in nationale wet- en regelgeving. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het zorgen dat verkeersregels ook voor geautomatiseerde voertuigen gelden en dat zowel bestuursrechtelijk, strafrechtelijk en civielrechtelijk duidelijk is wie aangesproken kan worden bij bijvoorbeeld verkeersovertredingen of ongevallen;
- Aanpassingen in de werkwijze van uitvoeringsorganisaties. Vroeger werd gekeken naar de technische onderdelen van een voertuig, nu moet beoordeeld worden of een voertuig veilig kan

deelnemen aan het verkeer. In dit kader is afgesproken dat RDW en CBR gezamenlijk de eerste Nederlandse beoordeling doen (typegoedkeuring) van een geautomatiseerd voertuig. Uitgangspunt voor de Nederlandse infrastructuur is dat er geen grootschalige aanpassingen nodig zijn;

- Opzetten van een monitor om de effecten op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid in beeld te brengen zodat waar nodig het beleid ten aanzien van het gebruik van ADS in Nederland kan worden bijgesteld.

### Concrete doelen

- Inrichten van het juridisch kader voor geautomatiseerde voertuigen ten aanzien van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen mens en voertuig, en ten aanzien van bestuursrechtelijke, strafrechtelijke en civiele aansprakelijkheid.
- Inrichten van een systematiek om duidelijk te maken waar geautomatiseerde voertuigen wel en niet op het Nederlandse wegennet mogen rijden.
- Actieve internationale beïnvloeding (EU en United Nations Economic Commission on Europe/UNECE) om ervoor te zorgen dat nieuwe voertuigregelgeving voor ADS uitvoerbaar en passend is voor Nederland. Daarnaast actieve uitwisseling van informatie over typisch Nederlandse weginrichtingen, verkeerssituaties en -gedrag zodat fabrikanten en goedkeuringsautoriteiten in andere landen hier voldoende rekening mee kunnen houden.
- Verkenning van kansrijke praktijktoepassingen in OV en goederenvervoer met de sector.

## 13. Tijdelijke Tolheffing

### Achtergrond

Tijdelijke Tolheffing richt zich op de invoering van tolheffing. Deze tol zal tijdelijk worden geheven voor het gebruik van twee nog aan te leggen wegtrajecten. Door deze tijdelijke tolheffing dekt IenW een deel van de kosten voor de aanleg en exploitatie van deze trajecten. Het eerste traject is de Blankenburgverbinding (A24 tussen Europoort en Vlaardingen) die de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio gaat verbeteren. Het tweede traject is de ViA15 die de bereikbaarheid en regionale doorstroming rondom Arnhem zal bevorderen.

De besluitvorming over de tolheffing op deze trajecten vond circa 10 jaar geleden plaats. Er is gekozen voor een tijdelijke vorm van tolheffing vanwege tekorten op het Mobiliteitsfonds. Met de tolheffing zijn de Blankenburgverbinding (381 miljoen euro) en ViA15 (344 miljoen euro) gedekt (prijsspeil 2023). De Blankenburgverbinding en de ViA15 kunnen alleen worden opengesteld mét tolheffing. In de tracébesluiten is namelijk het dempend effect van de tolheffing op de verkeersstromen het uitgangspunt voor de opgenomen milieumaatregelen.

### Huidige stand van zaken

De Blankenburgverbinding zal naar verwachting per december 2024 open gaan voor verkeer. Voor de ViA15 wordt nog gewacht op een uitspraak van de Raad van State over het Tracébesluit. Naar verwachting is de openstelling van de ViA15 niet voor 2030.

Het toltarief bedraagt per passage 1,51 euro voor voertuigen van maximaal 3.500 kg (o.a. personenauto's en motoren) en 9,13 euro voor voertuigen van meer dan 3.500 kg (o.a. vrachtwagens, bussen). Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. In de Wet Tijdelijke Tolheffing (TTH) is opgenomen dat de tolheffing wordt beëindigd zodra aan de tologave (financieringsbehoefte) is voldaan.

Het tolsysteem werkt door middel van automatische nummerplatherkenning (ANPR-camera's). Weggebruikers kunnen zonder te stoppen gebruik maken van beide tolwegen en hoeven niet vooraf apparatuur (zoals kastjes) aan te schaffen (in tegenstelling tot de vrachtwagenheffing).

De realisatie van het tolsysteem is in volle gang, zo zijn diverse contracten gesloten zoals voor de registratie van voertuigen en het leveren van betaaldiensten voor weggebruikers. De betrokken uitvoeringsorganisaties zijn RDW (inning van de heffing), Rijkswaterstaat (wegbeheer), CJIB (incasso van boetes) en ILT (handhaving langs de weg). Op 4 december 2023 is de meest recente voortgangsbrief naar de Kamer gestuurd. Hierbij is ook het uitvoerings- en handavingsplan meegestuurd.

Nu de start van de tolheffing nadert, worden informatiecampagnes gestart om ervoor te zorgen dat weggebruikers en bedrijven op de hoogte zijn van de tolheffing en de wijze waarop betaald kan worden.

### Concrete doelen

- Voortgangsbrief Tweede Kamer (Q2 2024)
- Start brede publiekscampagne om weggebruikers te informeren (Q3 2024)
- Start tolheffing: A24/Blankenburgverbinding open (Q4 2024)
- Uitvoeren invoeringstoets (Q4 2025)

# 14. Vrachtwagenheffing

## Achtergrond

Net als in de ons omliggende landen voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Het draagvlak voor de invoering bij de vervoerssector is groot. De invoering van de vrachtwagenheffing kent twee doelen:

- Het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer; en
- Het innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. Hiervoor sluiten we de inkomsten van de vrachtwagenheffing terug naar de sector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, financiële middelen in te zetten voor innovatie en verduurzaming. Ook de (vanuit Europa inmiddels verplichte) differentiatie van het tarief naar CO<sub>2</sub>-emissieklasse van de vrachtwagen draagt bij aan deze doelstelling.

## Huidige stand van zaken

In de afgelopen jaren is draagvlak ontstaan voor de invoering van de vrachtwagenheffing. In de Wet Vrachtwagenheffing (in 2022 aangenomen) is opgenomen dat de netto opbrengst van de heffing ten goede komt aan subsidies voor verduurzaming en innovatie van het vrachtvervoer. Dit is ook vastgelegd in een Bestuursovereenkomst tussen IenW en vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, Transport en Logistiek Nederland en

VERN). In overleg met de vervoerssector en met nauwe betrokkenheid van andere stakeholders, is een concept-meerjarenprogramma opgesteld met maatregelen voor innovatie en verduurzaming voor 2026-2030. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de voortzetting van de bestaande Aanschafsubsidie-regeling Zero Emissie Trucks (AanZET) en een subsidieregeling voor private laadinfrastructuur op bedrijventerreinen.

Op verzoek van de sector én de Tweede Kamer (motie Van Ginneken) komt er al in 2024 en 2025 een stimuleringspakket met maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de sector (voorfinanciering van de terugsluis). Op 1 januari 2023 is de realisatie van het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing gestart. Als onderdeel daarvan worden twee grote aanbestedingen gedaan. De RDW is de centrale uitvoeringsorganisatie, ook CJIB, ILT, RWS en marktpartijen zijn betrokken. De planning is dat de heffing in 2026 start. Voor de start dient de Wet vrachtwagenheffing gewijzigd te worden om de herziene Europese richtlijn met regels voor tolheffing te implementeren.

De tarieven moeten daarbij worden gebaseerd op de CO<sub>2</sub> emissieklasse van het voertuig. Het gemiddelde tarief (prijspeil 2019) blijft ongewijzigd.

## Invoering in 2026

Op dit moment betaalt binnen- en buitenlands vrachtverkeer met de aanschaf van een Eurovignet (Belasting Zware Motorvoertuigen) voor het gebruik

van de weg. De vrachtwagenheffing vervangt in 2026 het Eurovignet, dat in de toekomst toch zou moeten verdwijnen op grond van EU-regelgeving. Voor de verduurzaming van de vervoerssector is een invoering van de vrachtwagenheffing in 2026 cruciaal. Vertraging van de invoering betekent niet alleen dat de verwachte CO<sub>2</sub>- en stikstofreductie later tot stand komt, maar ook dat het draagvlak onder druk komt. Het is daarom van belang om de opdracht voor de uitvoeringsorganisaties stabiel te houden. Een wijziging van de opdracht beïnvloedt de lopende aanbestedingen en de realisatiewerkzaamheden.

## Heffingsnetwerk

De vrachtwagenheffing gaat gelden op het hoofdwegennet en op een beperkt aantal provinciale en gemeentelijke wegen waarnaar vrachtwagens anders zouden uitwijken. Vanwege de zorgen van regionale overheden over uitwijkend verkeer monitoren we het vrachtverkeer op het onderliggend wegennet gemonitord.

## Concrete doelen

- Start subsidieregelingen ter uitvoering van stimuleringspakket (2024)
- Vaststellen en publiceren meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming 2026-2030 (2024)
- Gunning twee aanbestedingen in het kader van realisatie heffingssysteem (2024)
- Aanbieden wijzigingswet aan TK (2024)
- Start vrachtwagenheffing in 2026

## 15. Marktordening op het spoor

### Achtergrond

Het openbaar vervoer per trein wordt voor het overgrote deel uitgevoerd op basis van een onderhands gegunde hoofdrailnet (HRN)-concessie (aan NS) en door provincies en metropoolregio's openbaar aanbestede regionale vervoersconcessies. Zie hieronder een schematische weergave van de huidige markordening.

Sinds de inwerkingtreding van het Europese Vierde Spoorwegpakket in 2019 is de markt voor openbaar treinvervoer verder geopend. Tegelijkertijd zijn de regels om een concessie onderhands te gunnen strenger geworden. Sinds 2019 kunnen vervoerders treinvervoer ook zonder overheidsconcessie en voor eigen rekening en risico aanbieden. Dit heet open toegang. Vervoerders vragen daarvoor spoorcapaciteit aan bij ProRail en melden bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM) dat zij treinvervoer in open toegang willen aanbieden. De ACM kan op verzoek een economische evenwichtstoets (EET) uitvoeren in het geval mogelijk sprake is van economische aantasting van een vervoerconcessie op hetzelfde traject. Open toegangvervoer kan effect hebben op het functioneren van het openbaar vervoer als geheel. Om het publiek belang goed te kunnen blijven verzekeren, kunnen bepaalde algemene regels nodig zijn. Dan gelden voor vervoerders dezelfde randvoorwaarden en kan effectief gestuurd worden op de realisatie van beleidsdoelen.

In 2020 is aan de Kamer het integrale besluit voor de marktordening op het spoor na 2024 gestuurd op basis waarvan 1) de hoofdrailnetconcessie eind 2023 onderhands aan NS is gegund, 2) de internationale verbindingen geen onderdeel meer zijn van de HRN-concessie (behalve de zuidelijke kortgrensoverschrijdende verbindingen en de IC Brussel) en aan open toegang vervoer worden gelaten, 3) 4) samen met NS en ProRail (als eigenaren van de stations) een Stationsagenda Visie voor 2040 is opgesteld voor meer integrale sturing op stations, en 5) met het oog op meer marktopening te werken aan een toekomstbestendige marktordening na afloop van de nieuwe HRN-concessie in 2033.

### Huidige stand van zaken

#### HRN-concessie 2025-2033

Eind 2023 is de nieuwe HRN-concessie onderhands aan de NS gegund (periode 2025 tot eind 2033). Na de gunning van de concessie is lenW, in samenwerking met NS, overgegaan naar de implementatiefase. Het hoofddoel van het implementatieproces is om op 1 januari 2025 volledig voorbereid te zijn op een effectieve beheerfase, in lijn met de specificaties vermeld in de concessie. Uitgangspunt is het bieden van kwaliteit en betrouwbaarheid aan de reiziger. In de nieuwe HRN-concessie kan bij Midterm Review (2029) het volume worden gewijzigd door bijvoorbeeld bepaalde treindiensten uit de concessie te halen (via decentralisatie of open toegang). Het opgestelde decentralisatiekader is daarbij mogelijk behulpzaam.

De nieuwe HRN-concessie staat open voor bezwaar en beroep. Er zijn vijf bezwaarschiften ontvangen. De bezwaarprocedure loopt. Daarnaast is sprake van een lopende ingebrekestellingsprocedure van de Europese Commissie. De inhoud van deze procedure is vertrouwelijk.

### Open toegang

In 2023 heeft een groot aantal vervoerders bij de ACM melding gemaakt van treindiensten die zij per 2025 en opvolgende jaren in open toegang willen aanbieden. Het betreft veelal treindiensten op internationale trajecten, maar ook op de nodige binnenlandse verbindingen. Daarop heeft uw voorganger het besluit genomen om de internationale lange afstandsverbindingen naar Londen, Parijs, Berlijn en Zurich geen onderdeel te laten zijn van de nieuwe HRN-concessie, maar aan opentoegegangvervoer te laten. De IC Brussel is heeft een noodzakelijke binnenlandse functie en blijft wel onderdeel van de HRN-concessie, evenals de kort grensoverschrijdende verbindingen naar het Zuiden.

De motie Minhas (VVD, 2022) vraagt om het creëren van kaders om open toegangvervoer te accommoderen. De motie De Hoop (GroenLinks/PvdA, 2023) vraagt om voor december 2024 via algemene regels meer te sturen op (internationale) opentoegegangstreinen. In het kader van de moties is een eerste stap gezet met het onderzoek dat uw voorganger in september 2023 aan de Kamer heeft gestuurd over

de verschillen in regulering tussen opentoeegang- en concessievervoer. Hoewel de Europese en nationale wet- en regelgeving al veel reguleert, brengt het onderzoek ook aanvullende sturings- en reguleringsmogelijkheden in kaart om publieke belangen bij open toegangvervoer te kunnen vastleggen. Op basis van het onderzoek wordt gewerkt aan voorstellen hiervoor.

### *Toekomstige marktordening na 2033*

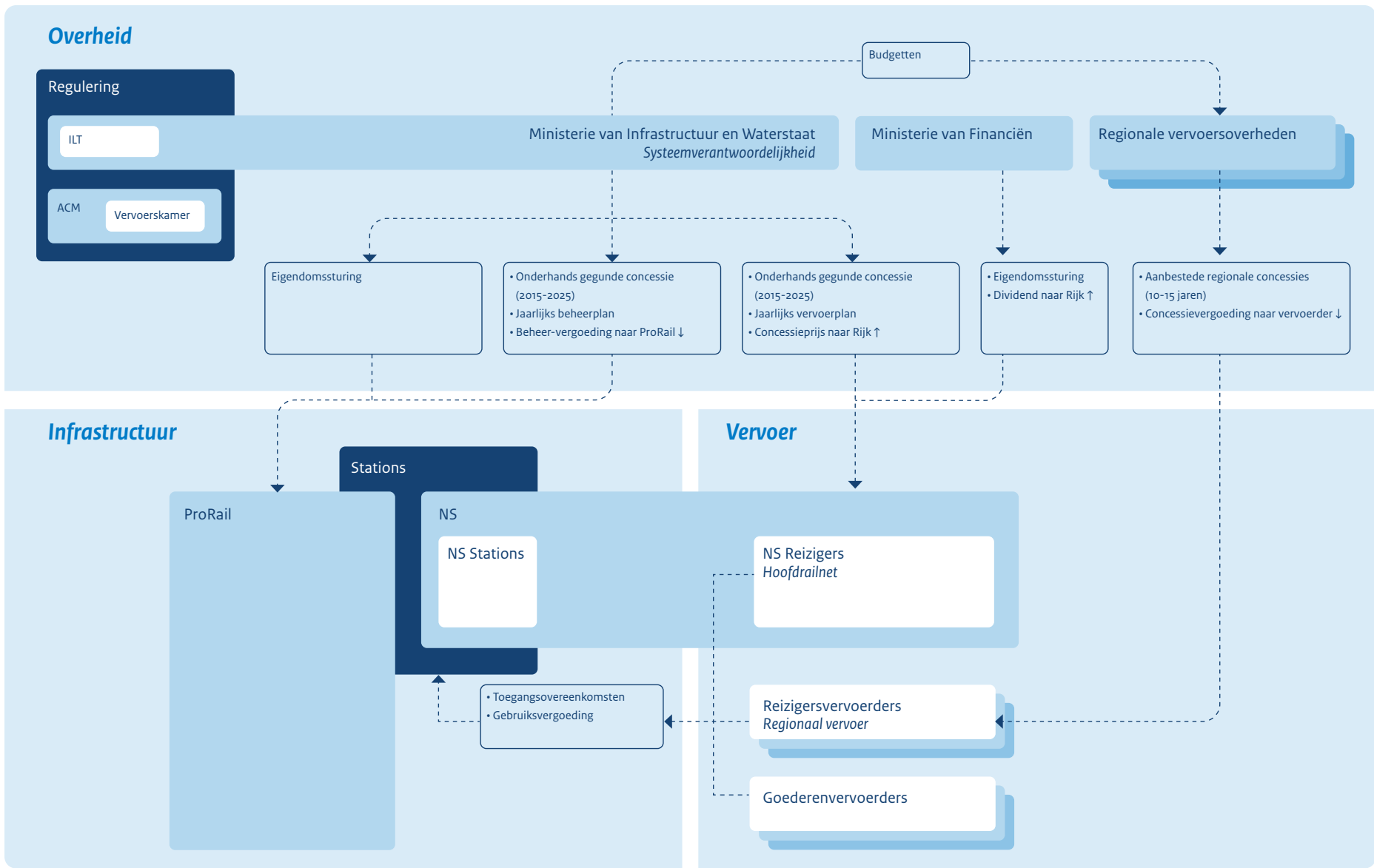
Met de verdere marktopening van de Europese spoormarkt zet lenW stappen voor een toekomstbestendige marktordening op het spoor. Daarvoor werken we in 2024 en verdere jaren aan toekomstige scenario's voor de marktordening op het spoor na 2033, inclusief de daarbij behorende inrichting van de governance (sturing en coördinatie) van het spoorstelsel.

### *Concrete doelen*

- In de tweede helft van 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over mogelijke aanvullende sturings- en reguleringsmogelijkheden in het kader van open toegang en de uitwerking van de motie Minhas en de motie De Hoop.
- In 2024 wordt een meerjarige verkenning gestart voor de toekomstige marktordening.
- In 2029 voert lenW een Midterm Review van de nieuwe HRN-concessie uit. De voorbereidingen starten in de jaren voor deze datum.



Figuur 1 afkomstig uit het rapport 'vervoersconcessie hoofdrailnet - praktische voorwaarden en aandachtspunten voor gunning' Inno-V (2020)



## 16. Toekomstbeeld Openbaar Vervoer

### Achtergrond

Eind 2016 is onder de noemer van Toekomstbeeld Openbaar Vervoer een programma gelanceerd dat het openbaar vervoer als snelle, duurzame, veilige, comfortabele, betrouwbare en betaalbare schakel in het mobiliteitssysteem van omstreeks 2040 op de kaart moest zetten. In 2019 zijn deze ambities in een contourennota vertaald naar de drieslag “focus op de kracht van het openbaar vervoer”, “drempelloos van deur tot deur” en “veilig, duurzaam en efficiënt openbaar vervoer”. In 2021 heeft het programma in een zogeheten ontwikkelagenda een gezamenlijke prioritering van mogelijke investeringen in nieuwe infrastructuur voorgesteld.

Sinds de coronapandemie kampt het openbaar vervoer echter met stijgende kosten van onderhoud en materialen, structurele personeelstekorten en een achterblijvende groei van het aantal reizigers. Om die reden heeft de Tweede Kamer in het najaar van 2022 gevraagd om een herijking van het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer.

### Huidige stand van zaken

Van eind 2022 tot en met eind 2023 heeft het ministerie samen met de in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer verenigde partijen aan deze herijking gewerkt. In januari 2024 is de Tweede Kamer via een gedetailleerde situatieschets geïnformeerd over de uitdagingen waar het openbaar vervoer nu en in de komende jaren mee te maken zal hebben. In deze situatieschets is bovendien een eerste uitwerking gegeven van de infrastructurele én de beleidsmatige keuzes die zich voor de toekomst beginnen af te tekenen. Deze keuzes zijn enerzijds gerangschikt op de mate waarin zij zich richten op het behoud van de huidige capaciteit of op het stimuleren van een toename van het aantal openbaar vervoerreizigers. Anderzijds zijn de keuzes gerangschikt op de mate waarin zij de huidige kwaliteit handhaven dan wel verbeteren.

Deze werkwijze levert drie globale keuzerichtingen op waar de nieuwe Tweede Kamer en een volgend kabinet zich toe kunnen verhouden, namelijk een focus op instandhouding, kwaliteit en ten slotte groei.

## 17. Grote OV- en spoorprojecten

### Achtergrond

IenW verleent subsidies aan ProRail om het spoorstelsel te verbeteren door modernisering en uitbreiding. Dit moet leiden tot een betrouwbare dienstregeling en knooppunten bij stations. Dit komt boven het werk dat ProRail doet aan het beheer en onderhoud van het bestaande spoor (Exploitatie Onderhoud en Vernieuwing subsidie/EOV). ProRail besteedt op jaarbasis circa 1 miljard euro aan deze aanlegprojecten. De projecten zijn onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (zie ook [MIRT](#)) en worden uitgevoerd volgens de MIRT-spelregels ([www.mirtoverzicht.nl](http://www.mirtoverzicht.nl)). ProRail voert voor IenW twee zogenaamde Grote Projecten uit: het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het programma European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit zijn projecten met een specifiek “beheersregime” vanuit de Tweede Kamer, waaronder halfjaarlijkse rapportages met Kamerleden als rapporteurs en een aparte bespreking in de Kamercommissie IenW.

### Huidige stand van zaken

#### Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

PHS werkt op zeven corridors om het rijden van meer reizigerstreinen mogelijk te maken, waaronder de 10-minuten treinen op vier corridors. Daarnaast maken we ruimte voor meer goederentreinen, waarmee we onder meer de bij het spoor gelegen Brabantse steden ontlasten. Zo worden de stations Amsterdam Centraal en Nijmegen verbouwd, sporen verdiept aangelegd (Vught), tunnels uitgebreid (Delft) en nieuwe verbindingen aangelegd (Meterenboog).

Het programma kent op dit moment een totaalbudget van ca. 4,2 miljard euro, terwijl de kosten ca. 0,4 miljard euro hoger zijn. Van het budget is ca. 85% vastgelegd en in uitvoering. De afronding van het grootste deel van het programma is voorzien in 2031. De komende jaren zal de uitvoering van PHS voor onvermijdelijke overlast zorgen voor reizigers en omwonenden, ondanks maatregelen om dit te beperken. Ontwikkelingen buiten de sector (prijsstijgingen, beperkte uitvoeringscapaciteit) en binnen de sector (o.a. baanstabielheid) zorgen voor uitdagingen.

#### Programma ERTMS

ProRail werkt aan de vervanging van de verouderde treinbeveiliging op basis van afspraken vanuit de EU. Het is onderdeel van een project om de Europese spoorwegnetten te verbeteren, te standaardiseren en samen te smeden tot 'een Europese spoorwegruimte'. Dit is tegelijk een digitaliseringsslag en veranderings-traject voor de hele sector. Aanpassingen zijn nodig aan het spoor en aan de treinen, alle machinisten en treindienstleiders worden opnieuw opgeleid en er wordt een ICT-omgeving ontwikkeld volgens de Europese standaard. Het budget voor het implementeren van ERTMS op de eerste trajecten bedraagt ca. 2,9 miljard euro (tot 2030).

Het programma kent grote uitdagingen, omdat de verwachting is dat het programma fors meer zal kosten en langer zal duren. Een second opinion en internationale benchmark zijn uitgevoerd. Nu wordt gewerkt aan een herziening met werkzaamheden in tranches om in te spelen op technologische ontwikkelingen, beperking van risico's en buffers om tegenslag op te vangen en het opzetten van een adviesraad Digitalisering spoor. Naar verwachting zal het programma pas na 2024 in rustiger vaarwater komen.

#### Overige Projecten en Programma's

In 2022 zijn verschillende grootschalige projecten gestart om onder meer woningbouwlocaties bereikbaar te maken. Dit betreft onder meer de MIRT-verkenningen OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (doortrekking Noord/Zuidlijn), de Oude Lijn (Leiden – Dordrecht) en het knooppunt Eindhoven XL. Ook is een MIRT-onderzoek gestart naar de Lelylijn, een nieuwe spoorverbinding met het Noorden van Nederland.

De komende jaren staan verschillende projecten voor belangrijke (financiële) besluiten over de vormgeving en voortgang. Naast bovenstaande betreft dit ook de aanpak van Zuidasdok en de spoorknopen in Den Bosch, Nijmegen, het Rotterdamse havengebied en de Maaslijn. Verder wordt gewerkt aan kleinere projecten voor grensoverschrijdend vervoer en in de regio.

# 18. Aansturing ProRail

## Achtergrond

ProRail beheert namens IenW de hoofdspoorweginfrastructuur. Zij is verantwoordelijk voor:

- Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de hoofdspoorweginfrastructuur (instandhouding);
- Voorbereiding en uitvoering van uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur (aanleg);
- Verkeersleiding over de hoofdspoorweginfrastructuur en;
- Capaciteitsverdeling van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Deze taken volgen uit wet- en regelgeving en de beheerconcessie 2015-2025. Met de omvorming van ProRail tot zbo leggen we deze publieke taken wettelijk vast en zorgen ervoor dat de publieke belangen en onafhankelijkheid van persoonlijke relaties op orde blijft. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor ligt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Zij zijn verplicht een goed werkend veiligheidsbeheersysteem (VBS) te hebben en dit toe te passen. De ILT houdt toezicht op het railverkeer in Nederland.

ProRail wordt voor ongeveer 80% gefinancierd uit Rijksbijdragen, voor ongeveer 15% uit opbrengsten van de gebruiksvergoeding die vervoerders betalen om over het spoor te mogen rijden en verder voor ongeveer 5% uit bijdragen van andere overheden voor regionale projecten. De 80% rijksbijdrage bestaat uit een jaarlijkse subsidie van IenW die in 2022 1,9 miljard euro bedroeg voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor (EOV). Voor de aanleg

van nieuwe infrastructuur ontving ProRail in 2022 0,7 miljard euro van het Rijk via de MIRT-systematiek subsidiebeschikkingen en 0,2 miljard euro voor geïntegreerde contractvormen (PPS).

## Huidige stand van zaken

### Instandhouding

Veel spoorlijnen zijn zeker een halve eeuw oud en zijn aan groot onderhoud of vervanging toe. Onze infrastructuur heeft het zwaarder te verduren dan werd voorzien toen deze werd aangelegd. Daar komt bij dat nieuwe ontwikkelingen in technologie en digitalisering, en ook het veranderende klimaat nieuwe eisen aan de infrastructuur stellen.

ProRail beschikt tot en met 2025 over een basiskwaliteitsniveau (BKN) waarbij de beschikbare middelen voor instandhouding min of meer in evenwicht zijn met de budgetbehoefte. Via de reguliere processen is in 2023 de instandhoudingsbehoefte van het spoor door ProRail herijkt en extern door IenW gecontroleerd (PwC rapport 2023). Uit deze zogeheten validatie blijkt dat er vanaf 2026 een hogere budgetbehoefte is voor instandhouding dan dat er beschikbare middelen zijn. Dit betekent dat er, net als voor de RWS-netwerken in 2023 is gebeurd, voor het spooronderhoud keuzes gemaakt moeten worden.

Die keuzes kunnen betekenen dat doelen of ambities omlaaggaan, de prestaties van het spoornetwerk omlaaggaan of dat er middelen aan het instandhoudingsbudget worden toegevoegd, bijvoorbeeld door geld van aanleg naar instandhouding te schuiven.

## Aansturing ProRail

Het wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail maakt meer publieke sturing en verantwoording mogelijk, evenals een betere aansluiting van beleid en uitvoering. Geconstateerd was dat er medio 2022 onvoldoende draagvlak was voor een publiekrechtelijke omvorming, waarna er samen met ProRail een alternatief is uitgewerkt: het privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Het wetsvoorstel is op 12 januari jl. gewijzigd naar privaatrechtelijk zbo door indiening van de derde Nota van Wijziging bij de Tweede Kamer. Hiermee is de naam van het wetsvoorstel veranderd in Wet sturing en verantwoording ProRail. Dit alternatief komt tegemoet aan de zorgen uit de sector en bevat voldoende waarborgen om het publieke belang te verzekeren.

Omdat de huidige beheerconcessie per 1 januari 2025 afloopt en om zeker te stellen dat Nederland een beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur houdt, is de beheerconcessie in 2024 met (vooralsnog) vier jaar verlengd. Als ProRail niet omgevormd wordt dan wel deze omvorming treedt te laat in werking, dan dient een nieuwe beheerconcessie in werking te treden.

## Concrete doelen

- Besluitvorming basiskwaliteitsniveau spoor 2026 t/m 2030 en afstemming met regio (2024)
- Tweede Kamer behandeling van het wetsvoorstel Sturing en verantwoording ProRail (2024-2025)
- Verlenging huidige beheerconcessie (2024)

## 19. Spoorgoederenvervoer

### Achtergrond

Goederenvervoer is essentieel voor Nederland. Het spoorgoederenvervoer is hierin een onmisbare schakel en wordt steeds belangrijker. Hiervoor zijn een aantal redenen te geven:

- De vraag naar goederen blijft groeien. Door groei van handel en welvaart in Europa neemt het goederenvervoer in Nederland de komende jaren sterk toe van 1,26 miljard ton in 2018 naar 1,58 miljard ton in het hoge scenario in 2040. Om deze groei op te vangen zijn alle afzonderlijke vervoerswijzen heel hard nodig.
- Het spoor is zeer duurzaam en veilig. Vervoer over spoor is met afstand de meest duurzame en veilige vervoerswijze. Daarmee is het onmisbaar voor het behalen van de klimaatdoelstellingen (EU Green Deal) en de daaruit volgende intensivering van het CO<sub>2</sub>-beleid voor mobiliteit, voor en na 2030 (Mobiliteitsvisie 2050).
- Vervoer per spoor bespaart ruimte. Met het spoor kunnen grote hoeveelheden goederen over lange afstand vervoerd worden met een relatief beperkt ruimtebeslag. Eén goederentrein kan een volume transporteren dat gelijk staat aan meer dan 50 vrachtwagens.
- Het draagt bij aan de veerkracht van het goederenvervoer. Verschillende vervoerswijzen kunnen elkaars alternatief zijn. Toenemende wisselende waterstanden in de grote rivieren maken het bijvoorbeeld belangrijk dat andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de vervoersvraag tijdelijk kunnen overnemen.

- Het spoor biedt ruimte aan transities. Toekomstige transities zoals de energietransitie, de omslag naar een meer circulaire economie en het toewerken naar meer strategische autonomie vragen flexibiliteit van het goederenvervoersysteem.
- Spoorgoederenvervoer is belangrijk voor onze defensie. Het spoor speelt een belangrijke rol in het strategisch concept van de NAVO gericht op het Europese veiligheidsbelang.

Europees beleid richt zich op het verplaatsen van goederen van de weg naar het spoor: een toename van 50% in 2030 en een verdubbeling in 2050. Hoewel het aantal goederentreinen de afgelopen tien jaar met twintig procent is gegroeid speelt het spoor in Nederland nu nog een relatief bescheiden rol in het vervoer van goederen.

### Huidige stand van zaken

Op verzoek van de Tweede Kamer wordt gewerkt aan een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, waarvan eind 2023 een eerste uitwerking met de Tweede Kamer gedeeld is. Hierin worden drie grote opgaven benoemd:

1. De duurzaamheidsvoordelen van het spoor worden niet optimaal benut. De gewenste modaal shift van weg naar spoor komt onvoldoende op gang en de verduurzaming van het spoorgoederenvervoer stukt.
2. De lasten van het spoorgoederenvervoer slaan lokaal neer. Er is onzekerheid over de toekomst bij

bewoners en medeoverheden langs het spoor. Bewoners langs het spoor ervaren overlast van het spoorgoederenvervoer in de vorm van trillingshinder en geluidshinder en gevoelens van onveiligheid.

3. Vervoersproducten zijn niet concurrerend genoeg. Vervoersproducten op het spoor zijn onvoldoende aantrekkelijk voor verladers. Meest gehoorde redenen hiervoor zijn kosten, beschikbaarheid van capaciteit en de betrouwbaarheid en kwaliteit van spoorinfrastructuur.

Ambitie van dit product is om tot een beleidsstrategie te komen die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer binnen de publieke kaders van leefbaarheid.

### Concrete doelen

- Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (2024)

# DGLM

## Waar staat DGLM voor?

Het Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) zet zich in voor een veilige wereld in de lucht of op het water, op zowel nationaal als internationaal vlak. Het DG met meer dan 300 medewerkers werkt aan een goed functionerend beleid voor zeevaart, havens, binnenvaart, luchtvaart en luchthavens. Het gaat om dossiers, zoals maritieme en luchtvaartveiligheid, luchtruimherziening, binnenwateren en goederenstromen. Actuele onderwerpen zijn CO<sub>2</sub>-vermindering en geluidsdichtheid in het dichtbevolkte Nederland.

DGLM bestaat uit twee directies en twee programma's: de Directie Luchtvaart, Directie Maritieme Zaken, Programma Omgeving Luchthaven Schiphol en Programmadirectie Luchtruim Herziening.

In dit hoofdstuk leest u meer over een selectie van de onderwerpen die spelen bij het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. In het organisatiedeel van het introductiedossier leest u meer over de organisatie van het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken, het werkveld en de stakeholders. Ook leest u onder andere meer over de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Airport Coordination Netherlands (ACNL).

### Luchtvaart

1. Ontwikkeling Schiphol (POLS)	71
2. Internationale bereikbaarheid	73
3. Regionale luchthavens	74
4. Lelystad	75
5. Kennis- en innovatieopgave van de luchtvaart	76
6. Luchtvaartveiligheid	77
7. Duurzame Luchtvaart	78
8. Onbemande Luchtvaart (drones)	79
9. Luchtruimherziening	80

### Maritieme zaken

10. Maritieme veiligheid (scheepvaart veiligheid)	81
11. Duurzame Scheepvaart	82
12. Zeehavens	83
13. Vaarweginfrastructuur	84
14. Programma Toekomst Binnenvaart	85
15. Sectoragenda Maritieme Maakindustrie	86
16. Versterking logistiek en goederenvervoer	87
17. Buisleidingen (als transportmiddel)	88
18. Maritime Security en Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur	89

# 1. Ontwikkeling Schiphol (POLS)

## Achtergrond

Jarenlang intensief overleg sinds 2006 met verschillende partijen (zowel de luchtvaartsector als omwonenden) om te werken aan verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio bleek onvoldoende tot oplossingen te leiden. De geluidswinst die werd behaald met maatregelen, werd tenietgedaan door de groei in het aantal vliegtuigbewegingen. Bovendien geldt al sinds 2015 een gedoogsituatie voor de geluidsnormen, waardoor bewoners niet terug konden vallen op wet- en regelgeving. Schiphol had tot voor kort geen natuurvergunning, waardoor wet- en regelgeving niet aangepast kon worden. Het zetten van een stap om structurele verbetering te realiseren was onvermijdelijk. Op 24 juni 2022, maakte het kabinet via de Hoofdlijnenbrief bekend toe te gaan werken naar een nieuwe balans tussen enerzijds het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en anderzijds de leefomgevingskwaliteit rondom deze luchthaven, specifiek voor omwonenden. Het kabinet wil hiermee de rechtspositie van omwonenden herstellen, de geluidsoverlast aanpakken en daarbij de internationale verbondenheid van Nederland met de wereld behouden. In dit dossier spelen diverse rechtszaken momenteel een belangrijke rol, die per spoor zo goed mogelijk worden toegelicht.

## Huidige stand van zaken (18 april 2024)

Sinds 24 juni 2022 wordt gewerkt aan de effectuering van het Hoofdlijnenbesluit. Het Hoofdlijnenbesluit Schiphol wordt volgens 3 sporen uitgewerkt:

### *Spoor 1 – beëindigen anticiperend handhaven in combinatie met voortzetten strikt preferentieel baangebruik:*

Spoor 1 is primair gericht op het herstel van de rechtspositie van omwonenden. Sinds 2015 geldt een gedoogsituatie vooruitlopend op vastlegging van een nieuw stelsel (Nieuw Normen- en Handhavingsstelsel) met max. 500.000 vliegtuigbewegingen in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Dit stelsel is, mede door het ontbreken van een natuurvergunning, niet vastgelegd. Hierdoor kunnen omwonenden zich niet beroepen op geldende wet- en regelgeving. Het beëindigen van het gedogen (anticiperend handhaven) betekent dat overschrijdingen van de geluidsnormen voor Schiphol uit het LVB 2008 weer worden gehandhaafd.

Tegen het besluit tot beëindigen van het anticiperend handhaven zijn KLM c.s./IATA e.a. gaan procederen. Zij stellen, net als de Europese Commissie, dat het voortzetten van spoor 1, zonder de balanced approach-procedure te volgen, naar verwachting niet in lijn is met het Europese recht. Het Hof van Amsterdam had anders geoordeeld, namelijk dat de balanced approach-procedure hiervoor niet nodig is. De zaak ligt nu voor bij de Hoge Raad. Vanwege de

uitspraak van de Europese Commissie is spoor 1 opgeschort, in ieder geval tot de uitspraak van de Hoge Raad in deze zaak.

Op 20 maart heeft de rechtbank Den Haag vonnis gewezen in de civiele procedure tussen Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) en de Staat. De rechtbank komt tot het oordeel dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de juiste afweging te maken tussen het belang van omwonenden van Schiphol en andere belangen. De rechtbank draagt de Staat op om binnen 12 maanden van het vonnis de geldende wet- en regelgeving te handhaven en een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming in het leven te roepen. Net als het Hof van Amsterdam (in de zaak KLM c.s./IATA e.a.) oordeelt de rechtbank Den Haag dat voor het stoppen met anticiperend handhaven géén balanced approach-procedure doorlopen hoeft te worden. Op dit moment wordt bekeken op welke manier uitvoering gegeven kan worden aan het vonnis.

### *Spoor 2 – vastleggen nieuwe maximum aantal vliegtuigbewegingen*

In spoor 2 worden de uitkomsten van de balanced approach-procedure in een gewijzigd LVB vastgelegd. De balanced approach-procedure is een Europese procedure die gevolgd moet worden om een exploitatiebeperking op een luchthaven in te kunnen stellen. Op 1 september 2023 is de Europese Commissie

genotificeerd over het pakket van maatregelen, dat invulling geeft aan 20% geluidsreductie. In dit pakket van maatregelen wordt onder andere maximaal 452.500 vliegtuigbewegingen voorgesteld, waarvan 28.700 in de nacht. Op het moment zijn gesprekken gaande met de Europese Commissie. Naar aanleiding daarvan worden op onderdelen nog aanvullende berekeningen gemaakt. Invoering van deze maatregelen is afhankelijk van tijdstip van afronding van deze gesprekken en internationale slotverdelingsafspraken, maar er wordt gestreefd naar invoering per winterseizoen 2025 (start november 2025).

De natuurvergunning die voor een LVB nodig is, is op 26 september 2023 aan Schiphol toegekend door de minister van LNV (Bevoegd gezag). Ook hiertegen lopen momenteel rechtszaken van de kant van milieuorganisaties en enkele gemeentes. Voor de wijziging van het LVB moeten noodzakelijke procedurele stappen doorlopen worden, zoals de milieueffectrapportage (MER). Na afronding van de balanced approach-procedure en de MER kan een gewijzigd LVB worden vastgesteld en in procedure worden gebracht.

### *Spoor 3 – Ontwikkeling normstelling geluid (normenstelsel)*

Er is begonnen met de ontwikkeling van normstelling op drie gebieden (geluid, milieu en klimaat). In dit stelsel wordt niet meer uitgegaan van een maximum-aantal vliegtuigbewegingen, maar van milieunormen. Uitgangspunt is dat over ca vijf jaar de luchtvaart in Nederland, waaronder op Schiphol, binnen acceptabele en wettelijk verankerde milieunormen zal vliegen.

Andere onderwerpen waar de directie zich mee bezig houdt zijn, onder andere:

- Een gewijzigd en vastgesteld luchthavenindelingbesluit
- Onderzoek naar gezondheidsrisico's van vliegtuigemissies, toewerken naar vastgestelde emissienormen
- Besluitvorming beperking aantal grondafhandelaren op Schiphol
- Totstandkoming gebiedsagenda als invulling NOVEX Schipholregio

## 2. Internationale bereikbaarheid

### Achtergrond

De luchtvaart is sterk internationaal georiënteerd, met wereldwijde afspraken en regelgeving die essentieel zijn voor de Nederlandse luchtvaartsector. Daarnaast kunnen luchtvaartmaatschappijen zonder internationaal vastgelegde luchtvaartverdragen tussen landen niet opereren. Dit is belangrijk om mee te wegen om te voorkomen dat Nederland internationaal gezien geïsoleerd komt te staan in (de uitvoering van) het nationale luchtvaartbeleid.

De afdeling Internationale bereikbaarheid zet zich in voor het behoud van een hoogwaardig netwerk van luchtvaartverbindingen. Dit is van groot belang voor de economie en inwoners van Nederland.

### Huidige stand van zaken

We moeten blijven nadenken over vraagstukken als markttoegang en slotmobiliteit<sup>1</sup> (aantal slots dat van gebruiker verandert), vooruitlopend op de herzieningen van Europese verordeningen die hierover gaan. De huidige vormen van slotmobiliteit zijn gebonden aan strikte regels. Een punt van zorg is dat onder de huidige regels sommige luchtvaartmaatschappijen beter in staat zijn tot slotmobiliteit dan andere luchtvaartmaatschappijen. Het toevoegen van een ruimere mogelijkheid tot slotmobiliteit, zoals door

secundaire slothandel, kan bijdragen aan een eerlijker speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen.

Daarom wordt een onderzoek naar slotmobiliteit (waaronder secundaire slothandel) uitgevoerd en op basis daarvan kan worden gekozen voor de mogelijke implementatie van een vorm van slothandel als alternatieve vorm van markttoegang.

Daarnaast leidt schaarste ertoe dat niet langer al het vliegverkeer geacommodeerd kan worden. Daarom zet Nederland zich bij de aanpassing van relevante EU-kaders in op meer nationale beleidsruimte voor onderwerpen als netwerkqualiteit, ruimte voor vrachtluchten en duurzaamheid. Ook zal er nagedacht moeten worden over voldoende ruimte voor vliegverkeer dat niet volgens een jaarlijkse dienstregeling vliegt: repatriërings-vluchten, vluchten voor sport-evenementen, etc.

De vraag naar luchtvaart blijft groot terwijl de capaciteit op Nederlandse luchthavens beperkt is. Dit maakt het tweejaarlijks vaststellen van de beschikbare capaciteit op luchthavens een gevoelig en ingewikkeld proces. Samen met de luchthavens werken we aan verbetering van dit proces zodat voor alle partijen tijdig zicht is op de beschikbare luchthavencapaciteit.

### Concrete doelen

- Onderzoek naar slotmobiliteit (secundaire slothandel) en mogelijke implementatie van een vorm van slothandel als alternatieve vorm van markttoegang.
- Het belang van luchtvaart/de internationale verbondenheid in het perspectief plaatsen van geopolitieke belangen en strategische autonomie. In 2024 zetten we hiervoor een onderzoek uit.
- Inzichtelijk maken van effecten op de internationale bereikbaarheid. Hierbij gaat het o.a. om de effecten van beleidsbeslissingen op de internationale verbondenheid en mogelijke reacties van andere staten daarop.

<sup>1</sup> Een slot is een toestemming van een onafhankelijke slotcoördinator om op een bepaalde datum en tijd gebruik te maken van de infrastructuur op een gecoördineerde luchthaven om te landen of op te stijgen.

### 3. Regionale luchthavens

#### Luchthavenbesluiten

Naast Schiphol zijn Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Maastricht Aachen Airport (MAA), Groningen Airport Eelde (GAE) en Lelystad Airport (LA) (zie ook Lelystad) de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis waarvoor het ministerie van IenW verantwoordelijk is. Eindhoven Airport (EA) is een militaire luchthaven met civiel medegebruik. Daarvoor zijn de minister van Defensie en IenW samen verantwoordelijk. RTHA, MAA en GAE functioneren onder oudere vergunningen (de 'Omzettingsregelingen'), die in de komende periode (2023-2025) vervangen moeten worden door nieuwe/gewijzigde vergunningen (Luchthavenbesluiten). Daarnaast heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State voor GAE en MAA (ook) gesteld dat de luchthavenbesluiten vóór 2025 vastgesteld moeten zijn, op laste van een dwangsom.

#### Huidige stand van zaken

##### Luchthavenbesluiten

Op basis van de regionale verkenningen die in de afgelopen periode zijn uitgevoerd bereiden de luchthavens RTHA, MAA en GAE hun aanvraag voor een luchthavenbesluit bij IenW voor. Ze zijn o.a. bezig met het uitvoeren van milieuonderzoeken en economische onderzoeken. Doordat milieuonderzoeken meer tijd vragen, is het proces enkele maanden vertraagd. Het vaststellen van de luchthavenbesluiten zal hierdoor naar verwachting doorschuiven naar de eerste helft van 2025. De huidige gebruiksvergunningen blijven tot die tijd geldig en verliezen hun rechtskracht niet. De ministeries van Defensie en IenW werken samen aan de wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven. Momenteel worden de benodigde onderzoeken voor het Milieueffectrapport (MER) uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van het MER zal een ontwerp-wijzigingsbesluit voor het Luchthavenbesluit worden opgesteld. Dit wordt door Defensie (als bevoegd gezag) in procedure gebracht.

##### Single European Sky

Besluitvorming in Brussel op het Single European Sky (SES) dossier is onzeker. Er is nog steeds geen overeenstemming tussen het Europees Parlement (EP)/EC en de lidstaten. Een grote groep van lidstaten, waaronder Nederland, heeft moeite met de inzet van EP/EC om de aansturing van het luchtruim veel meer bij de Network Manager (EC) te leggen. Nederland wil liever zelf verantwoordelijkheid houden over het eigen luchtruim.

Als het bij de Europese Verkiezingen in juni 2024 niet lukt overeenstemming te bereiken, zal dit dossier waarschijnlijk *on hold* worden gezet.

In Nederland wordt gewerkt aan samenvoeging van het civiele en militaire luchtruim, via een samenwerking/samenvoeging van LVNL en CLSK (de militaire luchtvaartautoriteit). Deze samenvoeging zal in 2025 gestalte krijgen.

#### Concrete doelen

- Indiening aanvragen luchthavenbesluiten RTHA, MAA en GAE door luchthavens (2024)
- Ontwerp luchthavenbesluiten RTHA, MAA en GAE en wijzigingsbesluit luchthavenbesluit EA in procedure (tweede helft 2024/eerste helft 2025)
- Vaststelling luchthavenbesluiten RTHA, MAA en GAE en wijzigingsbesluit luchthavenbesluit EA (2025)

## 4. Lelystad

### Achtergrond

Lelystad Airport is op grond van de Wet luchtvaart een (regionale) luchthaven van nationale betekenis. Lelystad Airport huisvest momenteel het grootste aandeel van de General Aviation (GA)-sector in NL. De luchthaven is daarnaast gereed voor het afhandelen van handelsverkeer.

### Huidige stand van zaken

In 2015 is een luchthavenbesluit vastgesteld die het mogelijk maakt handelsverkeer af te handelen op de luchthaven. In dit besluit is geluidruimte vastgelegd voor het afhandelen van circa 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer aangevuld met GA-verkeer. Doordat fouten zijn gemaakt in de geluidsberekeningen is een wijziging van het luchthavenbesluit in procedure gebracht. Hierin zijn de grenzen van het geluid opnieuw berekend. Aanvullend zijn in dit besluit extra voorwaarden opgenomen over de afhandeling én het aantal vliegtuigbewegingen wat afgehandeld kan worden op Lelystad Airport. Dit besluit is nog in procedure.

Het Kabinet Rutte IV heeft als voorwaarde voor het nemen van een besluit over Lelystad Airport gesteld dat voor de laagvliegroute uit sector 3 een oplossing moet zijn. Ook moet het beschikken over een natuurvergunning. De luchtverkeersleiding (LVNL) heeft aangegeven dat het afsluiten van sector 3 voor inkomend verkeer alleen een oplossing kan zijn voor de laagvliegroute boven Lemelerveld en Zwolle als dit ondersteund wordt door aanvullende maatregelen.

Lelystad Airport heeft op 5 december 2023 de aangevraagde natuurvergunning uit 2020 aangevuld bij het bevoegd gezag. Het is nu aan het bevoegd gezag (LNV) deze aanvraag te beoordelen. De aanvraag van deze natuurvergunning is noodzakelijk geworden door het vervallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) in 2019.

Op 30 januari 2024 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen die de regering verzoekt om met een voorstel te komen om Lelystad Airport definitief niet te openen voor de commerciële burgerluchtvaart. De motie verzoekt ook in overleg met lokale autoriteiten en inwoners een alternatief te presenteren voor een maatschappelijke investering in de regio. De minister van IenW heeft n.a.v. deze motie aangegeven dat een reactie op deze motie aan het 'nieuwe' kabinet is.

## 5. Kennis- en innovatieopgave van de luchtvaart

### Achtergrond

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat lenW een strategische kennisagenda opstelt en met de sectorpartijen een innovatiestrategie uitwerkt.

Kennis is belangrijk voor het realiseren van de ambities uit de Luchtvaartnota en het ontwikkelen van effectief beleid. Door innovatie kan de negatieve impact van de luchtvaart op het klimaat en de leefomgeving worden verkleind waardoor vliegen, ook in de toekomst, mogelijk blijft binnen de (inter)nationale kaders.

### Het huidige beleid

#### Kennisagenda

De Kennisagenda biedt inzicht en focus op de belangrijkste kennisvragen voor beleidsontwikkeling, en wordt in samenwerking met stakeholders opgesteld en is gepland om in 2024 te worden afgerond.

#### Innovatiestrategie

Technologische innovatie is de sleutel tot een toekomstbestendige luchtvaart en biedt uitgelezen kansen voor de Nederlandse (luchtvaart)industrie en werkgelegenheid. Door innovatie kan de negatieve impact van de luchtvaart op klimaat en leefomgeving worden verkleind. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangekondigd dat lenW met sectorpartijen een innovatiestrategie uitwerkt om de ambities op de publieke belangen te realiseren.

In juni 2023 is de Innovatiestrategie Luchtvaart met de Kamer gedeeld. De strategie verbindt de publieke belangen uit de Luchtvaartnota aan veelbelovende innovatiemogelijkheden in vier innovatiegebieden: luchtvaartuigen, duurzame energiedragers, luchtruim, en luchthaven en omgeving.

Eén van de doelen in de Innovatiestrategie is dat in 2050 voor alle vertrekkende vluchten tot 500 km luchtvaartuigen zonder CO<sub>2</sub>-emissie in gebruik zijn. Deze vliegtuigen stoten ook zo min mogelijk fijnstof, stikstof en geluid uit. In 2030 zijn ze in gebruik voor zeer korte afstanden (minimaal 9 personen). In 2040 zijn deze vliegtuigen in gebruik voor continentale vluchten (minimaal 40 personen).

Innovaties die ons bij deze stip gaan brengen zijn de ontwikkeling van vliegtuigen op waterstof en/of batterijen. Een belangrijk beleidsinitiatief is het (door het Nationaal Groeifonds toegekende) programma Luchtvaart in Transitie. Hierin wordt maximaal 383 miljoen euro geïnvesteerd in technologieën als vliegen op waterstof en de daarbij behorende lichtgewicht materialen, bekabeling en constructies. Hiermee kan de efficiëntie en verduurzaming worden versneld en verdienvermogen voor Nederland worden gerealiseerd in deze nieuwe markt binnen de luchtvaartindustrie.

### Concrete doelen

- Stimulering onderzoek naar innovaties bij MKB via openstelling subsidieregeling (Q2 2024)
- Programmaplan Innovatie Luchtvaart en roadmaps per innovatiegebied met ambitieuze doelen voor de komende vier jaar (Q3 2024)
- Oplevering en uitvoeren van de Kennisagenda Luchtvaart (Q3 2024)
- oplevering visie en strategie op de luchthaven van de toekomst (Q4 2024)
- In 2025 heeft een eerste testvlucht met een (hybride-)elektrisch toestel plaatsgevonden tussen twee eilanden in Caribisch Nederland
- Eerste testvlucht met een CO<sub>2</sub> emissieloos vliegtuig van minimaal 40 passagiers (2027)
- Demonstratievlucht op waterstof/waterstof-elektrisch (2028)

## 6. Luchtvaartveiligheid

### Achtergrond

Vliegen is een van de veiligste vormen van transport. Dit komt mede door de voortdurende internationale focus op veiligheid, met veiligheidskaders voornamelijk vastgesteld door de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) en geïmplementeerd via Europese regels door EASA (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart). Hierbij draagt het ministerie actief bij aan de totstandkoming op zowel mondiaal, Europees als nationaal niveau.

### Huidige stand van zaken

#### Compliance

De basis van luchtvaartveiligheid ligt in het naleven van internationale regels (compliance), waarbij organisaties zoals ICAO en EASA toezicht houden. Nederland en het Koninkrijk streven ernaar om voortdurend aan deze standaarden te voldoen, waarvoor een versterking van de luchtvaartautoriteit in kennis, capaciteit en middelen noodzakelijk is.

#### Luchtvaartautoriteit

Op 16 oktober 2023 is in het kader van de versterking van de luchtvaartautoriteit het externe onderzoeksrapport 'De luchtvaart centraal' aan de Tweede Kamer aangeboden. De ILT en de beleidsdirectie werken aan het versterken van de rol van de overheid in de luchtvaart. Dit doen ze door middel van extra capaciteit en deskundigheid in regelgeving, vergunningverlening, toezicht en handhaving. Dit omvat het opzetten van een kenniscentrum voor luchtvaart en het centraliseren van luchtvaarttaken binnen de ILT, met als doel een

eenduidige en herkenbare luchtvaartautoriteit te vormen binnen een sterke luchtvaartketen.

#### Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 [NLVP]

Het NLVP richt zich op het verbeteren van de luchtvaartveiligheid door het identificeren en beheersen van de belangrijkste nationale risico's in verschillende domeinen, waaronder commerciële, kleine, onbemande luchtvaart, en luchtvaart in Caribisch Nederland. Het programma omvat 110 veiligheidsinitiatieven en maakt gebruik van een periodieke nationale veiligheidsanalyse (NVA) om inzicht te krijgen in nationale risico's en de algemene staat van het veiligheidssysteem.

#### De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)

In het rapport 'Veiligheid Vliegverkeer Luchthaven Schiphol' uit 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) aanbevelingen gedaan aan sectorpartijen en het ministerie om de veiligheid op Schiphol te verbeteren, gericht op operaties, samenwerking, en toezicht. De betrokken partijen, waaronder het ministerie, hebben prioriteit gegeven aan de opvolging van deze aanbevelingen. De meeste aanbevelingen zijn adequaat opgevolgd, en een volgende evaluatie is gepland voor 2025.

#### Dossier Vitaal/Vitale proces lucht- en vliegtuigafhandeling

Elke vier jaar doorloopt het vitale proces "Vlucht- en vliegtuigafhandeling" een cyclus om de fysieke en

digitale weerbaarheid te beoordelen en te versterken. De laatste beoordeling vond in 2021 plaats. Dit resulteerde in actieprogramma's en monitoring op dreigingen en risico's, in lijn met nationale en internationale regelgeving en de implementatie van de Critical Entities Resilience Directive (CER-richtlijn) voor de bescherming tegen fysieke dreigingen.

#### Vliegen over conflictgebieden

Na de MH17-ramp heeft Nederland stappen gezet om de risico's van vliegen over conflictgebieden te beheersen, in samenwerking met nationale en internationale partijen. Deze inspanningen omvatten internationale samenwerking via initiatieven zoals het Safer Skies Forum, verbeterde informatie-uitwisseling op Europees niveau, en nationaal toezicht door ILT op risicobeheerprocessen van luchtvaartmaatschappijen.

#### Concrete doelen

- Publicatie jaarlijkse systeemmonitor luchtvaartveiligheid (2024 en verder)
- Publicatie van nieuwe bijlagen voor 2025-2026 bij het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid 2022-2026 (2024)
- Publicatie van een update van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (2024)
- Derde onafhankelijke evaluatie naar opvolging OVV-aanbevelingen uit het rapport Veiligheid Vliegverkeer Luchthaven Schiphol uit 2017 (2025)
- Nieuw Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid 2027-2030 (2027)

## 7. Duurzame Luchtvaart

### Achtergrond

Luchtvaart draagt ongeveer 3% bij aan de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot en aan andere broeikasgasemissies. Zonder ingrijpende maatregelen zullen deze emissies toenemen door meer vliegverkeer. Dit komt ook doordat er minder snel kan worden verduurzaamd vergeleken met andere sectoren. Mondiaal en Europees zijn er doelen en maatregelen voor verduurzaming van de luchtvaart. In Nederland zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen de overheid en de luchtvaartsector via het Akkoord Duurzame Luchtvaart. De luchtvaartsector heeft aan de Duurzame Luchtvaarttafel doelen gesteld voor verduurzaming.

### Huidige stand van zaken

De luchtvaart draagt bij aan klimaatverandering door zowel CO<sub>2</sub>-uitstoot als niet-CO<sub>2</sub>-emissies zoals stikstofoxiden, roetdeeltjes en waterdamp. De impact van niet-CO<sub>2</sub>-uitstoot is vaak groter dan die van CO<sub>2</sub>, maar het voorspellen ervan brengt meer onzekerheden met zich mee en vereist verder onderzoek. Momenteel ligt de focus voornamelijk op het verminderen van CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar verwacht wordt dat de aandacht voor niet-CO<sub>2</sub>-emissies mondiaal en Europees zal toenemen in de komende jaren.

Mondiaal, Europees en nationaal zijn er doelen en instrumenten voor verduurzaming van de luchtvaart (op het gebied van CO<sub>2</sub>):

### Mondiaal

- Het mondiale beleid op de bijdrage van Luchtvaart aan temperatuurdoelen uit het Parijsakkoord verloopt via de VN-organisatie ICAO.
- Doelen: long term aspirational goal (LTAG) van netto-nul CO<sub>2</sub>-emissies voor de internationale luchtvaart in 2050, 5% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 door bijmenging van duurzame brandstoffen.
- Instrumenten: emissiecompensatiesysteem CORSIA en certificeringseisen vliegtuigen.

### Europees

- Europees is er een Green Deal afgesproken. Dit is een pakket beleidsinitiatieven dat de EU moet helpen met de groene transitie. Als uitwerking van de Green Deal voor 2030 heeft de Europese Commissie het Fit for 55-pakket gepresenteerd.
- Doel: 55% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030, klimaatneutraal in 2050.
- Instrumenten: via Fit for 55-pakket bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen oplopend tot 70% in 2050 (ReFuelEU Aviation in samenhang met de herziene richtlijn hernieuwbare energie RED-III), intra-europees emissiehandelssysteem (EU ETS).

### Nationaal

- Doel: in 2030 maximaal even veel CO<sub>2</sub>-uitstoot als in 2005, in 2050 maximaal de helft en in 2070 nul CO<sub>2</sub>-emissies.
- Instrumenten: CO<sub>2</sub>-plafond in oprichting om de CO<sub>2</sub>-doelen te borgen, samenwerking met de sector (onder andere via de Duurzame Luchtvaarttafel),

stimulering (bijv. door de toegekende middelen uit het Nationaal Groeifonds voor het programma Luchtvaart in Transitie), beprijzing (bijv. door de vliegbelasting), bewustwording (via publieksinformatie).

Nederland verduurzaamt de luchtvaart via twee hoofdsporen: duurzame brandstoffen en technologische innovaties zoals elektrisch en waterstof-elektrisch vliegen. De bijmenging van duurzame brandstoffen is essentieel voor aanzienlijke verduurzaming op korte tot middellange termijn en voor de lange afstanden. Daarnaast wordt wetgeving ontwikkeld voor een CO<sub>2</sub>-plafond in de luchtvaart.

### Concrete doelen

- Eerste ICAO conferentie over de niet-CO<sub>2</sub> klimaateffecten van luchtvaart (2024).
- Wetsvoorstel voor het CO<sub>2</sub>-plafond de Tweede Kamer aanbieden (streefdatum begin 2025)
- 42<sup>e</sup> driejaarlijkse Assembly van ICAO (oktober 2025)
- Eerste demonstratievlucht op waterstof via het programma Luchtvaart in Transitie (2027)

## 8. Onbemande Luchtvaart (drones)

### Achtergrond

Steeds meer bedrijven en overheidsorganisaties zien de waarde van drones. IenW werkt aan modernisering van beleid, regelgeving en digitale infrastructuur. Tegelijkertijd vereisen de uitdagingen van het Nederlandse luchtruim en de bevolkingsdichtheid nauwe samenwerking en belangenafweging op het gebied van leefomgeving en veiligheid. Daarnaast brengen drones nieuwe risico's met zich mee, zoals mogelijke inzet voor terrorisme of illegale datawinning.

### Huidige stand van zaken

De Europese regels voor het vliegen met drones gelden in alle landen van de Europese Unie (m.u.v. Defensie en enkele staatsoperaties, vliegen binnenshuis of met een speelgoeddrone).

De regels zijn gebaseerd op het risico van de vlucht met een specifiek toestel. Dat risico hangt onder andere af van het gewicht van de drone, het kennisniveau van de operator en de locatie waar gevlogen wordt.

In december 2022 heeft de Europese Commissie de EU drone strategie 2.0 vastgesteld. De visie van de Commissie is dat in 2030 een Europese markt voor drones bestaat van 14,5 miljard euro, en 145.000 banen. De Commissie wil meerdere activiteiten ontwikkelen die bijdragen aan twee doelen:

- 1) het ontwikkelen van een EU-markt voor drones, en
- 2) het versterken van de capaciteiten en synergiën van de Europese civiele, veiligheids- en defensie-industrie.

De voorgestelde acties zijn gepland voor de periode van nu tot 2030.

Op 20 april 2023 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het Actieplan Programma Onbemande Luchtvaart 2023-2025. Dit is het kerndocument op basis waarvan IenW haar inzet op het gebied van onbemande luchtvaart plant en uitvoert.

### Concrete doelen

- Eerste trials unmanned-space (U-space) (2024)
  - Dit (lucht)verkeersleidingsysteem voor drones bestaat uit services die worden aangeboden in een gedefinieerd luchtruim en een set aan afspraken, protocollen, communicatiemiddelen en standaarden
- Regelgeving Onbemande luchtvaart op Bonaire, Saba en Sint Eustatius (BES) (2024), zodat het vliegen met een drone in het luchtruim van de BES wordt toegestaan
- Afwegingskader en wijzigingsproces zonering

## 9. Luchtruimherziening

### Achtergrond

Het programma Luchtruimherziening (LRH) werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim. Dit is o.a. nodig omdat de Koninklijke Luchtmacht behoefte heeft aan een groter oefengebied voor de nieuwe F-35's. Daarnaast is een nieuwe indeling nodig om vliegroutes korter en duurzamer te maken. Kortere 'aanvliegrotes' betekenen: minder omvliegen en dus minder uitstoot van schadelijke stoffen. Door vliegtuigen meer geleidelijk te laten opstijgen en dalen kunnen we bovendien de geluidshinder op de grond beperken doordat een piloot minder gas hoeft te geven.

Het programma LRH wordt gezamenlijk uitgevoerd door IenW, Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC).

### Huidige stand van zaken Voorkeursbeslissing (VKB)

In 2022 heeft het voorgaande kabinet de Voorkeursbeslissing (VKB) voor het toekomstig luchtruim genomen. De VKB is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen. Binnen de hoofdstructuur wordt het noordelijk deel van het luchtruim opnieuw ingericht: het bestaande militaire oefengebied wordt uitgebreid in zuidelijke richting om te voorzien in de oefenbehoefte van de F-35. De hoofdstructuur betreft ook de herinrichting van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het luchtruim en de herinrichting van het naderingsluchtruim

voor Schiphol, Rotterdam en Lelystad. Daarmee kunnen de luchthavens van Schiphol, Rotterdam, Lelystad (na opening) en Eindhoven duurzamer worden ontsloten. Het nieuwe operationeel concept betekent dat het luchtverkeer op een meer planmatige, voorspelbare wijze wordt afgewikkeld met zo min mogelijk geluidshinder en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Gevoelige punten in de VKB zijn: uitbreiding militair oefengebied in Noord-Nederland, realisatie 4<sup>e</sup> naderingspunt voor het Schipholverkeer, Lelystad-routes, vaste naderingsroutes en bundeling van geluid.

### Vervolgproces

Door de val van het Kabinet Rutte IV is het Programma LRH controversieel verklaard. Negatieve beeldvorming door onder meer zorgen van inwoners in Utrecht dat er een nieuwe naderingsroute zou komen heeft daarin een grote rol gespeeld. Het feit dat de capaciteit in het luchtruim vergroot moet worden om duurzamer te kunnen vliegen blijkt een moeilijk uit te leggen relatie. Vooral nog worden er enkel voorbereidende stappen door het programma LRH genomen. Tijdens de demissionaire periode is er door het programma LRH wel gewerkt aan onder meer het eerste ontwerp van de nieuwe inrichting van het luchtruim (schetsontwerp hoofdstructuur) en aan de zoekgebieden waarin de vaste naderingsroutes kunnen komen te liggen. Het schetsontwerp en de ontwerpruimte zijn naar verwachting in 2024 gereed.

Zodra het schetsontwerp en de ontwerpruimte zijn gepubliceerd start ook de inhoudelijke participatie met de betrokken stakeholders. Deze stakeholders worden betrokken bij de verdere uitwerking van de concept routes. De concept routes zijn naar verwachting vanaf 2025 gereed. Hiertoe zijn overigens bestuurlijke afspraken met de provincies gemaakt. Dat betreft bijvoorbeeld de NOVEX Schiphol. Ook wordt het schetsontwerp getoetst op operationele werkbaarheid en wordt deze vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Op dit voorlopige ontwerp vindt pas besluitvorming plaats waarbij ook de Tweede Kamer dus zal worden betrokken.

### Concrete doelen

- Externe effectanalyse op geluid en milieu (2024)
- Externe validatie op schetsontwerp nieuwe indeling luchtruim (hoofdstructuur) (2024)
- Publicatie Schetsontwerp Hoofdstructuur Herindeling luchtruim (2024)
- Publicatie zoekgebieden voor vaste naderingsroutes (ontwerpruimte) (2024)
- Afronding van gezamenlijke studie naar een grensoverschrijdend oefengebied met Duitsland (2024)
- Voorlopig Ontwerp nieuwe indeling luchtruim (hoofdstructuur) (2025)
- Project Hoger Naderen Schiphol- eerste stap (inclusief participatieplan)
- Project Hoger Naderen Luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Lelystad Airport) (inclusief participatieplan) (vanaf 2025)

## 10. Maritieme veiligheid (scheepvaart veiligheid)

### Achtergrond

Maritieme veiligheid is een essentiële randvoorwaarde voor een aantrekkelijk vervoer over water van goederen en passagiers. Maritieme veiligheid omvat zowel security (beveiliging tegen opzettelijk moedwillig handelen) als safety (bescherming tegen incidenten die het gevolg zijn van niet-moedwillig handelen).

De aanleg van onder andere steeds meer windmolenparken en de toename van de scheepvaart met grotere schepen zorgt ervoor dat het steeds voller en drukker wordt op de Noordzee. Dit heeft effect op de scheepvaartveiligheid. Ook de huidige geopolitieke situatie maakt het van belang om te kijken naar de belangen, dreigingen en weerbaarheid ten aanzien van maritieme sector en de infrastructuur in de Noordzee (programma bescherming Noordzee infrastructuur).

### Huidige stand van zaken

In mei/juni 2024 wordt er een rapport verwacht van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over welke risico's het toenemende gebruik van de Noordzee met zich meebrengt en welk effect dit kan hebben op de veiligheid van de scheepvaart in het gebied.

De brand op de Fremantle Highway in de zomer van 2023 heeft laten zien dat bij incidenten op de Noordzee adequate en snelle hulpverlening van essentieel belang is. Naar aanleiding van de brand zijn er ook diverse onderzoeken aangekondigd. Onder andere die van

de Panamese onderzoeksautoriteit en een diepgaand onderzoek door de OVV naar de manier waarop de hulpverlening direct na de brand op gang kwam en zich ontwikkelde. Voor eind 2024 is een herziening van de beleidsbrief maritieme en aeronautische noodhulp Noordzee voorzien, waarvoor genoemd OVV-onderzoek naar verwachting relevante bevindingen zal opleveren.

Op 1 juni 2023 heeft de Europese Commissie vijf nieuwe voorstellen voor aanpassing van regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid gepubliceerd (het zgn. maritime safety package). Over 4 van de 5 voorstellen hebben Raad en het Europees Parlement hun positie bepaald.

In de nacht van 1 op 2 januari 2019 verloor het containerschip MSC Zoe 342 containers ten noorden van de Waddeneilanden. Dit ongeval heeft veel maatschappelijke onrust veroorzaakt m.n. op de Waddeneilanden en vraagt nog steeds aandacht. In juni 2020 verschenen er twee rapporten over het ongeval: een internationaal onderzoeksrapport naar de toedracht van het ongeval en een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar de routespecifieke risico's van grote containerschepen op de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. Elk jaar wordt een voortgangsbrief naar de Kamer gestuurd met de stand van zaken v.w.b. de opvolging van de door de OVV gedane aanbevelingen en overige maatregelen die als doel hebben het risico op containerverlies in de toekomst te verkleinen.

De huidige geopolitieke situatie zorgt ook voor een toenemende cybersecuritydreiging voor de maritieme sector. We streven naar het continu verbeteren en versterken van de weerbaarheid van de maritieme sector. Met de komst van de herziene NIS (Network and Information Security) richtlijn en de CER (Critical Entities Resilience) richtlijn komt er veel op de organisaties in de maritieme sector af. Beide richtlijnen moeten in 2025 in nationale wetgeving zijn omgezet. Daarnaast wordt er ingezet op economische veiligheid, strategische autonomie, ondermijning en weerbaarheid vanwege toenemende geopolitieke onrust en maritieme dreigingen met mogelijke impact op goederenstromen.

### Concrete doelen

- OVV-rapport drukte Noordzee inclusief kabinetsreactie
- Offerteverlening scheepvaartmaatregelenpakket Routekaart 2030+
- Afronding Europese voorstellen uit Maritiem Safety Package
- Oplevering concept 'beleidsbrief maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee' 2025-2030
- Jaarlijkse voortgangsrapportage MSC Zoe
- Optimalisatie scheepvaartrouteringsystemen door nationale en internationale Marine Spatial Planning
- Intensivering implementatie verkeersmonitoring

# 11. Duurzame Scheepvaart

## Achtergrond

Duurzame scheepvaart gaat over het verduurzamen van de zeevaart, binnenvaart, Nederlandse havens, en energiedragers voor de scheepvaart. Onder duurzame scheepvaart wordt hoofdzakelijk het terugdringen van de broeikasgasuitstoot van de sector verstaan.

Nederland wil toewerken naar een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Omdat schepen lang meegaan (zeeschepen zo'n 25 jaar, binnenvaart-schepen nog langer) is het nodig om nu al te starten met het aanpassen van schepen en het borgen van voldoende beschikbare hernieuwbare energie. Naast broeikasgasuitstoot is er aandacht voor luchtverontreinigende emissies vanuit de scheepvaart in Nederland. Omdat de scheepvaart sterk internationaal geïntereerd is (denk aan het vervoer van goederen over zee), worden veel afspraken internationaal gemaakt. De energietransitie moet worden vormgegeven op een manier die de Nederlandse scheepvaart op een succes voorbereid binnen een duurzame toekomst. Nederlandse sectorpartijen willen graag voortvarend van start en hechten veel waarde aan duidelijkheid over het lange termijn pad en het eindbeeld.

## Huidige stand van zaken

### Internationaal normeren en beprijzen

De International Maritieme Organisation (IMO) legt vast welke regels er gelden voor de zeevaart. De lange termijn klimaatdoelen voor de zeevaart zijn in 2023 herijkt. Nu wordt gewerkt aan bijbehorende maatregelen.

Op Europees vlak zijn in 2023 al maatregelen afgesproken die betrekking hebben op de zeevaart tussen EU-havens. In beperktere mate zijn ook afspraken over de binnenvaart gemaakt. Deze afspraken zijn onderdeel van het 'Fit-for-55 pakket'. Nederland werkt nu aan de implementatie van de maatregelen. Dat zijn met name het onderbrengen van de zeevaart en binnenvaart onder het EU-emissiehandelsysteem (ETS). Hierdoor moet de scheepvaart betalen voor broeikasgasuitstoot, een verplichting om broeikasgasuitstoot te reduceren in de zeevaart (FuelEU maritiem; geldt niet voor binnenvaart) en een verplichting aan brandstofleveranciers om de geleverde brandstoffen te verduurzamen (Renewable Energy Directive ofwel 'RED' III).

Internationale afspraken gericht op de binnenvaart worden meestal gemaakt in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De verhouding tussen de EU en de CCR is in momenteel onderwerp van gesprek. Faciliteren en stimuleren van de energietransitie in de Nederlandse scheepvaartsector

Op nationaal vlak worden de randvoorwaarden gecreëerd om toe te werken naar een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart. Denk bijvoorbeeld aan het ombouwen of nieuwbouwen van schepen om te kunnen varen op waterstof. Daarnaast moeten in de havens de juiste faciliteiten aanwezig zijn om van hernieuwbare brandstoffen gebruik te kunnen maken. Daartoe wordt o.a. gewerkt aan de aanleg van walstroominstallaties.

## Brandstoftransitie

Schepen hebben aan boord beperkt ruimte, maar hebben wel veel energie nodig. Daardoor moeten energiedragers ingezet worden met een hoge 'energiedichtheid'. Waterstof en elektriciteit hebben een lage energiedichtheid en zijn daardoor alleen op korte afstanden bruikbaar. Aanvullend wordt gekeken naar o.a. synthetische brandstoffen. Het is nog niet duidelijk welke brandstoffen de markt zullen gaan domineren, maar het is wel van belang dat partijen niet eindeloos op elkaar blijven wachten. Daarom stimuleert IenW kennisdeling op dit vlak. Dit gebeurt onder andere met een roadmap voor de brandstoftransitie in de zeevaart. Op relatief kleine schaal kan getest worden welke faciliteiten in havens nodig zijn door concrete routes te vergroenen. Daartoe geeft IenW uitvoering aan internationaal gemaakte afspraken over het instellen van Groene corridors voor de zeevaart.

## Concrete doelen

- Klimaat neutrale binnenvaart en zeevaart in 2050, met tussendoelen in 2030 en 2040
- Herziening en implementatie van Fit-for-55 maatregelen (ETS, FuelEU en RED III)
- Uitvoeren van nationaal faciliterend en stimulerend beleidsinzet
- Middels IMO-onderhandelingen richten op mondiale normerende en beprijzende maatregelen (vaststelling in 2025)

## 12. Zeehavens

### Achtergrond

Doelstelling van het havenbeleid is het bewaken van de krachtige positie van de Nederlandse zeehavens. De Havennota 2020-2030 gaat uit van vijf havens van nationaal belang (Rotterdam, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Moerdijk, North Sea Port en Groningen Seaports). Deze havens hebben prioriteit bij MIRT-investeringen in bereikbaarheid. Mainport Rotterdam heeft hierin een bijzondere positie vanwege de economische omvang en schaalgrootte. Doel van het havenbeleid is om de samenhang tussen zee- en binnenhavens en het verdere logistieke systeem te versterken, om zo tot betere marktprestaties en meer logistieke en infrastructurele efficiëntie te komen. In lijn met het beleid van de Havennota zijn in 2023 de NOVEX ontwikkelperspectieven tot stand gekomen voor de verschillende havens van nationaal belang, zoals NOVEX-gebied de Rotterdamse haven, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied en North Sea Port District. Met de NOVEX ontwikkelperspectieven spelen Rijk en regio in op de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling van de zeehavens, rekening houdend met de verduurzamingsopgaven in en rondom havens voor een schone, veilige en gezonde leefomgeving.

De inzet van het Rijk op de buisleidingenbundel Delta Rijn Corridor (zie ook [buisleidingen](#)), voor vervoer van waterstof van haven Rotterdam naar Duitsland sluit hier op aan. Vanwege het belang en mogelijke kwetsbaarheid van logistieke goederenstromen wordt tevens sterk ingezet op economische veiligheid, om

ongewenste invloeden van buitenlandse mogendheden zoveel als mogelijk te beperken. In de EU wordt gepleit voor totstandkoming van een Europese havenstrategie om daarmee het gelijke speelveld en de concurrentiepositie van Europese zeehavens te bewaken.

### Huidige stand van zaken

De Nederlandse havens hebben mede door de gunstige ligging, goede maritieme toegang en uitstekende infrastructurele verbindingen een goede uitgangspositie. Deze vooraanstaande positie is echter niet langer vanzelfsprekend gezien de grote transitieopgaven die in de havens moeten worden ingevuld. De grondstoffen, materialen- en energietransitie, de inzet op verduurzaming, windenergie en circulaire economie, de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en opgaven van veiligheid, bereikbaarheid en digitalisering moeten allemaal hun beslag krijgen in de verschillende havengebieden. Een complexe opgave vanwege beperkte fysieke- en milieuruimte in havens. In NOVEX-gebied de Rotterdamse haven zal onderzoek worden gedaan naar zeewaartse uitbreiding. In NOVEX Noordzeekanaalgebied wordt gekeken naar de ruimtelijke reservering voor een havenfunctie in de Houtrakpolder, naast waterberging.

De ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX-avengebieden die o.a. ingaan op de complexe opgaven van verduurzaming, energietransitie en ruimte voor watergebonden bedrijvigheid zullen in 2024 een nadere uitwerking krijgen met de uitvoe-

rings- en investeringsagenda's. Daarnaast zullen de ruimtelijke NOVEX opgaven samen met de Provinciale ruimtelijke voorstellen worden meegenomen in (het voorontwerp van) de nota Ruimte. In de Kamer is verder een motie aangenomen die de regering verzoekt zich in NOVEX hard te maken voor het ruimtelijke belang van de havens en als havenontwikkeling in het gedrang komt daarover in overleg te treden met de regio en alle in de omgeving betrokken partijen waaronder de havens zelf. Inzet van de NOVEX-gebieden op ruimtelijke ontwikkeling, circulaire goederenstromen en op de grondstoffen, energie- en materialentransitie draagt bij aan de ambities van het havenbeleid. Met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport ([MIRT](#)) wordt ingezet op bereikbaarheidsinvesteringen.

### Concrete doelen

- Uitvoering EU Green Deal en Fit-for-55 klimaatpakket, met o.a. walstroom voor zeeschepen, voor stikstof en geluidsreductie
- Voor verschillende NOVEX-gebieden: inzet op uitvoerings- en investeringsagenda's voor de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling van de zeehavens (2024)
- Totstandkoming EU havenstrategie via Europese Commissie (vanaf 2025)
- Inzet op beleidsnota duurzame en weerbare (zee) havens

## 13. Vaarweginfrastructuur

### Achtergrond

De Directie Maritieme Zaken is verantwoordelijk voor aansturing van Rijkswaterstaat m.b.t. het hoofdvaarwegennet (aanleg en instandhouding). Nederland kent een uitgebreid vaarwegennet dat in beheer is bij Rijkswaterstaat (zie ook [Instandhouding Rijkswaterstaatnetwerken](#)). Vervoer over water is van groot economisch belang. Bovendien is de binnenvaart een milieuvriendelijk alternatief voor het transport over de weg of het spoor. Daarom groeit het belang van voldoende capaciteit, een goede staat van de vaarwegen en het in goede banen leiden van het gehele scheepvaartverkeer. IenW heeft de afgelopen jaren ingezet op een modal shift van goederenvervoer van weg naar vaarweg (en spoor). Gezien de staat van de vaarwegen dreigt een omgekeerde modal shift. De sector vraagt continue aandacht voor de staat van de vaarwegen.

De afgelopen jaren zijn er verschillende factoren geweest die van invloed zijn op deze aansturing: basiskwaliteitsniveau (BKN), toevoeging extra budget uit het Coalitieakkoord, verschuiving van aanleg naar instandhouding, stikstof en de capaciteit bij RWS. In het Programma Toekomst Binnenvaart wordt gewerkt aan de opgave toekomstbestendig te worden.

### Huidige stand van zaken

Met de schuif van aanleg naar instandhouding zijn er 17 aanlegprojecten gepauzeerd, waaronder drie vaarwegprojecten: Vaarweg IJsselmeer-Meppel, Capaciteitsuitbreiding Volkeraksluizen en Kreekraksluizen. Daarnaast is er van verschillende vaarwegprojecten die reeds of bijna waren afgerond budget ingezet voor instandhouding: Toekomstvisie Waal, ligplaatsen Merwedede, Verkeerssituatie Hollandsch Diep-Dordtsche Kil. Totaal heeft vaarwegen ca. € 480 mln. aan budget ingeleverd.

Hiermee resteert de volgende lijst aan vaarwegprojecten (opgenomen in het MIRT 2024):

- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
- Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
- Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
- Zeetoegang IJmond
- Nieuwe Sluis Terneuzen
- Project Mainport Rotterdam
- Maasroute, modernisering fase 2
- Wilhelminakanaal Sluis II
- Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
- Sluis Kornwerderzand
- Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2 (HLD)

Andere uitdagingen en ontwikkelingen die de vaarweginfrastructuur raken:

- Klimaatverandering
- Internationale wet-/regelgeving (TEN-T): vanuit Brussel worden er strengere eisen gesteld aan het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Hiervoor is geen budget beschikbaar in het basiskwaliteitsniveau (BKN).
- Integraal Riviermanagement (zie ook [waterveiligheid](#))

### Concrete doelen

- Uitvoering basiskwaliteitsniveau (BKN), waaronder diverse onderzoeken m.b.t. vaarwegclassificatie, scheepvaarmanagementvisie, beheerregime oevers (2024-2026)
- Inzet op grote instandhoudingsopgave en uitvoering eerste meerjarige opdracht aan RWS
- Internationale inzet: via EU en via Centrale Commissie voor de Rijnvaart
- Klimaatadaptatie: ervoor zorgen dat het hoofdvaarwegennet robuust, klimaatadaptief wordt en blijft

## 14. Programma Toekomst Binnenvaart

### Achtergrond

In de 'Binnenvaartvisie' die eind 2022 naar de Kamer is gestuurd werd geconcludeerd dat de binnenvaart goud in handen heeft. Er liggen echter ook grote opgaven voor de binnenvaart om toekomstbestendig te worden. De transitiepaden en opgaven om te komen tot een toekomstbestendige binnenvaart zijn in de Binnenvaartvisie beschreven. Samen met de binnenvaartsector is een en ander nader uitgewerkt in een concrete 'Actieagenda Toekomst Binnenvaart'.

Deze actieagenda is eind november 2023 naar de Tweede Kamer gestuurd en beschrijft vier grote thema's waarop vooruitgang dient te worden geboekt: de energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en digitalisering.

Om de uitwerking van deze thema's in goede banen te leiden is een 'Binnenvaarttafel' opgericht. De Binnenvaarttafel wordt gefaciliteerd door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en heeft een onafhankelijke voorzitter, de heer Jeroen de Haas (ex-voorzitter Raad van Bestuur ENECO).

De Binnenvaarttafel komt tegemoet aan een breed gedragen behoefte in de binnenvaartsector en is ingericht met de gedachte om langjarig met elkaar samen te werken. De voorzitter kan gevraagd en ongevraagd advies geven aan de bewindspersoon van IenW naar aanleiding van de uitwerking van de Actieagenda. Het advies is niet bindend, maar kan wel een goede indicatie geven van het draagvlak bij de binnenvaartsector voor politieke besluitvorming.

### Huidige stand van zaken

De eerste Binnenvaarttafel heeft eind januari 2024 plaatsgevonden. Tijdens dit eerste overleg zijn vooral werk- en procedureafspraken gemaakt met het oog op het komende samenwerkingsproces. Tijdens de tweede Binnenvaarttafel (april 2024) is een start gemaakt met de inhoudelijke uitwerking van de Actieagenda Toekomst Binnenvaart.

### Concrete doelen

Onderstaande doelen zijn een selectie van de concrete acties uit de Actieagenda Toekomst Binnenvaart die in de komende jaren worden uitgevoerd:

- Bijdragen aan versnelde opschaling aantal zero-emissie schepen
- Binnenvaart onder het emissiehandelssysteem ETS<sub>2</sub> brengen
- Verplichte toepassing van biobrandstoffen in de binnenvaart
- Stappen zetten in de ontwikkeling van een Basiskwaliteitsniveau voor de Rijksvaarwegen
- Stappen zetten in de ontwikkeling van klimaatadaptieve vaarwegen
- Borgen van voldoende aanbod van kleinschalig vervoer over de binnenwateren
- Bijdragen aan een hogere digitaliseringsgraad in de binnenvaart (schepen, werknemers) en logistieke processen

## 15. Sectoragenda Maritieme Maakindustrie

### Achtergrond

Eind 2022 is de regering verzocht om met een integraal nationaal maritiem industriebeleid te komen onder regie van de minister van EZK, in samenwerking met FIN, IenW en DEF. In oktober 2023 is de motie uitgevoerd bij oplevering van de sectoragenda voor de maritieme maakindustrie met als titel 'No guts, no Hollands glorie'.

Een specifieke agenda voor de maritieme maakindustrie is hard nodig. Deze sector en industrie is van essentieel belang om onze nationale vitale belangen te borgen. Daarvoor is het nodig dat we maritieme kennis, kunde en industrie in Nederland behouden en versterken.

Hoe we de maritieme maakindustrie in Nederland kunnen behouden en versterken is uiteengezet in de sectoragenda. Gebundeld in vijf actielijnen zijn 25 oplossingen en oplossingsrichtingen geïdentificeerd. De vijf actielijnen zijn:

1. focus bij maritieme inkoopprojecten
2. gerichte financiering en fiscale regelingen
3. koploper en continuïteit in maritieme innovatie
4. verbetering vestigingsklimaat
5. versterken internationale positionering

De agenda is nadrukkelijk voor de sector en het Rijk. Een randvoorwaarde voor het tijdig oplossen van de grote maatschappelijke uitdagingen waaraan de maritieme maakindustrie kan bijdragen, is dan ook goede samenwerking. Daarvoor wordt het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie opgezet o.l.v. EZK. Deze zal innovatie aanjagen, zorgen voor het bundelen en coördineren van kennis en kunde en fungeren als centraal aanspreekpunt en ook een vinger aan de pols houden bij ruimtelijke processen zodat voldoende ruimte beschikbaar is voor de maritieme maakindustrie.

Een belangrijk onderdeel van de sectoragenda is het opzetten van een innovatieprogramma. Door de verschillende departementen en de sector is daar geld voor beschikbaar gesteld. Vanuit ieder betrokken departement (EZK, DEF, IenW) is twee keer €5 miljoen euro vrijgemaakt. De sector levert een gelijke bijdrage. De sectoragenda is in 2023 onder zeer hoge druk opgezet. Om dit onder andere mogelijk te maken was een speciale gezant aangesteld door EZK. Onder leiding van de gezant zijn veel gesprekken gevoerd met het bedrijfsleven, overheid en politiek. Ook hebben er rondetafelgesprekken plaatsgevonden onder leiding van uw voorganger, waarin de inhoud van de sectoragenda bediscussieerd is.

### Huidige stand van zaken

De sectoragenda Maritieme Maakindustrie is in oktober 2023 met de Tweede Kamer gedeeld. Recentelijk (1 feb jl.) is er een nieuwe gezant aangesteld. Begin 2024 is er een start gemaakt met het opzetten van het Rijksregiebureau, deze moet per 1 september 2024 operationeel zijn. IenW bekijkt momenteel hoe zich te verankeren in het Rijksregiebureau en wat de benodigde capaciteit is voor de implementatie en uitvoering van de sectoragenda.

### Concrete doelen

- Inrichting van het Rijksregiebureau door EZK per 1 september 2024, en bijhorend de verankering van IenW. Hierbij ook de samenhang met de Maritieme Autoriteit.
- De meeste acties zoals beschreven in de Sectoragenda zullen in 2024-2026 uitgevoerd worden.
- De uitvoering van het innovatieprogramma is beschikbaar voor 2024-2025.
- Het z.s.m. rondmaken van de subsidie zoals afgesproken in de sectoragenda door EZK en IenW voor NML (Nederland Maritiem Land).
- Vormgeving aan structurele financiering voor het innovatieprogramma.

# 16. Versterking logistiek en goederenvervoer

## Achtergrond

Om voor lange termijn een robuust, efficiënt, duurzaam en veilig transportsysteem te waarborgen is in juli 2019 de Goederenvervoeragenda uitgebracht. De agenda richt zich op het handhaven van de Nederlandse positie van gateway-to-Europe in het goederenvervoer en het behoud van de logistiek als één van de pijlers onder onze economische structuur. De agenda introduceert daarbij de actielijnen (1) versterking multimodale organisatie van de goederenvervoercorridors en (2) digitalisering van het transport als kern van het nieuwe goederenvervoerbeleid.

Inmiddels wordt gewerkt aan een herijking van deze agenda, waarbij ook het thema van de veerkracht van het systeem wordt meegenomen. Ook de verbreding van het systeem met buisleidingen als dedicated transportmiddel voor (gevaarlijke) gassen en vloeistoffen wordt daarin meegenomen. Deze herijking en het bijbehorende actieprogramma voor de komende vijf jaar zal in de loop van 2024 worden uitgebracht.

## Huidige stand van zaken

### Multimodaal goederenvervoerbeleid

Doel is een concurrerend, duurzaam, digitaal, veilig en veerkrachtig multimodaal goederenvervoersysteem. De achtergrond is een modern goederenvervoer dat inspeelt op brede maatschappelijke opgaven rondom de verdeling van de beperkte ruimte, een toekomstbestendige leefomgeving, een energie- en grondstoffen-transitie, een toenemende circulariteit van de economie en het omgaan met (interne en externe) verstoringen in de transportketen.

Als onderdeel van dit beleid wordt ingezet op het stimuleren van het verplaatsen van transporten van de weg naar de binnenvaart, het spoor, de kustvaart en buisleidingen en het wegnemen van obstakels voor het uitvoeren van een dergelijke modal shift. Ook de digitalisering van het transport wordt ingezet. Voor de grote transportroutes naar het Europese achterland (goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) wordt met een integraal corridorprogramma ingezet op een betere benutting van de mogelijkheden. Inmiddels is ook op de route Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen en verder (goederenvervoercorridor Zuid) een dergelijk corridorprogramma gestart.

## Digitalisering goederenvervoer

De digitale samenwerking tussen bedrijven en overheden gebeurt via de Digitale Transport Strategie (DTS) en het Nationaal Groeifondsprogramma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL). Daarmee kunnen partijen de kracht van alle modaliteiten benutten en de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd kiezen.

## Concrete doelen

- Uitvoeren evaluatie van het multimodale goederenvervoerbeleid (2024)
- Uitbrengen herijkte Goederenvervoeragenda en bijbehorend actieprogramma, daarin meegenomen de aansluiting van de onderliggende logistieke netwerken op de corridors (2024)
- Implementatie van de electronic Freight Transport Information (eFTI) en de European Maritime Single Window environment (EMSWe)-verordening (2024-2027)
- Oplevering referentie-architectuur Basis Data Infrastructuur (2024)
- Zes werkende BDI-toepassingen in het NGF-programma DIL (2024)

## 17. Buisleidingen (als transportmiddel)

### Achtergrond

Begin 2024 is het beleidskader buisleidingen in een multimodaal transportsysteem naar de Tweede Kamer gestuurd. Buisleidingen spelen een belangrijke rol voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vanuit zeehavens naar industrieclusters en tussen industrieclusters onderling. Door de energietransitie staan buisleidingen opnieuw onder de aandacht voor het transport van energierijke waterstofdragers en CO<sub>2</sub>. Buisleidingen zijn stiller en schoner dan andere modaliteiten. De beleidsinzet op buisleidingen maakt onderdeel uit van de bredere inzet op schoon, efficiënt en effectief goederenvervoer in Nederland (goederenvervoeragenda).

IenW is aanspreekpunt voor buisleidingen als transportmiddel voor de sector. BZK is verantwoordelijk voor ruimte. EZK is verantwoordelijk voor energiestromen en de ontwikkeling van industrie.

### Huidige stand van zaken

Nederland kent een uitgebreid netwerk van buisleidingen voor het vervoer van aardgas en andere gevaarlijke stoffen. Op dit moment wordt door private partijen gekeken naar investeringen in nieuwe buisleidingen met name voor CO<sub>2</sub>, waterstof en andere energierijke waterstofdragers.

De rol van de rijksoverheid is met name het bieden van ruimte voor buisleidingen, kaders voor veiligheid (kaderstellend, reactief) en het coördineren van vergunningverlening voor buisleidingprojecten van nationaal belang. We zijn aan het verkennen of de overheid een grotere rol moet spelen om transport van buisleidingen te stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan markt bundeling mogelijke cofinanciering en het stimuleren van innovatie om bijvoorbeeld hergebruik mogelijk te maken.

### Concrete doelen

#### Korte termijn

- Duidelijke wettelijke kaders voor buisleidingtransport energierijke waterstofdragers waaronder ammoniak.
- Uitvoering geven aan Programma Energie Hoofdstructuur (beleid ruimte voor o.a. buisleidingen), en rol van buisleidingen in de goederenvervoeragenda.
- Opzetten innovatieprogramma voor buisleidingen.
- Gesprek met de sector en data-analyse om te kijken naar modal shift kansen.
- Gesprek met de regio over vervoer gevaarlijke stoffen. Dit wordt gedaan als onderdeel van de discussie over Robuust Basisnet. De discussie over buisleidingen wordt hierin betrokken.
- Onderzoek naar kansen voor hergebruik en een multipurpose buis.

#### Middellange termijn

- Realisatie van het Delta Rhine Corridor project en de waterstof backbone van Gasunie (2030).
- Als onderdeel van het Programma Energie Hoofdstructuur, samen met lokale overheden, ruimte voor buisleidingen waarborgen voor toekomstige infrastructuur.
- Met grote industriële partijen is verkend wat mogelijkheden zijn voor modal shift en hoe dit gerealiseerd kan worden.

#### Lange termijn

- Verplaatsen van stromen van gevaarlijke stoffen naar buisleidingen.
- Hergebruik van buisleidingen die nu gebruikt worden voor fossiele stromen.
- Door innovatie ook ander transport via buisleidingen mogelijk maken (bv. hyperloop programma).

# 18. Maritime Security en Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur

## Achtergrond

De komende jaren wordt de infrastructuur voor energie en dataverkeer op de Noordzee fors uitgebreid. Hierdoor neemt de afhankelijkheid van Nederland van deze vitale infrastructuur evenzeer flink toe.

De ontwikkelingen in Oekraïne en de sabotage van Nordstream 1 en 2 hebben laten zien dat vitale infrastructuur op zee kwetsbaar is. Daarnaast neemt de dreiging van onze vitale infrastructuur op de Noordzee toe. Statische actoren brengen bijvoorbeeld data-infrastructuur in kaart en ondernemen activiteiten die duiden op spionage en op voorbereidingshandelingen voor verstoring en sabotage. Momenteel is de bescherming van Noordzee infrastructuur gezien de reële dreiging onvoldoende.

Onder coördinerende verantwoordelijkheid van de minister van IenW is in het voorjaar van 2023 het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) van start gegaan. Dit programma voert de kabinetsstrategie uit door zowel interdepartementaal (EZK, BZ, JenV, DEF), als met private partijen en uitvoeringsorganisaties samen te werken. Het PBNI constateert dat investeringen op korte termijn om *situational awareness* en *situational understanding* te verbeteren urgent en noodzakelijk zijn. Zonder een goed en actueel beeld (boven en onder water) kunnen dreigingen tegen Noordzee-infrastructuur niet tijdig worden opgemerkt, kunnen eventuele incidenten niet worden voorkomen en is het uiterst moeilijk om verantwoordelijken voor incidenten op te kunnen

sporen. Door gerichte investeringen in maritime security en beeldopbouw in het bijzonder, kan een noodzakelijke stap worden gezet richting een betere bescherming van de Noordzee infrastructuur.

## Huidige stand van zaken

Regelmatig worden verdachte Russische (onderzoeks-)schepen gesignaleerd in de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ) van de Noordzee. Dit zorgt ook voor media aandacht. PBNI heeft in 2023 gewerkt aan een actieplan om de Noordzee infrastructuur beter te kunnen beschermen. Dit actieplan - en ook het diepgaandere Programmaplan - is tot stand gekomen in een interdepartementaal samenwerkingsverband. Als de financiering voor de uitvoering van dit actieplan rond is wordt de TK geïnformeerd over de voortgang van het PBNI.

## Concrete doelen

In 2024 staan de volgende actiepunten op de agenda van het PBNI:

- Het duidelijker beleggen van de politiek-bestuurlijke rollen, bevoegdheden en mandaten rondom MARSEC;
- Het verbeteren van de beeldopbouw in de EEZ;
- Het ontwikkelen van MARSEC-planvorming op de Noordzee;
- Het verbeteren van de nationale en internationale samenwerking in bovenstaande thema's oa door een publiek-private samenwerking en de opvolging van de recent getekende intentieverklaring tussen zes Noordzeelanden.

## Langere termijn (2025 tot 2027):

- Het verbeteren van de governance door het inrichten van een veiligheidssysteem op de Noordzee en Maritime Security op strategisch, operationeel en tactisch niveau te borgen;
- Het verbeteren van de Maritime Situational Awareness (MSA) en Maritime Situational Understanding (MSU) door het actueel in beeld brengen van de duiding en analyse van informatie en dit de koppelen aan een actueel dreigingsbeeld;
- Het inrichten van de responscapaciteit op de ontwikkelingen in de aard van de dreiging en van de activiteiten op de Noordzee;
- Het vergroten van de operationele slagkracht van samenwerkende responders;
- Het verbeteren van de (internationale) samenwerking met bondgenoten, de EU, de NAVO en met publieke en private partijen m.b.t. security rondom kritieke infra.

# Caribisch deel van het Koninkrijk

De inzet van lenW in Caribisch Nederland is breed en divers en raakt in beginsel alle beleidsterreinen van lenW.

## *Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Caribisch Nederland)*

Bonaire, Saba en Sint Eustatius zijn bij de staatsrechtelijke herziening in 2010 als openbaar lichaam onderdeel geworden van het Nederlandse staatsbestel. Hierbij staan de autonomie en het subsidiariteitsbeginsel centraal.

In de taakverdeling tussen het Rijk en de eilanden geldt dat de openbare lichamen ten aanzien van de lenW-beleidsterreinen in vrijwel alle gevallen een eigen verantwoordelijkheid hebben. Uitzonderingen zijn:

- De Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) door de Inspectie Leefomgeving en Transport en Rijkswaterstaat op de beleidsterreinen milieu, luchtvaart, scheepvaart, drinkwater en elektriciteit,
- De taken op het terrein van meteorologie en seismologie van het KNMI,
- De taken met betrekking tot de zeewaterkwaliteit en het beheer van de zee buiten de territoriale wateren (12 zeemijl) en die voortvloeien uit de Koninkrijksaangelegenheden op het terrein van scheepvaart.

Een tweede categorie uitzonderingen gaan over structurele afspraken tussen lenW en de eilanden. Een voorbeeld hiervan is het Natuur en milieubeleidsplan Caribisch Nederland dat doelen vaststelt en afspraken bevat over afvalwater, afvalbeheer en zeewaterkwaliteit. Een ander voorbeeld zijn de afspraken over de structurele subsidie van een deel van het vast tarief van drinkwater.

De inzet van lenW in Caribisch Nederland is breed en divers en raakt in beginsel alle beleidsterreinen van lenW. De samenwerking richt zich primair op de bestuurscolleges van de openbare lichamen. Ondanks deze taakverdeling zet lenW zich sinds 2010 door middel van capaciteit en middelen, fors in op het fysieke domein en het domein van de leefomgeving in Caribisch Nederland. Voor de minister van lenW geldt daarbij onverkort het uitgangspunt van de systeemverantwoordelijkheid. Hierbij heeft de minister (en ook de staatssecretaris) uit hoofde van de ministeriële verantwoordelijkheid de discretionaire ruimte om per geval te besluiten om wel of niet inzet op de eilanden te plegen.

Enkele voorbeelden zijn de investeringen in de drinkwaterbedrijven, zeehavens, wegen, erosie, zeewaterkwaliteit, luchthavens, afval en afvalwater, klimaatadaptatie, in het milieu en de leefomgeving en de subsidies op het vast tarief van drinkwater op alle drie eilanden. De afgelopen drie jaar (2020 – 2023) heeft het ministerie van lenW dan ook voor ruim

146 miljoen euro in Caribisch Nederland geïnvesteerd. Het ministerie zet zich ook in op de voortgang van wet- en regelgevingstrajecten zoals die van maritieme zaken, luchtvaart en milieu. Hierbij geldt als uitgangspunt dat het ministerie de geldende interbestuurlijke verhoudingen zal voortzetten en geen taken van andere bestuursorganen zal overnemen, tenzij dit – noodzakelijk wordt geacht.

Om de opgaven en ambities van zowel het Rijk als de eilanden te verwezenlijken is het van groot belang dat de openbare lichamen het vermogen hebben om hun eigen autonome taken adequaat uit te voeren. Voor de openbare lichamen geldt dat de bestuurskracht en uitvoeringskracht al jaren onder druk staan. Dit, in de eerste plaats vanwege de tekortschietende expertise en capaciteit van de openbare lichamen. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eilandelijke taken zoals de uitoefening van VTH-taken op de terreinen van bouw, natuur en milieu onvoldoende adequaat worden vervuld. In de tweede plaats staat de uitvoeringskracht onder druk vanwege de tekortschietende Vrije Uitkering. Hierdoor zijn de eilanden niet in staat gesteld om hun taken (waaronder die op de lenW beleidsterreinen) op de adequate wijze uit te voeren.

### *Aruba, Curaçao en Sint Maarten (de landen)*

De staatkundige relatie tussen de vier landen van het Koninkrijk der Nederlanden is in het Statuut van het Koninkrijk der Nederlanden vastgelegd. De vier landen van het Koninkrijk zijn autonoom in alle aangelegenheden, met uitzondering van die onderwerpen (de Koninkrijkaangelegenheden) waar Nederland voor verantwoordelijk is.

De lijst is limitatief, (onder meer defensie, Nederlandschap en buitenlandse betrekkingen, uitlevering, deel scheepvaart). Voor het ministerie van IenW zijn de bepalingen over scheepvaart (artikel 3.1.e van het Statuut) en buitenlandse betrekkingen (artikel 3.1 b van het Statuut) relevant. Op basis van het Statuut heeft IenW de verantwoordelijkheid voor veiligheid en de navigatie van zeeschepen, die de vlag van het Koninkrijk voeren (met uitzondering van zeilschepen). Dit neemt niet weg dat elk van de Landen een bijstandsverzoek (incl. duidelijke vraagarticulatie) aan het Rijk kan doen. Hulp en bijstand, overleg en samenwerking bij autonome aangelegenheden zijn immers de pijlers van het Statuut.

Voor wat betreft de buitenlandse betrekkingen geldt dat verdragen alleen door Nederland namens het Koninkrijk der Nederlanden kunnen worden aangaan. De Landen kunnen zelfstandig besluiten of een verdrag mede voor het betreffende land geldt. Anno 2024 hebben de Landen in internationaal verband meerdere op de IenW beleidsterreinen liggende verdragen geratificeerd. Om de nakoming te garanderen onderkennen alle vier landen van het Koninkrijk dat een goede coördinatie, samenwerking en afstemming, en het samen optrekken wenselijk is. Dit geldt in het bijzonder voor de nakoming van de verplichtingen van de International Maritime Organization (IMO) en de verplichtingen van de International Civil Aviation Organization (ICAO).

## 2 Uitvoering en Toezicht

Op de IenW-onderwerpen vindt toezicht plaats door de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). De uitvoering van het beleid is belegd bij een aantal verschillende organisaties. Zij voeren belangrijke overheidstaken uit op het gebied van infrastructuur, fysieke veiligheid en circulaire economie. Vaak is hun werk zichtbaar, zoals bij het bouwen en onderhouden van de (vaar)weginfrastructuur, spoorlijnen en stations (Rijkswaterstaat en ProRail). Maar vaak is hun werk ook minder zichtbaar, zoals bij het onderhoud van meetinstrumenten voor het weer (KNMI) en het afhandelen van vliegverkeer op vliegvelden en in het luchtruim (ACNL en LVNL).

Hieronder leest u meer over het werk van Rijkswaterstaat en de ILT. Meer over de andere uitvoeringsorganisaties leest u het organisatiedeel van dit dossier. In de [Stand van de Uitvoering 2023](#) leest u meer over de werkzaamheden en uitdagingen van de uitvoeringsorganisaties.

# Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van IenW. Afgelopen jaar vierde zij haar 225-jarig bestaan. Sinds 1798 werkt RWS aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. RWS'ers beheren en ontwikkelen de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zetten in op een duurzame leefomgeving. Ook levert RWS verkeersinformatie en watergegevens. In dit hoofdstuk leest u meer over de markt en inkoop door RWS en over de instandhouding van de RWS-netwerken.

- |   |    |
|---|----|
| 1. Markt en inkoop                              | 94 |
| 2. Instandhouding van Rijkswaterstaat-netwerken | 95 |

# 1. Markt en inkoop

## Achtergrond

Het werk aan de netwerken die Rijkswaterstaat beheert, wordt uitgevoerd door marktpartijen. RWS is als aanbestedende dienst opdrachtgever aan andere bouwers in de grond-, weg-, en waterbouw (GWW), ingenieursbureaus, IT-bedrijven, kennisinstellingen en adviesbureaus. Dit betreft zowel grote bedrijven als MKB-bedrijven. Om invulling te geven aan de complexe maatschappelijke opgave van lenW, is een goede samenwerkingsrelatie tussen RWS en de marktpartijen noodzakelijk. Daarom spreekt Rijkswaterstaat niet alleen met bedrijven over de uitvoering van specifieke projecten, maar vindt ook (bestuurlijk) overleg plaats met brancheverenigingen, de directies van grote bedrijven, vertegenwoordigers van het MKB en individuele leveranciers waarmee veel wordt gewerkt.

## Huidige stand van zaken

De samenwerking tussen RWS en de markt heeft de afgelopen vier jaar een impuls gekregen. Van 2020-2023 is een verbeterprogramma 'Vitale Infrasector' uitgevoerd. Dit naar aanleiding van het onderzoek dat McKinsey in 2019 in opdracht van RWS heeft uitgevoerd. Doel van dit programma was bij te dragen aan een infrasector die duurzaam, innovatief en financieel gezond is, waarin projectrisico's goed worden beheerst en er goed met elkaar wordt samengewerkt. Over de voortgang is de Tweede Kamer regelmatig op de

hoogte gesteld. Het programma Vitale Infrasector heeft geleid tot een intensivering van de samenwerking tussen RWS en de branche in de 'Taskforce Infra', de introductie van een aantal nieuwe elementen in de contractvorming tussen Rijkswaterstaat en de markt en het vergroten van de aandacht voor gezamenlijk leren in de sector. Per 1 januari 2024 zijn de activiteiten van het programma onderdeel geworden van het reguliere werk van Rijkswaterstaat. Het werken aan een vitale infrasector blijft een belangrijk onderdeel van de opgave.

De relatie van RWS met de markt wordt sterk beïnvloed door een aantal grote uitdagingen in infrasector op dit moment:

- De enorme vernieuwingsopgave die voor ons ligt (TNO prognoserapport);
- Belemmeringen in de uitvoering als gevolg van de stikstofproblematiek (herprioritering);
- Het risicoprofiel van projecten als gevolg van onder andere (technische) complexiteit, contractomvang, risicoverdeling markt/RWS;
- Opgave om de GWW te verduurzamen conform de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten (KCI), Circulaire Economie (CE) en Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB);
- Tekorten op de arbeidsmarkt en de uitstroom van capaciteit en expertise uit de sector (onder meer als gevolg van de energietransitie).

U spreekt twee keer per jaar met de voorzitters van de brancheorganisaties in de sector. De branches hebben in de zomer van 2023 een brief gestuurd waarin zij lenW oproepen gezamenlijk met de markt te werken aan het versneld aanpakken van de vernieuwingsopgave. In het lenW-antwoord is de markt gevraagd om te kijken hoe de processen en samenwerking in de keten kunnen worden verbeterd. Hierbij is opgeroepen om niet alleen te versnellen, maar ook te vernieuwen en te innoveren.

## Concrete doelen

### Korte termijn

- Gezamenlijk werken aan versneld uitvoeren van de vernieuwingsopgave
- Oplossen van een aantal knelpunten dat de uitvoering van het werk belemmert
- Bewaken van de goede relatie die de afgelopen jaren is opgebouwd met de markt

### Lange termijn

- Gezamenlijk werken aan contractvorming en samenwerkingsarrangementen die passend zijn bij de opgave
- Vergroten van de aandacht voor innovatie en duurzaamheid in de oplossingen die worden gekozen
- Streven naar een voorzienbare, stabiele dealflow naar de GWW-markt

## 2. Instandhouding van Rijkswaterstaat-netwerken

### Achtergrond

RWS is verantwoordelijk voor de instandhouding (exploitatie, onderhoud en vernieuwing, EOv) van de infrastructuur op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem (RWS-netwerken). Dit betekent het behoud van een veilige en goed functionerende infrastructuur. Een groot deel van de infrastructuur is halverwege de vorige eeuw aangelegd en wordt intensiever en zwaarder gebruikt dan voorzien bij de aanleg. Op korte termijn bereikt een groot deel van het areaal het eind van de verwachte technische levensduur. Daarnaast veranderen de eisen aan infrastructuur door ontwikkelingen zoals digitalisering en extremere weersomstandigheden (zie [Klimaatadaptatie](#)) en is er sprake van stijgende (grondstof)prijzen en een gelimiteerde maakcapaciteit bij RWS en de marktpartijen. Daarmee is een grote opgave ontstaan om de beschikbare infrastructuur op het gewenste prestatieniveau te houden. De Unit Instandhouding vervult namens de beleidsdirectoraten de rol van opdrachtgever richting RWS voor de meerjarige instandhoudingsopdracht.

### Huidige stand van zaken

Het uitgestelde onderhoud en de instandhoudingsopgave blijft de komende jaren groeien als gevolg van de beschreven situatie. De zorgen hierover zijn erkend en beschreven in de Kamerbrief van 17 maart 2023. In deze brief is een aanpak beschreven met als doel om het productievolume op instandhouding te verhogen en om toe te werken naar een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau op alle netwerken. Dit is

het Basiskwaliteitsniveau (BKN). Met het vastgestelde BKN zijn er concrete keuzes gemaakt per netwerk om een doelmatige besteding van de beschikbare middelen en capaciteit te realiseren.

Om middelen en capaciteit vrij te spelen en het productievolume op instandhouding stapsgewijs te verhogen (groeien van ca. 2 miljard euro naar ca. 3 miljard euro per jaar) is, naast de inzet van de coalitieakkoordmiddelen van Rutte IV, besloten tot een verschuiving van middelen en capaciteit van aanleg- naar instandhoudingsprojecten én het realiseren van besparingsopties als gevolg van het vastgestelde BKN en de meerjarige instandhoudingsopdracht aan RWS. Ongeveer de helft van de middelen voor beheer en onderhoud tot 2030 is nodig voor het hoofdwegennet, een kwart voor het hoofdvaarwegennet en één vijfde voor het hoofdwatersysteem. Hiermee werkt RWS aan de beheersing van de omvang van het uitgesteld onderhoud en het behoud van veilige en goed functionerende infrastructuur.

Het realiseren van BKN en de productieverhoging vraagt veel van RWS. Om ze hierbij te ondersteunen is de sturing op instandhouding geoptimaliseerd. Per 1 januari 2024 heeft RWS een meerjarige instandhoudingsopdracht (tot 2030) voor EOv met bijbehorende middelen en programmering (in lijn met de motie Stoffer c.s.). Dit biedt RWS meer zekerheid en leidt, in vergelijking met de oude situatie (tweejarige planhorizon met onderscheid tussen beheer en onderhoud en vervanging en renovatie), tot meer efficiëntievoor-

delen. Met het Ontwikkelplan Assetmanagement zet RWS in op meer centrale aansturing, betere beslisinformatie en hogere productiviteit. Daarnaast zet RWS in op een betere samenwerking met de marktpartijen waarin effectieve contractvormen worden gehanteerd. Alle maatregelen in de aanpak worden gemonitord, gevalideerd en waar nodig bijgesteld.

Recent zijn rapporten gepubliceerd over de omvang van de instandhoudingsopgave (validatie Rebel) en de aanpak van ontwikkeling en instandhouding van de RWS-netwerken (rapport Kohsiek). Daarnaast is als onderdeel van het jaarlijkse verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer de hinder als gevolg van de instandhoudingsopgave onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat de instandhoudingsopgave met de grootste mogelijke urgentie en prioriteit moet worden opgepakt, dat een sterke focus nodig is op het verhogen van de productie van de keten, dat voor vernieuwing de totale budgetbehoefte vanaf 2026 ver boven de grens ligt van wat op dit moment maakbaar is en dat tegelijkertijd maakbaarheid en budget in overeenstemming zijn. We werken daarom aan manieren om de productie te verhogen en blijven zoeken naar de balans tussen wat nodig en maakbaar is waarbij scherpe keuzes met politieke, economische en maatschappelijke impact nodig zijn.

### Concrete doelen

- Voldoen aan de internationale standaard voor assetmanagement, de ISO55000 (2025)
- Werken conform BKN (2026) en productieverhoging tot ca. 3 miljard euro per jaar (2030)

# Inspectie Leefomgeving en Transport

---

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van IenW. In die rol zet de ILT zich dagelijks in voor een duurzame en veilige leefomgeving, veilig transport en het vertrouwen in de woningcorporaties. Hieronder leest u meer over verschillende onderwerpen waar de ILT aan werkt.

1. <i>Onafhankelijkheid van het toezicht</i>	97
2. <i>Toezicht</i>	98
3. <i>Vergunningverlening</i>	99
4. <i>Opsporing</i>	100
5. <i>Programma inspectie en certificering</i>	101
6. <i>Interbestuurlijk programma Vergunningverlening toezicht en handhaving</i>	102
7. <i>Programma Veilig, Gezond en Duurzaam Schiphol</i>	103

# 1. Onafhankelijkheid van het toezicht

## Achtergrond

Rijksinspecties, zoals de ILT, zijn onderdeel van het departement en vallen onder de ministeriële verantwoordelijkheid. Tegelijkertijd zijn rijksinspecties onafhankelijk in de uitvoering van het werk.

Met onpartijdige vergunningverlening, toezicht en opsporing levert de ILT een bijdrage aan de naleving van wet- en regelgeving én aan het realiseren van maatschappelijke opgaven. Op basis van de ervaring uit de praktijk geeft de ILT ook signalen over de uitwerking van beleid in de praktijk, over nieuwe maatschappelijke risico's en over de stand van zaken op een onderwerp. De ILT deelt deze openbare rapportages actief met politiek en maatschappij.

Voor het vertrouwen van burgers en bedrijven in de overheid én voor het met autoriteit kunnen optreden als toezichthouder, is het belangrijk dat de rijksinspecties onafhankelijk en onpartijdig kunnen werken. Dit is vastgelegd in de "Aanwijzingen van de minister-president inzake de rijksinspecties"

Omdat de rijksinspecties opereren onder de verantwoordelijkheid van een minister, moeten zij wel 'aanwijzingen' (instructies) van de beleidsverantwoordelijke minister opvolgen. Een aanwijzing moet schriftelijk gebeuren en gemeld worden aan de Kamer en/of gepubliceerd in de Staatscourant. Aanwijzingen worden incidenteel gegeven en mogen geen inbreuk maken op het beginsel dat de rijksinspecties op basis van hun deskundigheid op een onpartijdige en onafhankelijke wijze werken.

De samenwerking tussen de ILT en de andere onderdelen van lenW is vastgelegd in het Relatiestatuuut lenW. Daarin zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de lenW-onderdelen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid samenwerken aan de gezamenlijke maatschappelijke opgaven.

In het relatiestatuuut is nader uitgewerkt dat de beleidsdirectoraten en de ILT gelijkwaardige partners zijn in de keten gericht op de realisatie van de maatschappelijke opgaven van lenW. Binnen de ministeriële verantwoordelijkheid zijn de beleidsdirectoraten verantwoordelijk voor de beleidsvorming, -evaluatie en —actualisatie. Binnen de ministeriële verantwoordelijkheid is de ILT verantwoordelijk voor de onpartijdige en onafhankelijke uitvoering van het toezicht en opsporing, alsmede voor de vergunningverlening en enkele uitvoerende taken. Indien er politiek of beleidsmatig gewenst is het takenpakket van de ILT aan te passen zijn er afspraken gemaakt hoe daar mee om te gaan en hoe dat te financieren.

Over financiën is verder in het relatiestatuuut opgenomen dat ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijk vastgelegde taken de ILT-taken begroot staan op een separaat artikel in de lenW-begroting waarvoor de inspecteur-generaal verantwoordelijk is. De inspecteur-generaal stelt jaarlijks binnen haar budgettaire kader een werkplan vast. Het werkplan wordt goedgekeurd door de minister en door de

minister gezamenlijk met de ontwerp-begroting van lenW op Prinsjesdag aan het parlement aangeboden.

## Huidige stand van zaken

Het vorige kabinet heeft een Wet op de Rijksinspecties aangekondigd. Met een wet op Rijksinspecties kan een sterkere juridische basis worden gelegd onder de onafhankelijke positie van Rijksinspecties en kan zeggenschap over de voor inspecties beschikbare budgetten beter worden georganiseerd. Inspecties kunnen zo beter bijdragen aan het vergroten van het publieke vertrouwen in het functioneren van de overheid.

## 2. Toezicht

### Achtergrond

De ILT houdt toezicht op naleving van wet- en regelgeving op een breed spectrum aan onderwerpen, zoals afval, biociden, chemicaliën, drinkwater, hoogwaterveiligheid, vervuilde grond, en het transport via de weg, het spoor, het water, door de lucht en door buisleidingen. Regelmatig komen daar nieuwe taken bij. Zo houdt de ILT sinds 2021 ook toezicht op de (digitale) veiligheid van de vitale infrastructuur: cybersecurity.

De ILT werkt sinds 2016 volgens de 'Koers ILT' en heeft als belangrijkste doel het beperken van maatschappelijke schade. Bij het uitoefenen van haar toezicht hanteert de ILT de volgende kernwaarden

- **Selectief** De hoeveelheid aan taken in combinatie met de per definitie begrensde capaciteit dwingt tot het maken van scherpe keuzes. De ILT wil de capaciteit vooral inzetten waar zij de grootste bijdrage aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid kan leveren, en waar het handelen van de inspectie het grootste effect kan sorteren.
- **Effectief** De ILT voert het toezicht zoveel mogelijk risicogericht en informatiegestuurd uit. De ILT kijkt voortdurend naar de beste manier om risico's te verminderen. Dat gebeurt voor een belangrijk deel in de vorm van programma's. De ILT kiest de toezichtvorm en instrumenten waarmee zij denkt het meeste resultaat te bereiken.
- **Reflectief** De medewerkers vormen het belangrijkste kapitaal van de ILT en signaleren in

hun werk vaak als eerste mogelijke (nieuwe) risico's, bijvoorbeeld in het tekortschieten van bestaande regelgeving. Door het afgeven van signalen hierover aan beleid, politiek en samenleving draagt de ILT actief bij aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid.

### Huidige stand van zaken

Bij de selectie van de onderwerpen werkt de ILT zoveel mogelijk risicogericht. Bij het bepalen van de inzet, weegt de ILT mee wat 1) de grootste maatschappelijke risico's, 2) de wettelijke en internationale verplichtingen en 3) de politieke en maatschappelijke wensen zijn. Met behulp van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) kijkt de ILT waar de grootste maatschappelijke risico's bestaan en waarop de inspectie haar capaciteit wil inzetten. Uit de IBRA blijkt de volgende top 10 qua dossiers met maatschappelijke schade (in miljoen per jaar).

Onderwerpen	Schade in € miljoen/jaar
1. Afval	4000
2. Bodem en grondwaterkwaliteit	960
3. Reach & Biociden	850
4. Onveilig goederenvervoer weg	520
5. Duurzame producten	210
6. OAS & F-gassen	200
7. Legionella	180
8. Ongeval taxivervoer	110
9. Ongeval busvervoer	100
10. Infrastructuur weg	90

De ontwikkeling van de ILT als toezichthouder met maatschappelijke meerwaarde gaat de komende jaren door. Voor het bereiken van maatschappelijk effect is het belangrijker en urgenter dan ooit dat de ILT wendbaar en flexibel kan opereren. Verandering is meer en meer een constante en de wereld om ons heen is voortdurend in beweging. Zichtbaar is de groeiende impact op het werk van de ILT van wereldwijde crises als COVID-19, de oorlog in Oekraïne en het klimaat. Ook politieke thema's, technologische ontwikkelingen en een innovatieve buitenwereld maken dat het werk van de inspectie continu aan verandering onderhevig is.

### 3. Vergunningverlening

#### Achtergrond

Wie tot een markt toetreedt moet aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daaraan voldaan, dan verleent de ILT in een aantal domeinen vergunning(en) of certificaten. Op het gebied van afvaltransport tot machinistenvergunning, en van drinkwater tot luchtvaartmaatschappijen. De wetgever verbindt op die manier veiligheidseisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag een bedrijf niet handelen.

Met vergunningen krijgen bedrijven of personen toestemming om binnen randvoorwaarden bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren die zonder vergunning niet zijn toegestaan. Een scherp oordeelsvermogen is daarbij noodzakelijk: om de publieke belangen te beschermen, risico's te beperken en tegelijk daarbinnen ruimte te geven voor innovaties. ILT als vergunningverlener vervult in eerste instantie de rol van 'toelater' (voldoet een organisatie, product aan de geldende eisen die toezien op de veiligheid). Daarnaast moeten vergunningverleners vaak als eerste een antwoord hebben op nieuwe ontwikkelingen. Verder is vergunningverlening binnen de ILT voor een groot aantal onderwerpen de eerste schakel van de toezichtketen. Een goede samenwerking en wisselwerking tussen vergunningverlening, toezicht en beleid is cruciaal voor het effectief borgen van de publieke belangen voor een gezonde en veilige leefomgeving en veilig en duurzaam transport.

De maatschappij verwacht dat vergunningen zorgvuldig worden verstrekt en dat geen zaken worden toegestaan die strijdig zijn met wet- en regelgeving. De kunst is om steeds een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds de belangen van goede dienstverlening en informatieverstrekking en anderzijds vakkundige en betrouwbare vergunningverlening en het publiek belang.

#### Huidige stand van zaken

De ILT streeft naar een duidelijk, eenvoudig en efficiënt proces van vergunningverlening. Een proces waarbij de beoordeling van de aanvraag bijdraagt aan het verminderen van maatschappelijke risico's. De ILT heeft de dienstverlenende activiteiten gebundeld in een loket. Hiermee werkt zij aan eenvoudige, kwalitatief hoogwaardige en overzichtelijke vergunning- en dienstverlening. Met extra aandacht voor het perspectief van de aanvrager.

#### Concrete doelen

Vergunningverlening heeft binnen de ILT de komende jaren vier ambities:

- Vergunningverlening is, samen met de dienstverlening, het visitekaartje van de ILT. De manier waarop de ILT-vergunningen verleent, bepaalt mede het gezicht naar buiten. Dit doet de ILT vakkundig en verantwoord. De ILT is een autoriteit met kennis en gezag, en geeft, als onafhankelijke beoordelaar, voorlichting en toelichting.
- Een open oog voor de borging van het publiek

belang. ILT kijkt verder dan het papiertje van de vergunning en kijkt breder dan de letter van de wet. ILT signaleert tijdig, heeft de kennis op orde en kan inspelen op nieuwe ontwikkelingen in de markt en op het gebied van veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Er is een open blik en een luisterend oor naar de buitenwereld, en er wordt expertise gedeeld als het gaat om bijvoorbeeld interpretatie van de wetgeving.

- De eerste schakel in het toezicht. Een groot aantal toezichtstaken van de ILT begint met het afgeven van een vergunning. Daarom is een goede samenwerking tussen vergunningverlener en toezicht cruciaal. Over en weer gebruik maken van elkaars (technische) kennis is essentieel voor de gehele keten van vergunningverlening en de handhavende taken. Vergunningverlening en toezicht werken dan ook in elkaars verlengde.
- Signalering voor beleid. Vergunningverlening krijgt vaak als eerste te maken met nieuwe ontwikkelingen vanuit de vergunningaanvrager. Dit betekent voor de vergunningverlener dat een goede antenne essentieel is om nieuwe ontwikkelingen te beoordelen en tijdig bij beleid aan de bel te trekken als aanpassing of aanvulling van de wet- en regelgeving noodzakelijk is. ILT heeft het streven om de kennis te versterken en betrokken te zijn bij de ontwikkeling van (inter)nationale wet- en regelgeving. Dat zorgt voor versterking van de reflectieve en signalerende ambities.

## 4. Opsporing

### Achtergrond

De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-IOD) is de gespecialiseerde milieuopsporingsdienst van Nederland. Zij heeft de kennis en expertise om complexe strafrechtelijke onderzoeken uit te voeren op het gebied van leefomgeving, transport en wonen en zijn leidend in hun vakgebied. De IOD is onderdeel van de ILT, waarbij strafrechtelijke onderzoeken worden uitgevoerd onder leiding van het Openbaar Ministerie (OM), vaak in samenwerking met politie, andere opsporingsdiensten en met buitengewoon opsporingsambtenaren van omgevingsdiensten. De ILT-IOD richt zich op georganiseerde criminaliteit, vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen, waarbij zonder ingrijpen van de overheid uiteindelijk onherstelbare schade ontstaat aan mens, milieu en maatschappij.

De huidige prioriteiten van de ILT-IOD zijn grensoverschrijdende afvalstromen, ernstige bodemvervuiling, zeer zorgwekkende stoffen en fraude bij woningcorporaties. De crimineel verdiende gelden worden zo mogelijk afgepakt. Zodra de IOD vanuit het oogpunt van veiligheid, gezondheid en duurzaamheid tekortkomingen of risico's ontdekt, is het haar taak om deze ook kenbaar te maken. Dit kan door een bestuurlijke of signalerende rapportage in samenwerking met het Openbaar Ministerie.

### Huidige stand van zaken

De ILT-IOD is vanaf 2022 tot 2024 in formatie gegroeid van 70 naar meer dan 130 medewerkers om de aanpak van milieucriminaliteit te kunnen versterken. Dit is een resultaat van de aanbevelingen van de Adviescommissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) onder leiding van Van Aartsen in 2021. Naast deze nieuwe wervings- en opleidingsopgave, zien we ook een grote reguliere uitstroom van ervaren collega's die met pensioen gaan. In 2022 en 2023 is er daarom geïnvesteerd in het werven, opleiden en het behalen van de opsporingsbevoegdheid van de nieuwe collega's. Gemiddeld duurt het zes maanden voordat een rechercheur daadwerkelijk aan de slag kan gaan in een onderzoek. Dit wervings- en opleidingstraject loopt in 2024 door.

Eind 2023 voert de ILT-IOD twee omvangrijke onderzoeken uit naar zware milieucriminaliteit waar veel politiek bestuurlijke en media-aandacht voor is. Dit legt een groot beslag op de operationele capaciteit. Hiernaast doet de ILT- IOD ook kleinere, kort cyclische onderzoeken. De opsporingsonderzoeken van de ILT-IOD zorgen voor een 'level playing field'.

De grootste uitdaging voor de ILT-IOD is om een balans te vinden in de veranderende organisatie, de verwachtingen die daarmee gepaard gaan in combinatie met de groeiende aandacht en hoeveelheid werk in de aanpak van milieucriminaliteit. Verder is het van belang dat de capaciteit in de hele strafrechtketen op

elkaar is afgestemd. Een groter aantal strafrechtelijke onderzoeken betekent ook dat er meer capaciteit nodig is bij het Openbaar Ministerie en de zittende magistratuur, in de vorm van officieren en rechters. Deze zorg leeft breed binnen opsporing Nederland omdat bijvoorbeeld ook de NVWA-IOD en de politie meer capaciteit inzetten op milieuopsporing.

### Concrete doelen

- Het doorontwikkelen van de ILT-IOD organisatie;
- Een optimaal maatschappelijk effect door een risico- en informatie gestuurde aanpak
- Versterken van informatiepositie op prioritaire thema's
- Criminelen worden geïdentificeerd en onderzocht;
- Samenwerking tussen toezicht en opsporing binnen het VTH-stelsel versterken
- Efficiënte en impactvolle strafrechtelijke onderzoeken doen
- Zichtbaar maken van de resultaten van de ILT-IOD;
- Goede IV-voorzieningen samen met andere opsporingsdiensten
- Versterken van de strafrechtketen in samenwerking met het OM, politie, opsporingsdiensten, omgevingsdiensten en internationale partners

## 5. Programma inspectie en certificering

### Achtergrond

De ILT signaleerde in januari 2023 in de tussenrapportage van het programma Inspectie en Certificering dat de publiek-private certificeringsstelsels niet naar behoren functioneren. Op dat moment waren 6 (van de 38) certificeringsstelsels onderzocht op het gebied van bodem, spoor, binnenvaart, koopvaardij, luchtvaart en luchtverontreinigende stoffen.

Private partijen binnen een certificeringsstelsel moeten taken uitvoeren ter bescherming van publieke belangen zoals veiligheid en duurzaamheid. Vaak zijn ze hiervoor, op verschillende wijze, aangewezen door de overheid. Dat brengt publieke verantwoordelijkheden met zich mee. Worden deze taken onvoldoende uitgevoerd, dan kan de kwaliteit en veiligheid van een dienst, product, persoon of proces ter discussie staan.

Het stelsel van publiek en privaat toezicht kan namelijk alleen bestaan als alle betrokkenen hun rol pakken, verantwoordelijkheid nemen en er goede samenwerking is. Alleen dan kan de maatschappij op het certificatiestelsel vertrouwen. De ILT moet binnen dat stelsel toezicht houden en kunnen handhaven. Door een goede samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de private partijen en de ILT, kan de werking van deze stelsels verbeteren.

De ILT ziet binnen de onderzochte stelsels dat er in de praktijk een aantal dingen niet goed gaat:

- De verschillende uitvoerenden die moeten samenwerken wisselen onvoldoende informatie uit. Hierdoor hebben deze partijen onvoldoende inzicht in elkaars werk en de kwaliteit daarvan.
- De ILT kan onvoldoende toezicht houden op de certificerende instellingen. Doordat informatie ontbreekt en omdat zij niet altijd toezichthouder is die informatie kan opvragen.
- Betrokken organisaties hebben niet altijd scherp wat hun rol en verantwoordelijkheid is, waardoor ze deze in sommige gevallen onvoldoende invullen. Zo hebben sommige partijen in één stelsel nu en dan meerdere rollen die niet altijd goed bij elkaar passen. Bijvoorbeeld dat een partij niet alleen inspecties uitvoert, maar ook optreedt als adviseur of verzekeraar. Dat kan de onafhankelijkheid en onpartijdigheid beïnvloeden wanneer deze partij onderzoek doet en certificaten afgeeft.

Daarmee is niet gezegd dat publiek-private certificeringsstelsels met accreditatie a priori niet zouden werken. In veel gevallen gaat het om het scheppen van de juiste voorwaarden. De certificerende instellingen moeten ook zelf hun verantwoordelijkheid pakken en de juiste rol spelen. Voor de ILT moeten er voldoende instrumenten zijn om de rol van marktmeester op een goede manier te kunnen spelen.

### Huidige stand van zaken

Voor de eerste 6 stelsels zijn onder leiding van het verantwoordelijk DG en in samenwerking met de ILT actieplannen opgesteld die moeten leiden tot verbeteringen in het stelsel. Daarnaast heeft de ILT ook de overige stelsels in kaart gebracht en hierbij aangegeven voor welke stelsels eveneens acties nodig zijn.

### Concrete doelen

Voor alle stelsels dient waar nodig een actieplan opgesteld te worden en vervolgens moet er gewerkt worden aan deze acties. Sommige acties kunnen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Andere acties kosten meer tijd omdat het hierbij gaat om aanpassing van wet- en regelgeving of overleg vergt op internationaal niveau.

## 6. Interbestuurlijk programma Vergunningverlening toezicht en handhaving

### Achtergrond

In het Interbestuurlijk programma-Vergunning Toezicht en Handhaving (IBP-VTH) werken rijk, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten samen aan de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen om VTH-stelsel op gebied van milieu te verbeteren. De omgevingsdiensten spelen hierin een belangrijke rol. Het versterken van de omgevingsdiensten is primair de taak van de provincies en de gemeenten als opdrachtgevers. De ILT ondersteunt dit door de werking van het stelsel in de praktijk te onderzoeken via thematische en signalerende onderzoeken naar milieu-onderwerpen. Hiermee biedt de ILT handvatten om het VTH-stelsel beter te laten functioneren. In 2023 zijn stelselonderzoeken uitgevoerd naar E-waste en asbest. In de komende periode worden onder andere onderzoeken gestart naar de werking van het stelsel op het terrein van geluidshinder, afvaltransporten en grond- en bouwstoffen. De ILT draagt verder bij aan de verbetering van de informatie-uitwisseling tussen de partners binnen het VTH-stelsel, de versterking van strafrechtelijke onderzoeken en versterking van de kennisinfrastructuur.

### Huidige stand van zaken

De ILT onderzoekt niet alleen het stelsel maar werkt in de praktijk ook als (mede) toezichthouder samen met de omgevingsdiensten. Bijvoorbeeld bij het toezicht op bedrijven met een grote maatschappelijke impact. Denk hierbij aan bedrijven als Tata Steel of Chemours. De ILT doet dit steeds vanuit haar eigen wettelijke bevoegdheid.

Aanvullend hierop wordt begin 2024 gestart met een thema-onderzoek waarbij specifiek naar industrie en omwonenden wordt gekeken. Hierbij verkent de ILT samen met de Omgevingsdiensten wat er beter kan in de milieuvergunningen van risicovolle bedrijven, wat daarvoor nodig is en hoe gezondheid beter verankerd kan worden in milieuvergunningen. De ILT start met de gebieden waar omwonenden het meeste last onder vinden van zware industrie en doet dit samen met de wetenschap en in contact met het bedrijfsleven.

### Concrete doelen

De ILT wil de komende periode op de onderstaande punten de nadruk leggen:

- Actief in gesprek gaan met provincies om samen te verkennen welke mogelijkheden er momenteel zijn om de milieueisen in de vergunningen aan te scherpen;
- Investeren in het opzetten van concrete samenwerkingsprojecten met omgevingsdiensten. In ieder geval op de prioritaire onderwerpen van de Strategische Milieukamer (Afval, ZZS) wordt de samenwerking geïntensiveerd. Maar dat geldt ook voor andere onderwerpen, zoals F-gassen;
- De ILT zal in haar Interbestuurlijk Toezicht op de provincies meer proactief inzetten op die casuïstiek waarbij er zorgen zijn op gebied van gezondheid en leefomgeving;
- Met DGMI in gesprek gaan hoe de stelselverantwoordelijkheid van de bewindspersoon beter geborgd kan worden en wat de ILT daarin zou kunnen betekenen;
- Met DGMI in gesprek gaan hoe binnen het stelsel bovenregionale samenwerking kan worden ingevuld, denk hierbij aan afstemming/doorwerking van landelijke prioriteiten in regionale werkplannen en capaciteit beschikbaar stellen voor bovenregionale samenwerking (ketens/criminaliteit).

## 7. Programma Veilig, Gezond en Duurzaam Schiphol

### Achtergrond

Het programma Veilig, Gezond en Duurzaam Schiphol werkt aan het veiliger, gezonder en duurzamer maken van Schiphol. Het programma is in 2019 gestart, naar aanleiding van het OVV- rapport van 2017 – Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Er wordt in het programma breder gekeken dan veiligheid, onder andere vanwege de toegenomen maatschappelijke aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving rondom Schiphol.

### Huidige stand van zaken

Samenvattend heeft het programma de laatste 4 jaar bereikt dat de ILT gegroeid is als de autoriteit op het gebied van luchtvaart, in staat is een geïntegreerd beeld te scheppen rond veiligheid en duurzaamheid, en hierop diepgaand te interveniëren. Daarin is de ILT niet meer afhankelijk van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) of informatie vanuit de sector. Tenslotte wordt ook de signalerende en agenderende rol vanuit de ILT nu geaccepteerd door sectorpartijen, burgers, beleid, politiek, OVV en andere overheden.

De ILT heeft hieraan vorm en inhoud gegeven en o.a. de volgende resultaten geboekt:

### *De ILT is meer in controle rond integrale veiligheidsrisico's:*

- De ILT heeft het toezicht ingericht op het overkoepelende Integral Safety Management System (ISMS) van Schiphol. In het ISMS werken Schiphol en al haar gebruikers samen om de veiligheid te verbeteren en risico's te beperken.
- De ILT heeft extra inzet geleverd naar aanleiding van de drukte op Schiphol. ILT heeft formeel bevindingen gedaan waarna de veiligheid en werkdruk bij de grondafhandeling actief door de sector zijn verbeterd.
- De jaarlijks door de ILT gepubliceerde Staat van de Luchtvaart met trends en risicothema's, wordt in de buitenwereld steeds vaker gebruikt bij de (maatschappelijke) dialogen.

### *De ILT zet actief in op 'leefomgevingsaspecten voor omwonenden en werknemers op Schiphol*

- De ILT heeft een formeel signaal afgegeven over de beperkte juridische houdbaarheid van het anticiperend handhaven op nieuwe geluidregels.
- De ILT zet in op het terugdringen van onnodig gebruik en emissies van de vervuilende hulpmotor (APU). Een vliegtuig heeft ook wanneer het stilstaat op een opstelplaats van de luchthaven energie nodig, maar zou hier gebruik moeten maken van de beschikbare schonere alternatieven zoals een vaste

of mobiele stroomaansluiting. ILT heeft dit kader recent nog twee lasten onder dwangsom opgelegd aan overtredende luchtvaartmaatschappijen.

- De ILT heeft meer contact met omwonenden en benut hun informatie over geluidhinderbeleving bij analyses van daadwerkelijke geluidbelasting (metingen), en berekende geluiddruk.

### *De ILT denkt vroegtijdig mee met beleids- of nieuwe regelgeving trajecten, zodat bij uitvoering de ILT effectief en handhaafbaar kan optreden.*

- O.a. bij de ontwikkeling van een nieuw geluidstelsel; bijmenging biokerosine (ReFuel EU aviation) en het nationale CO<sub>2</sub>-plafond.

### Concrete doelen

- Verder ontwikkelen van de zelfstandige informatiepositie van de ILT, bijvoorbeeld door het uitvoeren van diepgaande veiligheidsanalyses.
- Verdere ontwikkeling van het (handhavings-) instrumentarium om schadelijk emissies (luchtkwaliteit, klimaat) en geluidhinder te voorkomen of terug te dringen.

# 3 Organisatie-overstijgende onderwerpen

In voorgaande hoofdstukken hebben we u meegenomen in de feitelijke inhoudelijke werkzaamheden en verantwoordelijkheden van IenW binnen de beleidskernen. In dit hoofdstuk leest u meer over welke rol de beleidsdomein overstijgende onderwerpen digitalisering en cybersecurity spelen binnen IenW.

# Digitalisering

**Digitalisering heeft de samenleving ingrijpend veranderd en blijft dat ook in de toekomst doen. Digitalisering is essentieel voor IenW: binnen het ministerie verhoogt digitalisering de efficiency en effectiviteit van de (primaire) processen en maakt daar deel van uit. Beleid, uitvoering en inspectie werken steeds vaker ‘informatie gestuurd’. Ze monitoren effecten van hun werk en sturen waar nodig bij. De afhankelijkheid van digitalisering in de IenW-sectoren is groot en groeit. Rijkswaterstaat en de Waterschappen gebruiken bijvoorbeeld digitale modellen om wateroverlast (en droogte) te voorspellen. Zodoende kan men op tijd maatregelen treffen. Om de kansen van digitalisering te benutten stimuleert IenW digitale innovaties zoals drones, digital twins, artificial intelligence (AI) en sensortechnologie.**

De kansen van digitalisering verzilveren betekent tegelijkertijd dat we ook aandacht moeten hebben voor de keerzijde: hoe zorgen we dat risico's worden beheerst, dat we digitaal veilig zijn én dat grondrechten zoals privacy in het digitale domein worden gerespecteerd?

Bewindspersonen van IenW krijgen met de volgende digitalisering-dossiers te maken:

## *Datagedreven werken en AI*

De ontwikkeling van datagedreven werken en (generatieve) AI gaat razendsnel. Dit biedt de IenW-sectoren kansen om efficiënter en effectiever te werken. Voorbeelden zijn het gebruik van data van de besturingssystemen van de grote beweegbare kunstwerken om storingen te voorkomen door RWS en het gebruik van data van drones en satellieten voor het gericht inspecteren van de (vervuilende) scheepvaart door ILT.

IenW zet digitale technologieën in om maatschappelijke opgaven beter, sneller en in samenhang te realiseren. Bij het gebruik van digitale technologieën stuurt IenW op het tegengaan van negatieve effecten en het respecteren van maatschappelijke waarden en grondrechten. Binnen deze kaders kan IenW innovatief digitaliseren.

Belangrijkste ontwikkelingen:

- Bedrijven en overheden in de IenW-sectoren zien de voordelen van het delen van data. Alleen dan kan datagedreven werken goed functioneren. IenW stuurt op (verantwoord) data delen door uniforme afspraken in en tussen de verschillende data-ecosystemen te faciliteren. Vergaande standaardisatie in federatieve datastelsels en data-ecosystemen is ook EU-beleid.
- EU en Rijksbrede wet- en regelgeving rond data en AI; in het parlement zal het uitvoeren van de AI Act en Open Data Richtlijnen en de Rijksbrede visie op generatieve AI regelmatig aan de orde komen.

1 Informatie gestuurd werken is synoniem met datagedreven werken

- Om ministerie brede samenwerking en innovatie (en het gebruik van data en AI) te stimuleren werken we aan een lenW-brede data-strategie en een AI-strategie. Acties betreffen het verbeteren van de kwaliteit van data, handreikingen, kennisopbouw, kaders en standaardisatie.
- De ontwikkelingen van AI brengen ook risico's met zich mee. Dat vergt een andere handelwijze van de lenW-onderdelen. lenW gaat proactief om met incidenten en risico's.

### Grote ICT-activiteiten

Departementen en zelfstandige bestuursorganen (zbo's) leggen over grote ICT-activiteiten verantwoording af aan de Tweede Kamer, burgers en bedrijven via het openbare Rijks ICT-dashboard (RID). Grote ICT-activiteiten (Per 2024 ook risicovolle beheer- en onderhoudsprojecten) met een ICT-component van minimaal € 5 miljoen komen op dit dashboard. De concerndirectie informatiebeleid (CDIB) verzamelt en levert de informatie van lenW voor het RID aan.

lenW heeft 35 Grote ICT-activiteiten in uitvoering; meer dan een kwart van alle ICT-activiteiten van de hele Rijksoverheid. Rijkswaterstaat voert hiervan 19 activiteiten uit. De gemiddelde duur van de activiteiten bij lenW is 7,8 jaar, vaak het gevolg van de lange doorlooptijd van infrastructurele projecten. De totaal geraamde kosten bij lenW bedragen €3,8 miljard (rijksbreed: €6,7 miljard). Het Adviescollege ICT-toetsing (AcICT) toetste 9 van de 35 lenW ICT-activiteiten op o.a. risico's en slaagkans. lenW stuurt deze zogenaamde BIT-toetsen, samen met de lenW bestuurlijke reactie van de bewindspersoon, aan de Tweede Kamer. Belangrijkste ontwikkelingen: Om de grip op ICT te vergroten jaagt CDIB het ICT project-portfolio-management en Life Cyclemanagement in de komende jaren aan.

Voorbeelden van grote ICT-activiteiten zijn:

- *Nationaal Groeifonds projecten*
- lenW doet een groot beroep op het Nationaal Groeifonds (zie ook Nationaal Groeifonds). Digitalisering speelt vaak een essentiële rol in deze voorstellen. Voorbeelden hiervan zijn Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) en Dutch Metropolitan Innovations Ecosysteem (DMI). Deze beide projecten ontwikkelen data-ecosystemen. DIL voor het logistieke domein (zie ook Versterking logistiek en goederenvervoer) en DMI voor de domeinen mobiliteit, openbare ruimte, woningbouw en verstedelijking. Beide staan op het RID.
- *European Rail Traffic Management System (ERTMS)*  
Veruit het grootste Grote ICT-activiteit van lenW is ERTMS. ERTMS is een digitaal treinbeveiligingssysteem dat informatie over snelheden en remafstanden aan machinisten doorgeeft. ERTMS is de basis voor de volledige digitalisering van het spoor. De kosten zijn geraamd op €2,7 miljard.
- *SAP en Content Manager (CM)*  
Binnen de lenW bedrijfsvoering zijn de grootste ICT-activiteiten de systemen SAP en Content Manager (CM), het document management systeem van lenW. CM is de plek waar alle belangrijke documenten van lenW in worden opgeslagen en verwerkt.

### Wet open overheid (Woo) en informatiehuishouding (Archiefwet)

Transparantie is voor lenW een belangrijke pijler in het verbeteren van de vertrouwensrelatie tussen burger en overheid. Openheid van informatie maakt het volgen en controleren van de overheid mogelijk. Hierdoor kan iedereen meedenken, -praten en -doen. lenW maakt informatie uit zichzelf openbaar (actieve openbaarheid) of omdat iemand om informatie verzoekt (passieve openbaarheid).

lenW zet in op het nemen van goed onderbouwde, transparante en uitlegbare besluiten, waarvan de informatie digitaal duurzaam toegankelijk is. Onze informatie moet betrouwbaar, actueel en vergelijkbaar zijn. Wij maken deze openbaar conform de Wet open overheid (Woo). Een goede informatiehuishouding (IHH) is essentieel om openbaarheid van lenW informatie conform de Archiefwet te garanderen.

Om de transparantie te ondersteunen gelden de volgende uitgangspunten voor bewindspersonen:

- Gebruik richtlijnen en de verstrekte voorzieningen (telefoon, laptop, iPad) voor het openbaar, toegankelijk en beschikbaar maken van informatie;
- Werkmail en berichtenverkeer (zoals apps en sociale media) van bestuurders worden bewaard. Op aanvraag maakt lenW deze informatie openbaar. Dit geldt ook voor zakelijke berichten op een privé-device;
- Voor overheidsinformatie geldt een wettelijke bewaartermijn. Informatie moet zolang de wettelijke bewaartermijn loopt beschikbaar blijven en na afloop van die termijn worden vernietigd. Hiervoor gelden protocollen;
- Alle informatie die wordt gemaakt en ontvangen bij het uitvoeren van overheidstaken valt onder de reikwijdte van de Woo. Het gaat daarbij om alle soorten documenten: memo's, nota's, e-mails, chatberichten (zoals Signal), sms, video.
- Informatie is openbaar, tenzij er een wettelijke grond is om de informatie (nog) niet openbaar te maken. Daarbij hebben we absolute weigeringsgronden, bijvoorbeeld als het gaat om bijzondere persoonsgegevens of bedrijfsgevoelige informatie. En we hebben relatieve weigeringsgronden waarbij het algemeen belang van openbaarmaking worden afgewogen tegen het specifieke geval van de weigeringsgrond;

- Bij lenW behandelt de afdeling Woo-verzoeken met de betrokken beleidscollega's de ontvangen Woo-verzoeken. Zij werken volgens een standaard, vastgelegde werkwijze. Voorafgaand aan openbaarmaking van documenten vinden meerdere leessessies plaats (4 ogen principe);
- Verwacht wordt dat eenieder een actieve bijdrage levert aan het uit eigen beweging openbaar maken van overheidsinformatie (eigenaarschap);

Niet alle informatie van lenW kan openbaar gemaakt worden.

Denk bijvoorbeeld aan informatie waarvan openbaarmaking schadelijk kan zijn voor het functioneren van de Staat. De Woo schrijft voor op welke gronden kan of moet worden afgezien van openbaarmaking. Deze uitzonderingen betreffen onder andere de bescherming van burgers (persoonsgegevens), bedrijven (vertrouwelijke bedrijfsinformatie) en van informatie over toezicht en opsporing.

#### *Informatievoorziening aan het parlement (beslisnota's)*

In de Kamerbrief n.a.v. het rapport 'Ongekend Onrecht' wordt de ruimere informatievoorziening (artikel 68 Grondwet) aan het parlement beschreven. Vanaf 2022 stuurt het kabinet bij alle Kamerstukken de onderliggende departementale nota's (beslisnota's) mee. Met het openbaar maken van beslisnota's wil het kabinet de Kamer op een toegankelijke manier inzicht geven in de afwegingen van bewindspersonen bij hun besluitvorming. En zo het parlement in staat stellen zijn controlerende en medewetgevende taken goed uit te voeren. Gelijktijdig wordt daarmee volgens een vast patroon meer informatie openbaar voor de media en de samenleving.

# Cybersecurity

**De digitale dreiging voor lenW blijft onverminderd groot: statelijke actoren, cybercriminelen en hacktivisten zijn voor lenW het meest prominent. Enerzijds is lenW een interessant doelwit als onderdeel van de Nederlandse Rijksoverheid, anderzijds vanwege de link met de vitale processen en kritieke infrastructuur die onder (de systeemverantwoordelijkheid van) lenW vallen.**

Het ministerie van lenW is verantwoordelijk voor negen vitale sectoren: waterbeheer, drinkwater, de afhandeling van het vlucht- en vliegverkeer, scheepvaartafhandeling, nucleair, plaats- en tijdbepaling, spoorvervoer en het vervoer over de weg en chemie. Daarnaast vallen ook nieuwe sectoren onder de nieuwe Europese richtlijn - de Network and Information Security Directive 2.0 – (NIS2.0), te weten afvalstoffenbeheer en afvalwater. lenW is daarmee essentieel voor de Nederlandse vitale infrastructuur. De minister van lenW is zowel politiek als systeemverantwoordelijk voor de cybersecurity van alle primaire processen, maar in het bijzonder voor de bovengenoemde sectoren. Daarnaast is de minister verantwoordelijk voor cybersecurity van het lenW concern (kerndepartement, agentschappen, kennisinstututen en ZBO's).

Deze verantwoordelijkheden houden in:

- lenW heeft systeemverantwoordelijkheid voor de bovenstaande sectoren. Dit betekent dat het ministerie van lenW kaders stelt via wet- en regelgeving en toezicht houdt op deze partijen.
- lenW is verantwoordelijk voor cybersecurity van het lenW concern (kerndepartement, agentschappen, kennisinstututen en zbo's).
- De politieke verantwoordelijkheid van de minister van lenW omvat, naast de hierboven genoemde onderdelen, ook de niet vitale processen. Dit betekent dat de crisisstructuur voor deze niet vitale partijen, bijvoorbeeld bij cyberincidenten, up to date moet zijn (via lenW/DCC).

Cybersecurity is nauw verbonden met de beleidsterreinen strategische autonomie, economische veiligheid en statelijke dreigingen. Om cybersecurity eenduidig op te pakken binnen de overheid is de Nederlandse Cybersecurity Strategie 2022-2028 opgesteld (NLCS). De NLCS heeft als ambitie en doel om toe te werken naar een toekomst waarin de scheefgroei tussen digitale dreiging en digitale weerbaarheid van de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties zo klein mogelijk is en blijft. Om de ambitie van de NLCS uit te voeren heeft het ministerie van lenW een aansluitende cybersecurity strategie (IWCS) geschreven, die ondersteunend is aan het beleidsprogramma van lenW.

De vitale sectoren en het lenW-concern moeten, zodra deze geïmplementeerd zijn in Nederlandse wetgeving, voldoen aan verplichtingen die voortvloeien uit de implementatie van twee nieuwe Europese richtlijnen, namelijk de Network and Information Security Directive 2.0 (NIS 2.0) en de Critical Entities Resilience Directive (CER).

## **Cybersecurity actielijnen binnen het ministerie van IenW**

Binnen IenW wordt gewerkt aan het verhogen en verstevigen van cyberweerbaarheid:

### *1. Verhogen digitale weerbaarheid van de (vitale) sectoren*

De verantwoordelijkheid voor cyberveiligheid wordt, één van de speerpunten uit de NLCS, deels verplaatst van eindgebruikers naar de overheid en specifieke sectoren. IenW geeft hier invulling aan door nauw(er) samen te werken met (vitale) sectoren en adequate ondersteuning te leveren. Samen met de sector wordt gekeken naar het niveau van beveiliging dat past bij het actuele dreigingsniveau, waarbij de cyber-risico's die relevant zijn voor de sector worden meegenomen.

### *2. Verhogen digitale weerbaarheid van het IenW concern*

IenW geeft hier invulling aan door te voldoen aan nieuwe wet- en regelgeving zoals NIS 2.0. De opgeloste onvolkomenheid op het gebied van informatiebeveiliging vanuit de Algemene Rekenkamer geeft daar ook invulling aan. Hierbij is IenW zich in het bijzonder bewust van het belang van Operationele Techniek en handelt hiernaar. Tevens is IenW zich bewust van het belang van beveiliging van nieuwe technologieën zoals Quantum en Artificiële Intelligentie (AI) en handelt hier ook naar. Alle onderdelen van IenW worden betrokken bij de brede cybersecurity-aanpak omdat digitalisering binnen alle onderdelen is doorgedrongen en steeds verder toeneemt.

# Procesmatige randvoorwaarden

In voorgaande hoofdstukken hebben we u meegenomen in de feitelijke inhoudelijke werkzaamheden en verantwoordelijkheden van IenW. De ontwikkeling van deze inhoud ligt niet in beton gegoten, en u kunt hier als bewindspersoon uiteraard richting aan geven. Tegelijkertijd is er een aantal zaken die meer vast staan. Als er toch gekozen wordt voor het wijzigen van de randvoorwaarden, dan vindt u in dit hoofdstuk een kort overzicht van waar rekening mee gehouden moet worden en wat termijnen zijn van het wijzigen van beleid. Het hoofdstuk bevat onder andere een kort overzicht voor nationale wet- en regelgeving, Europese wet- en regelgeving en internationale verdragen. Ook nemen we u mee in het Beleidskompas.

## Wet- en regelgeving

### *Nationale wetgeving*

In onderstaande schema staan de gemiddelde doorlooptijden van nieuwe wet- en regelgeving opgenomen. Bestaande nationale wet- en regelgeving worden gewijzigd middel nieuwe wetsvoorstellen. Vaak bestrijken voorstellen tot wetswijziging meerdere bestaande wetten (een nieuw wetsvoorstel wordt nooit in een vacuüm gemaakt maar heeft vrijwel altijd gevolgen voor andere wet- of regelgeving).

### *Europese wetgeving*

#### *Gebondenheid aan EU-wetgeving*

- Nederland is verplicht de nakoming van het EU-recht te verzekeren. Dit is vastgelegd in de EU-verdragen. Dat betekent ook dat alle wetgeving die al is vastgesteld op Europees niveau, door Nederland nageleefd, uitgevoerd en gehandhaafd (en gesanctioneerd) zal moeten worden door ofwel de centrale overheid ofwel andere overheden. Ook moeten EU-richtlijnen volledig, correct en op tijd worden omgezet in nationale regels. Daarnaast moeten we uitvoering geven aan verordeningen. Dat laatste gebeurt bijvoorbeeld door in nationale regels het bevoegde gezag aan te wijzen en sancties te bepalen.
- Wanneer Nederland niet aan deze EU-verplichtingen voldoet, kan de Europese Commissie (hierna: Commissie) een inbreukprocedure starten. Dit kan resulteren in een veroordeling door het EU-Hof en leiden tot oplegging van een boete en dwangsom.
- Ook de nationale rechter toetst aan vastgestelde EU-wetgeving. Individuen, bedrijven, NGO's en anderen kunnen een rechtszaak starten als zij menen dat hun Europese rechten worden geschonden.

- Zij kunnen zo van de overheid naleving van EU wetgeving afdwingen.
- Er is geen centraal mechanisme waarmee Nederland zich zou kunnen onttrekken aan vastgestelde EU wetgeving. Een uitzondering is uittreding uit de Unie.
    - Verdere uitzonderingen om niet gebonden te zijn aan specifieke EU-wetgeving dienen expliciet in de betreffende EU wetgeving (verdragen, richtlijn, verordening, besluiten) te zijn afgesproken.

### Toekomstige onderhandelingen

- Op de beleidsterreinen van IenW heeft de Commissie een gedeelde bevoegdheid. Zowel de EU als haar lidstaten mogen wetgeving opstellen en bindende besluiten aannemen. Het gaat dan onder meer om beleidsterreinen als de interne markt, landbouw en visserij, milieu, klimaat, en energie. Hierbinnen heeft alleen de Commissie initiatiefrecht om op EU-niveau wetgeving te introduceren. Dit geldt ook voor wetgeving om bestaande wetgeving in te trekken/wijzigen.
- Het Europees Parlement of Raad/EU-lidstaten kunnen dit niet, en kunnen slechts de Commissie verzoeken wetgeving op te stellen/ in te trekken/te wijzigen.
- Nederland/IenW kan zich wel onttrekken aan de onderhandelingen over nieuwe wetgeving of herziening van bestaande wetgeving. Dit heeft echter in principe geen/weinig gevolgen voor de totstandkoming en inhoud van de uiteindelijke wetgeving, door het relatief beperkte stemgewicht van Nederland. Nederland zal echter wel gebonden zijn aan de uiteindelijke wetgeving zodra deze is vastgesteld.
- Eind 2024 treedt de nieuwe Europese Commissie aan; in juni vinden de verkiezingen plaats voor het Europees Parlement. Daarom wordt in 2024 weinig nieuwe wetgeving verwacht vanuit de EU. Afgaande op voorgaande Commissieperiodes zal 2025 vooral planvormend zijn. De meeste wetgeving wordt verwacht per 2026.

### Wettelijke regeling en indicatie van de gemiddeld doorlooptijden vanaf de start van de consultaties

	Wet (circa 2 jaar)	Algemene maatregel van bestuur (amvb) (9-12 mnd)	Koninklijk besluit (Kb) (1-2 mnd)	Ministeriële regeling (mr) (1-6 mnd)
<b>1a. (interdepartementale) voorbereiding</b>		x	x	x
<b>1b. Voorbereiding en internetconsultatie</b> 2-3 mnd	x	x		x
<b>2. Onderraden en ministerraad</b> >10 wkn	x	x		
<b>3. Raad van State*</b> 4-6 mnd	x	x		
<b>4. Tweede Kamer*</b> 4-6 mnd	x			
<b>5. Eerste Kamer</b> 2-4 mnd	x			
<b>6. Bekendmaking</b> >4 wkn	Staatsblad**	Staatsblad**	Staatsblad**	Staatscourant**

\*Het voorstel wordt door de Koning aan de Raad van State resp. Tweede Kamer aangeboden.

\*\* Na bekendmaking in het Staatsblad of Staatscourant kan een wettelijke regeling niet gelijk in werking treden. Er moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de voor wetgeving vastgestelde vaste verandermomenten (VVM).

### Internationale afspraken/verdragen

- Nederland is partij bij een groot aantal juridisch bindende internationale afspraken c.q. verdragen op IenW-terrein, waaronder op het gebied van milieu, zeevaart, en luchtvaart. Voorbeelden zijn het Göteborg Protocol inzake luchtkwaliteit, het Verdrag van Aarhus over toegang tot milieu-informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden, het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu van de Noordoostelijke Atlantische Oceaan, en het Verdrag van Chicago over internationale burgerluchtvaart.
- Opzegging van een verdrag is alleen mogelijk als het verdrag hierin voorziet. Het betreffende verdrag bepaalt dus of eenzijdige opzegging door een verdragspartij is toegestaan, en zo ja, onder welke voorwaarden en conform welke procedure.
- Hierbij is van belang dat het mogelijk is dat een verdrag bepaalt dat ook na opzegging bepaalde verdragsbepalingen of -verplichtingen gedurende een bepaalde periode van kracht blijven.
- Daarnaast is belangrijk dat veel verdragen op IenW-terrein, zoals het Göteborg Protocol en het Verdrag van Aarhus, zogenaamde 'gemengde verdragen' zijn. Bij deze verdragen zijn zowel de EU als de EU-lidstaten partij. Dit heeft tot gevolg dat in het geval Nederland uit een dergelijk verdrag stapt, hij gebonden zal blijven aan dit verdrag via de band van de EU voor zover de EU verdragsverplichtingen heeft.

## Beleidskompas

Het Beleidskompas is een interdepartementaal instrument dat alles bevat wat essentieel is voor een goede beleidsvoorbereiding. Het kompas (niet te verwarren met het Kompas IenW, waarover u meer leest in het organisatiedeel), bestaat uit vijf stappen. Met het doorlopen van deze vijf stappen wordt verder ingegaan op: het probleem; het doel; opties om het doel te realiseren; gevolgen van de opties; en de voorkeursoptie. Het Beleidskompas biedt bij elke stap ook praktische handreikingen, best practices en wijst op contactpersonen die kunnen helpen. Eén van de verplichte kwaliteitseisen is de doenvermogen-toets. Deze ziet erop toe dat mensen beleid, wet- en regelgeving niet alleen begrijpen, maar er ook naar kunnen handelen.

# Financiën

## H-XII Beleidsbegroting, Deltafonds, Mobiliteitsfonds en omvang begrotingen

Het departement van IenW kent 3 begrotingen; de beleidsbegroting (HXII), het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. De minister van Financiën verzamelt alle afzonderlijke begrotingen en biedt ze elk jaar op Prinsjesdag (de 3<sup>e</sup> dinsdag van september) aan de Tweede Kamer aan, samen met de Miljoenennota en het Belastingplan. Deze begrotingen zijn wetten en zijn een jaar geldig. In de maanden na Prinsjesdag komen alle ministers en staatssecretarissen in de Tweede Kamer om de plannen van het kabinet met de Kamerleden te bespreken. Als de plannen door de Tweede en de Eerste Kamer zijn goedgekeurd kunnen de begrotingen worden vastgesteld en kan het geld in het betreffende jaar worden uitgegeven. Blijkt in de loop van het jaar dat er meer of minder geld nodig is dan het vastgestelde bedrag per artikel dan wordt de begroting gewijzigd met een zogenaamde supplettoire begrotingswet (Voorjaarsnota en Najaarsnota).

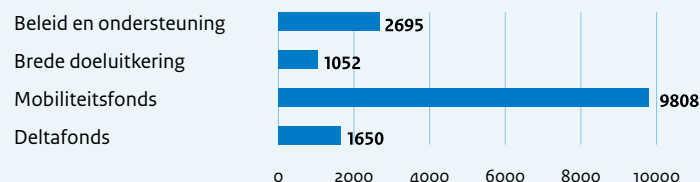
Als het jaar voorbij is controleren de Auditdienst Rijk en de Algemene Rekenkamer of de uitgaven volgens de regels zijn uitgegeven. Dit is doorgaans voor meer dan 99% het geval. Ook het Jaarverslag en de Slotwet wordt aangeboden aan de Tweede Kamer op de 3<sup>e</sup> woensdag van mei. Meer informatie over begrotingen in het algemeen vindt u in Het Grote Begrotingsboek.

De IenW-begroting vormt Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting en kent daarnaast nog twee fondsen: het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds (zie ook [rijksbegroting.nl](#)). Het geld dat op de artikelen van Hoofdstuk XII staat en waarvoor de Kamer goedkeuring heeft gegeven dient te worden uitgegeven voor het einde van dat jaar. Maximaal 1% van de totale uitgaven kan over de jaargrens worden 'meegenomen' naar een volgend jaar.

Projecten die vanuit het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds op de XII begroting worden verantwoord zijn uitgezonderd van deze begrotingsregel. Het geld in de fondsen kan over de jaargrens worden 'meegenomen'. Dat is nodig omdat er complexe projecten uit worden betaald die soms aangepast worden, versnellen of vertragen en zich niet aan jaargrenzen houden. Ook de fondsen worden meerjarig geraamd. Hierdoor is het mogelijk deze vaak langlopende projecten vooruit te plannen en van financiële dekking te voorzien. Met andere woorden; ook het geld wat in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds zit, is uitgezonderd van die regel. Eventuele onderuitputting (geld wat overblijft) mag meegenomen worden naar het volgende jaar.

### Uitgaven IenW-begrotingen 2024 na NvW

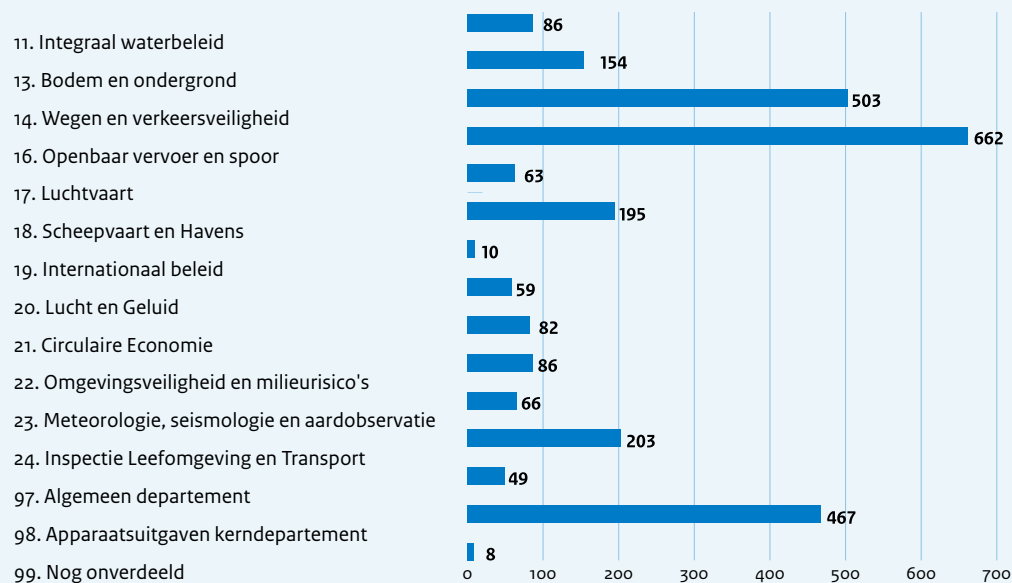
(x € 1 mln.). Totaal IenW-begrotingen € 15.204.937.000



### **Uitgavenruimte Begroting**

Op de begroting Hoofdstuk XII is tot en met 2028 gemiddeld € 3,4 miljard per jaar aan uitgavenruimte beschikbaar (stand NvW OB2024). Deze beschikbare ruimte is gereserveerd voor beleidsuitgaven, apparaatsuitgaven en voor de zogenaamde Brede Doeluitkering (€ 1,1 miljard). Dit is een jaarlijkse uitkering aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor het doen van infrastructuur-gerelateerde uitgaven. In de figuur hiernaast zijn de overige € 2,0 miljard aan uitgaven uitgesplitst naar de verschillende artikelen. Het budget op artikel 16 is aanzienlijk opgehoogd naar aanleiding van de motie Bikker c.s. middels twee Nota van Wijzigingen. Het aanvullende budget is bedoeld om het openbaar vervoer extra te steunen. Op het moment van het opstellen van de Nota van Wijzigingen was nog niet bekend op welke wijze de middelen ter beschikking worden gesteld, waardoor ze volledig op artikel 16 zijn geplaatst. Bij de 1<sup>e</sup> suppletoire begroting 2024 zal dit budget naar de juiste begrotingsposten worden overgeheveld.

### **Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen excl. BDU (bedragen x € 1 miljoen)**



### Uitgavenruimte Mobiliteitsfonds

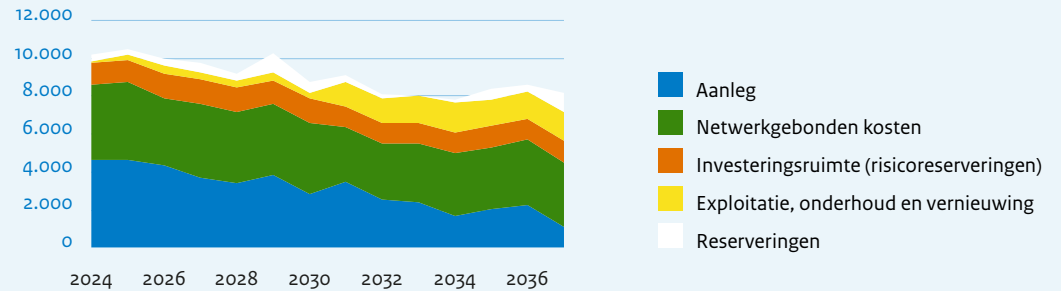
Op het Mobiliteitsfonds is in de periode 2024 tot en met 2037 126,8 miljard beschikbaar (stand NvW OB2024). Dit komt neer op gemiddeld € 9,1 miljard per jaar. Deze middelen zijn bestemd voor het aanleggen en ook exploiteren en instandhouden van infrastructuur. Het overgrote deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken.

Op het Mobiliteitsfonds artikel 11 (verkenningen, reserveringen en investeringsruimte) is tot en met 2037 in totaal circa € 23,1 miljard geraamd. Deze budgetten zijn bijna in zijn geheel bestemd voor projectverkenningen, beleidsreserveringen, het opvangen van risico's en tegenvallers. De budgetten op dit artikel worden aangeduid als de "planflexibele ruimte", omdat voor een deel daarvan nog geen juridische of bestuurlijke verplichtingen zijn aangegaan. Om die reden zijn ze makkelijker te heroverwegen. Desondanks kan een heroverweging van een project gevoelig liggen bij medeoverheden of andere stakeholders.

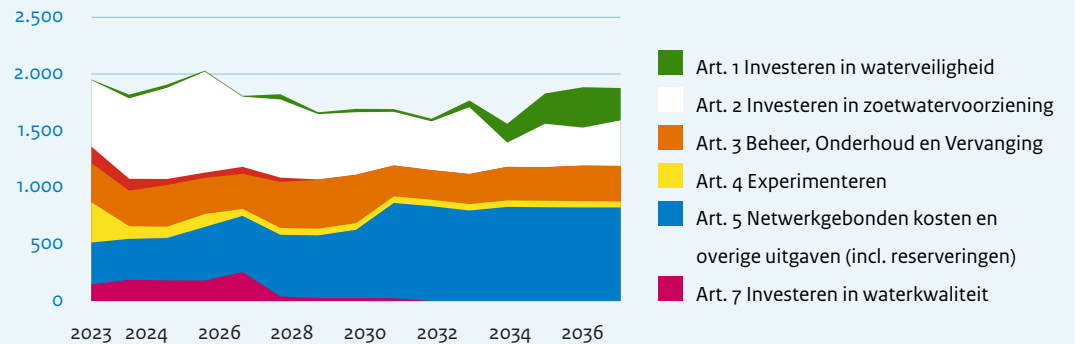
Ondanks de hoeveelheid middelen die beschikbaar zijn op het Mobiliteitsfonds, worden er ook tegenvallers verwacht. In de beantwoording op vragen bij de Begrotingsbehandeling 2024 is de Kamer geïnformeerd over verwachte tegenvallers (groter dan 500 miljoen) in de periode t/m 2028. Zo zal de vervangings- en renovatiebehoefte meerjarig toenemen vanwege verouderde kunstwerken uit het naadloze tijdperk en intensiever gebruik. Dit kan resulteren in een aanvullende opgave van enkele miljarden. Ook zijn er tekorten bij een aantal projecten, zoals de 17 gepauzeerde projecten en de Noord/Zuidlijn. Dit resulteert ook in een miljardenopgave. Er zijn keuzes nodig om de begroting op langere termijn structureel in evenwicht te brengen. Hierbij moet onder andere ook rekening worden gehouden met de maakbaarheid en stikstof.

### Mobiliteitsfonds

(stand begroting na nota van wijziging 2024)  
Totaal periode 2024-2037 € 126,8 miljard



### Budgetten Deltaprogramma



### **Uitgavenruimte Deltafonds**

Ook het Deltafonds heeft in de begroting van 2024 een financiële vulling tot en met 2037. In de periode 2024-2037 is circa € 25 miljard beschikbaar, waarmee het jaarlijkse budget gemiddeld op € 1,8 miljard uitkomt. Een groot deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken. Tot en met 2037 is in totaal nog € 1,4 miljard aan budgettaire ruimte beschikbaar waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, de zogenoemde investeringsruimte.

Het grootste deel van de budgetten op het Deltafonds is vastgelegd in bestuurlijke afspraken of juridische verplichtingen. De flexnorm bedraagt met € 5,4 miljard ongeveer 22% van het begrotingstotaal. Hieronder vallen de grote beleidsprogramma's Deltaprogramma Zoetwater, Integraal Riviermanagement en de Programmatische Aanpak Grote Wateren en de reservering voor instandhouding (samen ca. € 3,7 miljard) maar ook de investeringsruimte van € 1,4 miljard. Hierin is € 0,25 miljard aan risicoreserveringen opgenomen.

Er zijn forse donderwolken (financiële risico's) die naar verwachting op het Deltafonds moeten worden opgevangen de komende jaren. Een van de grote risico's vormen de toegenomen kosten voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Recent is ingeschat dat de totale kosten van het HWBP ca. € 12 miljard hoger liggen dan tot nu toe geraamd. In het kader van de herijking van de deltabeslissingen in 2026 zullen ook de financieringsafspraken met de waterschappen voor het HWBP moeten worden herzien om deze meerkosten te dekken

### **Verlenging en Investeringsruimte**

Vanaf de ontwerpbegroting 2018 kennen de fondsen een looptijd van veertien jaar (vijftien inclusief het uitvoeringsjaar) en worden de fondsen jaarlijks met één jaar verlengd. De middelen die vrijkomen door deze verlenging worden bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die nodig zijn voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal. De resterende middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte op de fondsen. Deze zijn beschikbaar voor tegenvallers, risico's en projecten. In de investeringsruimte worden ook project overstijgende risicoreserveringen getroffen. Risicoreserveringen binnen het Mobiliteitsfonds worden ter besluitvorming aan beide bewindspersonen voorgelegd. Op het Deltafonds wordt dit enkel aan de minister voorgelegd.

### Financiering RWS en ProRail

De omzet van RWS zoals geraamd in de Ontwerpbegroting 2023 was in totaal ca. €3,6 miljard, waarvan €3,3 miljard gefinancierd werd vanuit het moederdepartement IenW. De overige ca. €0,3 miljard is afkomstig van overige departementen en derden. Van de €3,3 miljard uit het moederdepartement bestaat ruim €2,5 miljard uit de agentschapsbijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds, en ruim €0,7 miljard uit de agentschapsbijdrage Deltafonds.

ProRail wordt voor ongeveer 80% gefinancierd uit Rijksbijdragen, voor ongeveer 15% uit opbrengsten van de gebruiksvergoeding die vervoerders betalen en verder voor ongeveer 5% uit bijdragen van andere overheden voor regionale projecten. De 80% rijksbijdrage bestaat uit een jaarlijkse subsidie van IenW die in 2022 circa € 1,9 miljard inclusief BTW bedroeg voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor (EOV). Voor de aanleg van nieuwe infrastructuur ontving ProRail in 2022 circa € 0,7 miljard van het rijk via de MIRT-systematiek subsidiebeschikkingen en € 0,2 miljard voor geïntegreerde contractvormen (PPS).

### Instandhouding

Een belangrijke taak van zowel ProRail als RWS is het onderhouden oftewel in stand houden van het bestaande netwerk. In het coalitieakkoord van Rutte IV zijn extra middelen vrijgemaakt voor de instandhouding van onze netwerken. Daarnaast is in 2023 besloten tot een verschuiving van middelen en capaciteit van aanleg- naar instandhoudingsprojecten. Tezamen vormt dit de basis voor ons streven om voor de instandhouding van alle netwerken toe te werken naar een volumegroei tot een totaalbedrag van €5 miljard per jaar.

Op RWS-terrein vormen het Beheer en Onderhoud (BenO) en de Vervanging en Renovatie (VenR) van het netwerk samen de instandhouding. Vorig jaar zijn afspraken gemaakt over de groei van het productievolume van RWS naar het maximaal maakbare niveau van €3 miljard per jaar (prijspeil 2023) in de periode tot 2030, waarvan €2,2 miljard per jaar voor BenO en € 0,8 miljard per jaar voor VenR. Ter vergelijking: in 2021 bedroeg de instandhoudingsproductie van RWS circa € 1,8 miljard. Voor de inzet van de BenO middelen is o.a. het Basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld, voor de VenR opgave wordt gewerkt aan een meerjarig uitvoeringsplan. Zie voor nadere toelichting het onderwerp Unit Instandhouding RWS-netwerken.

Ook bij de instandhouding van het spoornetwerk wordt toegewerkt naar een hoger productievolume. Voor ProRail gaat het om een volume van ca. €1,78 miljard (prijspeil 2021). Voor het spoornetwerk wordt een vergelijkbaar proces als voor de RWS-netwerken doorlopen, waarbij het bestaande, periodieke proces voor valideren van de budgetbehoefte wordt gevolgd. ProRail is eind 2022 gestart met het in kaart brengen van de instandhoudingsbehoefte. De uitkomsten daarvan zijn vanaf circa april 2023 tot en met najaar 2023 extern gevalideerd. Uit de validatie blijkt dat de budgetbehoefte vanaf 2026 aanzienlijk groter is dan de hiervoor beschikbare middelen. Om die reden zullen in 2024 net als bij RWS besparingsopties uitgewerkt worden en eveneens extern gevalideerd worden. De uitkomsten van de validatie worden gebruikt bij de vaststelling van de nieuwe instandhoudingsprogrammering voor het spoor voor de periode vanaf 2026. In 2024 informeren we de Kamer hierover. Zie voor nadere toelichting het onderwerp Aansturing ProRail.

### Overprogrammering

Op de fondsen wordt vanaf de ontwerpbegroting 2014 gewerkt met overprogrammering. Dit wil zeggen dat er in de eerste jaren van de looptijd van het fonds meer programma uitgaven zijn geraamd dan dat er budget beschikbaar is. Over de gehele looptijd van het fondsen is het aanlegprogramma volledig gedekt. Het instrument overprogrammering wordt ingezet om te de kans te verhogen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert namelijk dat infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorziene omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderbesteding van het beschikbare budget.

### Grote Projecten (ten behoeve van rapportage aan Tweede Kamer)

De Tweede Kamer kan besluiten dat een beleidsterrein of project zo belangrijk is dat ze hierover uitgebreide informatie van de bewindspersonen wil ontvangen. Hiertoe kan zij dit beleidsterrein of project aanmerken als Groot Project. Om in aanmerking te komen voor de status van Groot Project moet een project aan een aantal criteria voldoen. Er moet bijvoorbeeld een aanzienlijk financieel belang mee gemoeid zijn en/of er moeten belangrijke gevolgen voor de samenleving of het Rijk aan verbonden zijn.

Wanneer een project is aangewezen als Groot Project brengt dat verplichtingen mee voor de verantwoordelijke minister: de minister dient minimaal één keer per half jaar een voortgangsrapportage uit te brengen. Daarnaast moet de minister minstens eenmaal per jaar een accountantsrapport naar de Kamer sturen met een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage en over de beheersing en het beheer van het project.

Op dit moment spelen bij IenW de volgende Grote Projecten:

1. Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)-2
2. European Rail Traffic management System (ERTMS) Van de volgende projecten zal binnen afzienbare termijn de grootprojectstatus worden beëindigd (eindevaluatie):
3. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

### Nationaal Groeifonds

Het Nationaal Groeifonds (NGF) investeert in projecten die een zo groot mogelijke bijdrage leveren aan duurzame en structurele economische groei. Dit doet het Nationaal Groeifonds samen met initiatiefnemers en andere investeerders. Met het Nationaal Groeifonds trekt het kabinet tussen 2021 en 2025 €20 miljard uit voor projecten. Hiervoor wordt geld geleend buiten de gewone begroting om. Het is de bedoeling dat dit zich op termijn terugverdient in een hogere economische groei. Het Nationaal Groeifonds wordt beheerd door de ministers van Economische Zaken en Klimaat en Financiën. Zij beheren gezamenlijk het fonds namens het kabinet.

Het gaat om gerichte investeringen op twee terreinen waar de meeste kansen aanwezig zijn voor structurele en duurzame economische groei: Kennisontwikkeling en Onderzoek, ontwikkeling en innovatie.

## Afkortingenlijst

Binnen IenW komen veel afkortingen voor. Hieronder vindt u een greep uit de meest gebruikte afkortingen.

ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
BSK	Bestuurskern	IPO	Interprovinciaal Overleg
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen	KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
CDIB	Concern Directie Informatie Beleid	KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
CDMO	Concern Directie Mens en Organisatie	LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
DBO	Directie Bestuursondersteuning	NGF	Nationaal Groeifonds
DCO	Directie Communicatie	NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	OVS	Openbaar vervoer en spoor
DGLM	Directoraat - Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken	RDW	Dienst Wegverkeer
DGMI	Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	Rli	Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit	RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
DGWB	Directoraat-Generaal Water en Bodem	RWS	Rijkswaterstaat
DP	Directie Participatie	UDAC	Uitvoering en Decentraal Advies en Control
FEZ	Financieel-Economische Zaken	UvW	Unie van Waterschappen
FIB	Financiën en Integrale Bedrijfsvoering	VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
HBJZ	Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken	zbo	Zelfstandig bestuursorgaan

Introductiedossier 2024 – Inhoudelijk deel is een uitgave  
van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Versie april 2024

