Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026

Nr. 1

VOORSTEL VAN WET
Ontvangen 16 september 2025

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

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat ingevolge artikel 105 van de Grondwet de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Rijk bij de wet moet worden vastgesteld en dat artikel 2.1 van de Comptabiliteitswet 2016 bepaalt welke begrotingen tot de rijksbegroting behoren;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1

De bij deze wet behorende departementale begrotingsstaat voor het jaar 2026 wordt vastgesteld.

Artikel 2

De bij deze wet behorende begrotingsstaat inzake de agentschappen voor het jaar 2026 wordt vastgesteld.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

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

Gegeven

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Vastgestelde departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
	Totaal	**3.860.147**	**3.759.518**	**582.204**
	Beleidsartikelen			
11	Integraal waterbeleid	73.721	99.892	0
13	Bodem en Ondergrond	151.495	119.539	0
14	Wegen en verkeersveiligheid	392.585	400.246	5.782
15	Vrachtwagenheffing	374.484	374.484	539.000
16	Openbaar vervoer en spoor	26.511	32.998	0
17	Luchtvaart	267.890	125.057	12.711
18	Scheepvaart en havens	135.592	158.239	0
19	Internationaal Beleid	10.102	11.030	802
20	Lucht en geluid	54.870	60.816	1.000
21	Circulaire Economie	65.775	69.734	0
22	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	106.971	98.115	250
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	82.553	83.493	0
24	Handhaving en toezicht	228.514	230.713	16.678
25	Brede doeluitkering	1.296.254	1.296.254	0
	Niet-beleidsartikelen			
97	Algemeen departement	64.242	57.287	1.101
98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	528.588	541.621	4.880
99	Nog Onverdeeld	0	0	0

Vastgestelde begrotingsstaat inzake de agentschappen voor het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

	Baten	Lasten	Saldo
Rijkswaterstaat	4.742.556	4.740.121	2.435
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	127.130	127.130	0
Totaal	**4.869.686**	**4.867.251**	**2.435**

Vastgestelde begrotingsstaat inzake de agentschappen voor het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

	Totaal kapitaaluitgaven	Totaal kapitaalontvangsten
Rijkswaterstaat	105.858	81.752
Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	10.261	4.044
Totaal	**116.119**	**85.796**

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 XII **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026**

Nr. 2 **MEMORIE VAN TOELICHTING**

INHOUDSOPGAVE

A. Algemeen 3

1 Geraamde uitgaven en geraamde ontvangsten 3

2 Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel 4

3 Leeswijzer 5

B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen 8

1. Beleidsagenda 9
1.1 Beleidsprioriteiten 9
1.2 Motie Schouw - Herstel en Veerkrachtplan 20
1.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties 21
1.4 Openbaarheidsparagraaf 26
1.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda 28
1.6 Overzicht risicoregelingen 29

2. Beleidsartikelen 31
2.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid 32
2.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond 52
2.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 64
2.4 Artikel 15 Vrachtwagenheffing 88
2.5 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor 99
2.6 Artikel 17 Luchtvaart 115
2.7 Artikel 18 Scheepvaart en Havens 135
2.8 Artikel 19 Internationaal Beleid 157
2.9 Artikel 20 Lucht en Geluid 164
2.10 Artikel 21 Circulaire Economie 175
2.11 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisco's 187
2.12 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie 207
2.13 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport 218
2.14 Artikel 25 Brede Doeluitkering 226
2.15 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen 228

3. Niet-beleidsartikelen 230
3.1 Artikel 97 Algemeen Departement 230
3.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement 233
3.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld 236

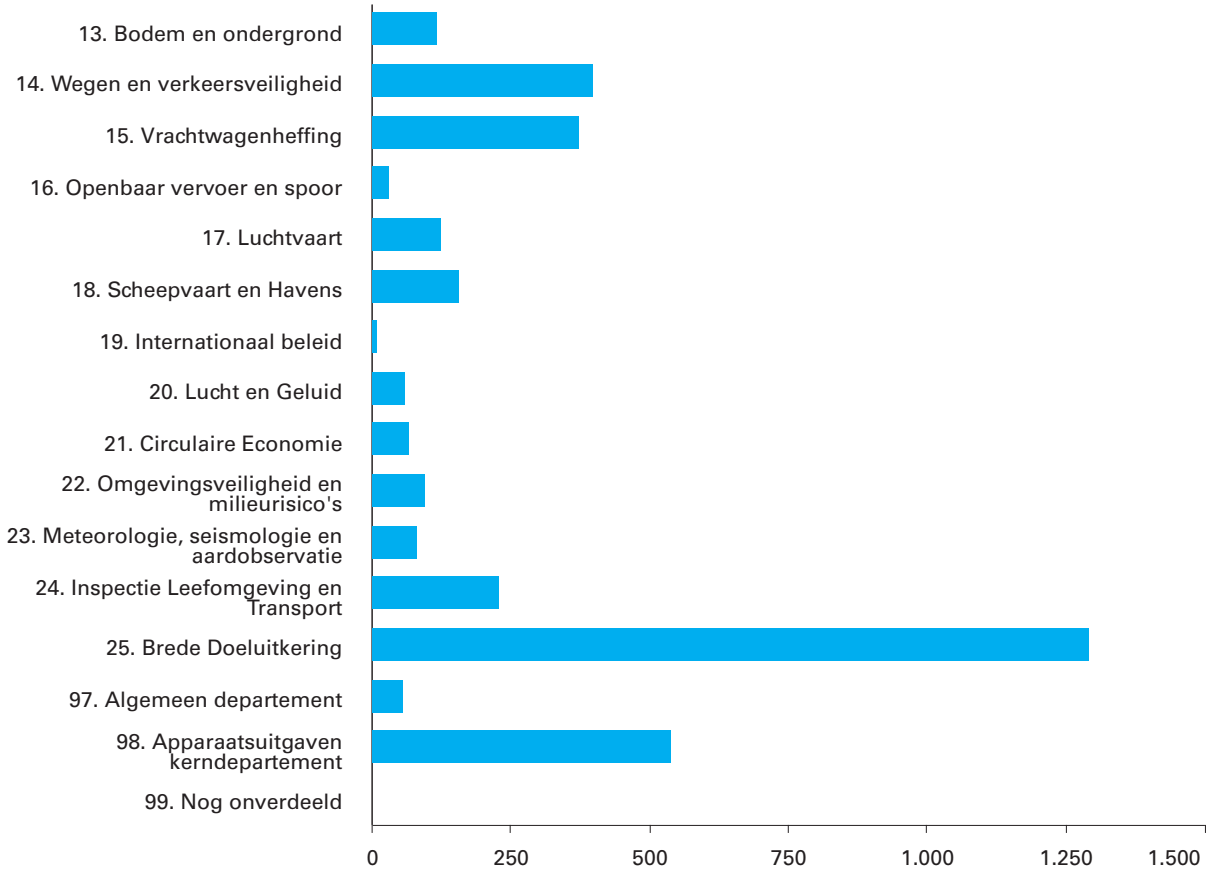
4. Begroting agentschappen 237
4.1 Agentschap Rijkswaterstaat 238
4.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut 246

C. Bijlagen 253
Bijlage 1: ZBO's en RWT's 253
Bijlage 2: Specifieke uitkeringen 255
Bijlage 3: Subsidieoverzicht 259
Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda 283
Bijlage 5: Afkortingenlijst 312

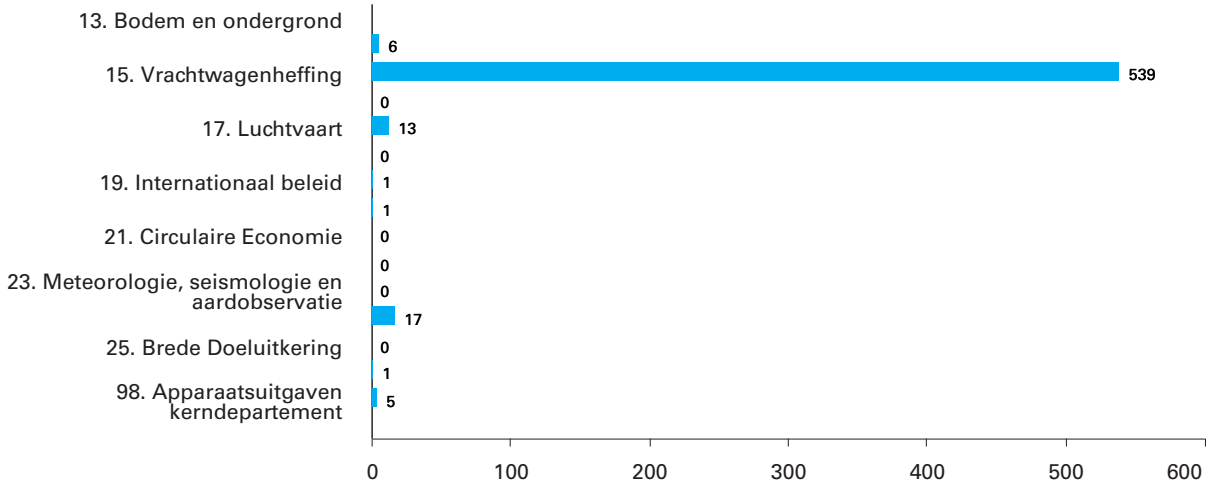
A. ALGEMEEN

1 Geraamde uitgaven en geraamde ontvangsten

Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 3.759,5 miljoen.



Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 582,2 miljoen.



2 Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel

Wetsartikel 1
De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

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

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

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

Wetsartikel 2
Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en de lasten, het saldo van de baten en de lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de in de staat opgenomen agentschappen voor het onderhavige jaar vastgesteld. De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden toegelicht in onderdeel B (Begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel in de paragraaf inzake de agentschappen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

R. Tieman

3 Leeswijzer

Algemeen
Voor u ligt de begroting 2026 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

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

1. Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII, Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) voor het jaar 2026 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. Na de leeswijzer volgt de Beleidsagenda waarin een overzicht is gegeven van de prioriteiten voor 2026 en de hoofdlijnen van het (budgettaire) beleid. Daarna is eerst op hoofdlijnen inzicht verstrekt in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijzigingen ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
3. In de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel wordt per beleidsartikel beschreven wat per beleidsthema de algemene doelstelling is, wat de rollen en verantwoordelijkheden van de Minister hierbij zijn en welke budgetten er per financieel instrument voor het beleidsthema zijn begroot. Tevens zijn de begrotingen van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) opgenomen.
4. De bijlagen bestaan uit:
    - Bijlage 1: ZBO's en RWT's
    - Bijlage 2: Specifieke uitkeringen
    - Bijlage 3: Subsidieoverzicht
    - Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda
    - Bijlage 5: Afkortingenlijst

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

Extracomptabele verwijzingen naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds
Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer is in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften een tabel met extracomptabele verwijzingen toegevoegd bij de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII die een relatie hebben met de artikelen op het Mobiliteitsfonds of het Deltafonds. Deze tabel staat onder de tabel «budgettaire gevolgen van beleid» en verwijst naar de totale uitgaven die worden verantwoord op de desbetreffende artikelen van de fondsen. Hiermee worden de beleidsprestaties van de investeringen, die worden verantwoord op de investeringsfondsen, betrokken bij het formuleren van het integrale beleid van IenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn verantwoord in de begroting Hoofdstuk XII.

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale

hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. De Raad vraagt voor 2025 en 2026 aandacht voor de waterkwaliteit en voor de doeltreffende uitvoering van het Herstel- en Veerkrachtplan (HVP), met inbegrip van het REPowerEU-hoofdstuk. In de beleidsagenda wordt bij de beleidsprioriteiten in paragraaf «Nederland Leefbaar» en in «artikel 11: Integraal Waterbeleid» ingegaan op de waterkwaliteit en in «onderdeel 1.2» op het HVP.

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

Groeiparagraaf
Informatiewaarde en leesbaarheid begroting
Op verzoek van de rapporteurs van de Tweede Kamer is IenW in de begroting 2023 gestart met het vergroten van de Informatiewaarde van de beleidsbegroting HXII. Bij het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) over de IenW begrotingen 2025 zijn twee moties ingediend:
1. De Kamer verzoekt de regering om bij de begroting van 2026 op alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen, deze doelen SMART te formuleren en eenduidig per beleidsartikel te formuleren.
2. De Kamer verzoekt de regering om bij de uitwerking van de begroting van 2026 specifiek inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen al deze doelen, inclusief subdoelstellingen, behaald zullen worden.

Aan motie 1 is in de begroting 2026 invulling gegeven door de subdoelen uit de begroting 2025 om te zetten naar meer SMART geformuleerde doelen en door in te zetten op minder specifieke doelen en subdoelen. Ook zijn er meer meetbare gegevens opgenomen. Ter invulling van motie 2 is bij de toelichting op de financiële instrumenten de koppeling gelegd met de relevante specifieke doelen.

Met de in de begroting 2026 doorgevoerde verbeteringen is weer een stap gezet in het vergroten van de Informatiewaarde van de begroting. Het vergroten van de Informatiewaarde is een voortdurend proces. In de begroting 2027 wordt wederom ingezet op het verder verhogen van de informatiewaarde.

Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen
Het gebruik van artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen van de begroting Hoofdstuk XII wordt opgeheven. Het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds werden tot dusverre gevoed via de beleidsbegroting van Infrastructuur en Waterstaat (HXII). Vanaf 2026 worden de fondsen direct gefinancierd vanuit de schatkist en worden overhevelingen van andere departementen rechtstreeks aan de betreffende artikelen op de fondsen toegevoegd. Hierdoor wordt de administratieve last verminderd en wordt de verdeling van middelen tussen de beleidsbegroting HXII en de fondsen beter inzichtelijk gemaakt.

Nieuwe regeling agentschappen
Per 1 januari 2025 is de nieuwe Regeling Agentschappen ingegaan en de wijzigingen die gevolgen hebben op de begroting van een agentschap zijn verwerkt in de rijksbegrotingsvoorschriften 2025. De nieuwe regeling sluit meer aan bij de Titel 9 van Boek 2 Burgerlijk Wetboek (BW) (nader uitgewerkt in de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving) als het gaat om omzetverantwoording. Omzet zal verantwoord worden op basis van activiteit, zoals gebruikelijk is in de publieke en private sector anders dan het Rijk, in plaats van op basis van bron van herkomst. Daarnaast geeft de nieuwe regeling de mogelijkheid voor bekostiging op basis van output en/of input. De begrotingen van de agentschappen zijn, conform de aangepaste rijksbegrotingsvoorschriften 2025, opgesteld op basis van de nieuwe categorieën van baten.

Vereenvoudiging begrotingsstukken
Om de begrotingsstukken te vereenvoudigen is door het Ministerie van Financiën kritisch gekeken naar het aantal bijlagen in relatie tot de informatiebehoefte van de Kamer. Hiertoe is bij de Voorjaarsnota een voorstel gedaan om een aantal bijlagen ofwel te laten vervallen, danwel alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement op te nemen. Als gevolg hiervan zijn de volgende bijlagen op deze begroting met ingang van de begroting 2026 komen te vervallen:
- Verdiepingsbijlagen: Deze is rijksbreed komen te vervallen.
- Bijlagen met overzicht van moties en toezeggingen: Deze is rijksbreed komen te vervallen.
- Rijksuitgaven Caribisch Nederland: Deze wordt alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement opgenomen. Voor de Rijksuitgaven Caribisch Nederland is dat BZK.
- Nationaal Groeifonds: Deze wordt alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement opgenomen. Voor het Nationaal Groeifonds is dat EZ.
- Klimaatfondsbijlage: Deze wordt alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement opgenomen. Voor het Klimaatfonds is dat KGG.

Tevens is in het kader van de vereenvoudiging van de begrotingsstukken de bijlage «Overzichtsconstructie Milieu» komen te vervallen. Deze bijlage maakte sinds de begroting 2003 onderdeel uit van de begrotingsstukken en had met name een informerende functie voor de Staten-Generaal.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELEN

1. Beleidsagenda

1.1 Beleidsprioriteiten

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland. Samen met Rijkswaterstaat, de Inspectiedienst voor Leefomgeving en Transport en vele andere partner-organisaties zorgen we voor een mooi Nederland met sterke dijken, waarin je veilig en snel van A naar B komt. Samen werken we aan een land met schone lucht, een schone bodem, schoon water en een schone economie. Een land waar we slim omgaan met grondstoffen en materialen zoveel mogelijk hergebruiken.

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie. Om Nederland goed bereikbaar te houden heeft de instandhouding van onze infrastructuur prioriteit. Groot onderhoud aan wat we al hebben dus. Nieuwe woningen vragen om nieuwe infrastructuur en strategische plaatsing van belangrijke faciliteiten. Met de energietransitie verandert het wagenpark op de Nederlandse wegen. Elektrisch rijden wordt steeds gewoner. In de transitieperiode moet elektrisch rijden lonen, maar moeten we ook oog houden voor de betaalbaarheid van de brandstofauto. Luchtvaart is een cruciale vorm van vervoer voor de internationale bereikbaarheid van Nederland. Daarom wordt het luchtruim herzien. De rechtspositie van omwonenden rondom luchthavens is een belangrijke factor in de besluitvorming. Een eerste stap is het verminderen van het geluid rondom Schiphol met 15%. De andere 5% van het totale geluidsdoel wordt later ingevuld. Nederland heeft van oudsher een sterke maritieme sector. Onze zeehavens zijn belangrijke logistieke schakels tussen Europa en de rest van de wereld. Om de waarde deze sector behouden investeren we in onze maritieme maakindustrie en in (cyber)veiligheid. Want de internationale dreiging is reëel. We trekken hierin op met Europese partners.

Nederland is één van de veiligste delta's ter wereld. Om dat zo te houden nu het weer extremer wordt en de zeespiegel stijgt, is het van groot belang te blijven werken aan waterveiligheid. Daarom wordt het Hoogwaterbeschermingsprogramma van Rijk en waterschappen herijkt. De herziene versie wordt begin 2026 gepubliceerd en zorgt ervoor dat in 2050 alle dijken veilig zijn. De Nationale Klimaatadaptatiestrategie 2026 (NAS'26) wordt, zoals in het regeerprogramma aangekondigd, in 2026 ook herzien. Daaraan werkt IenW samen met zeven andere ministeries en een aantal kennisinstituten. De NAS'26 draait om de vraag hoe we Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar inrichten als de zeespiegel stijgt en het weerbeeld structureel andere eisen aan onze waterhuishouding gaat stellen. Veiligheid gaat ook over ons verkeer. Daarom wordt bij elke ingreep aan de infrastructuur naar verkeersveiligheid gekeken, stellen we strenge eisen aan voertuigen, en wijzen we met overheidscampagnes op het belang van veilig gedrag op de weg.

Iedereen moet zichzelf veilig voelen in het OV, altijd en overal. Als reiziger en als medewerker. Agressie tegen personen staan we niet toe. Het kabinet zet stevige stappen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te verbeteren en presenteert in 2026 hiervoor een convenant en uitvoeringsplan. Een belangrijk onderdeel hiervan is OV-boa's toegang geven tot het rijbewijzenregister. Om de agressie in het OV een halt toe te roepen, willen we ervoor zorgen dat OV-boa's in 2026 zelfstandig de identiteit van zwartrijders en overlastgevers kunnen vaststellen.

Besluitvorming over veilige eindberging van nucleair afval wordt versneld. Het plan is naar verwachting in 2027 klaar. In 2026 wordt duidelijk welke omgevingsdiensten voldoen aan de robuustheidscriteria en wordt naar verwachting het wetsvoorstel voor het versterken van het VTH-stelsel behandeld in de Tweede Kamer. De internationale onrust dwingt IenW tot versterking van digitale veiligheidsmaatregelen voor het kerndepartement en uitvoeringsorganisaties zoals Rijkswaterstaat en de vitale sectoren zoals drinkwater, waterbeheer en weg- en spoorvervoer We versterken de weerbaarheid van het spoor zodat onze spoorverbindingen niet alleen voldoen aan NAVO-normen, maar ook beter bestand zijn tegen digitale en fysieke dreigingen.

Om Nederland leefbaar te houden werkt IenW aan verbetering van de waterkwaliteit en de beschikbaarheid van schoon drinkwater. Het Nationaal MilieuProgramma (NMP) zal beschrijven wat nodig is om in 2050 een gezonde, schone en veilige leefomgeving te hebben. IenW werkt daarnaast aan de transitie naar een circulaire economie, waarin strategische grondstoffen maximaal worden hergebruikt. Daarmee verkleinen we onze afhankelijkheid van andere landen, vergroten we onze autonomie en versterken we ons verdienvermogen. Dit biedt tegen de achtergrond van de geopolitieke spanningen ook kansen. Het is bij dit alles belangrijk om zowel oog te houden voor de concurrentiepositie van bedrijven als een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Dat staat voor IenW steeds centraal.

Als IenW blijven we ons inspannen om onze bedrijfsvoering en uitvoering te verduurzamen. In 2026 rapporteren we daarover in het IenW-duurzaamheidsverslag en werken we aan de hand van handboek 4.0 van de CO2-Prestatieladder.

Nederland bereikbaar
Keuzevrijheid in mobiliteit
Goede bereikbaarheid is essentieel voor een gezond land met een sterke economie. De vrijheid om zelf te kiezen voor de wijze waarop je je verplaatst is een groot goed. IenW werkt aan een mobiliteitssysteem waarbij deze keuzevrijheid centraal staat. Daarvoor wordt geïnvesteerd in verschillende vormen van mobiliteitsinfrastructuur. Bijvoorbeeld in het onderhoud van wegen, verbeteringen van het openbaar vervoer en gezamenlijk met decentrale overheden in de verdere uitrol van fietsinfrastructuur. Zo wordt in 2026 gestart met het project ViA15, een verlenging van de A15 en verbreding van de A12 en A15 om de bereikbaarheid rondom Arnhem te verbeteren.

Ook de betaalbaarheid van vervoer blijft prioriteit. IenW zet zich in 2026 in om autorijden en het openbaar vervoer betaalbaar te houden. Zo stimuleert het kabinet elektrische auto's. Dat gebeurt door lagere belastingtarieven. De korting die bezitters van elektrische voertuigen krijgen op de motorrijtuigenbelasting wordt per 2026 verhoogd van 25% naar 30%.

Tegelijkertijd heeft IenW de ambitie om in 2026 de *Onderwegpas* te realiseren. Dit is een reisproduct voor mensen met een laag inkomen waarmee zij gratis of tegen gereduceerd tarief kunnen reizen met het openbaar vervoer in de daluren. IenW blijft zich, waar dat mogelijk is, inzetten voor een openbaar vervoer dat toegankelijk blijft voor iedereen – nu en in de toekomst.

Naast het verbeteren van het vervoer draagt ook het organiseren van voorzieningen in de nabijheid bij aan een betere bereikbaarheid. In 2026 vult het kabinet zijn standpunt over Bereikbaarheid op Peil verder in. Dit gaat in samenwerking met verschillende regio's.

Bereikbaarheid (nieuwe) woningbouwgebieden
De ambitie van het kabinet is om jaarlijks honderdduizend woningen te bouwen. Die woningen moeten ook goed bereikbaar zijn. Er is € 2,5 miljard euro beschikbaar voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties. De besluitvorming over de concrete inzet van deze middelen vindt in het najaar van 2025 plaats. Uitgangspunt hierbij is het maken van realistische en uitvoerbare plannen waarbij onder andere de ervaringen van de eerdere impuls voor bereikbaarheid van nieuwe woonwijken en de adviezen van de expertgroep realistisch ramen worden meegenomen.

Instandhouding
De infrastructuur veroudert en kampt met uitgesteld onderhoud. Tegelijkertijd wordt onze infrastructuur intensiever gebruikt en zwaarder belast. Grootschalig onderhoud en vernieuwing is daarom noodzakelijk. Het kabinet geeft prioriteit aan deze instandhoudingsopgave, zodat Rijkswaterstaat en ProRail de komende jaren fors meer werk kunnen verzetten.

Het jaarlijkse instandhoudingsbudget voor het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem van Rijkswaterstaat groeit door naar ruim € 3 miljard euro in de periode tot 2030. Daarmee kunnen niet alle ambities gerealiseerd worden. De vernieuwingsopgave is namelijk groter dan de beschikbare financiële middelen en de capaciteit. Zo vormen arbeidstekorten een forse belemmering. Daarom blijft IenW op zoek naar de balans tussen wat nodig is en wat mogelijk is. Ondanks de tekorten wordt alles op alles gezet om de werkelijke productie te verhogen.

In 2026 gaat Rijkswaterstaat op het gebied van vaarwegen en watersystemen aan de slag met de vernieuwingsprojecten van de Papendrechtsebrug en het Krammersluizencomplex. Ook wordt doorgewerkt aan het project Tilburg 3. Met dit projecten renoveren, moderniseren en onderhouden we tientallen bruggen, sluizen en waterreguleringswerken in de kanalen van Noord-Brabant en Midden-Limburg.

Voor de spoorweginfrastructuur hebben IenW en ProRail in 2024 het basiskwaliteitsniveau spoor vastgesteld. Vanaf 2026 wordt hier invulling aan gegeven. Met basiskwaliteitsniveau wordt een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau van het Nederlandse spoor bedoeld, zoals dat ook voor de netwerken van Rijkswaterstaat is uitgewerkt. Ook wordt gewerkt aan de uitvoering van het Masterplan ProRail 2026-2030. In 2026 wordt gestart met onderhoud aan de Zuidasdok Amsterdam-Zuid, de spoordraaibrug Alphen aan den Rijn en de tunnels op de Betuweroute.

Luchtvaart
De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat Nederland goed verbonden blijft met de rest van de wereld. IenW houdt daarom de regie op hoe goed Schiphol en de belangrijkste regionale luchthavens verbonden zijn met het buitenland. Om dat te kunnen doen, kijkt het IenW regelmatig hoe het staat met die internationale verbondenheid. Dat gebeurt aan de hand van het beleidskader netwerkkwaliteit. Een belangrijk hulpmiddel daarbij is de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties. Deze monitor wordt in 2026

opnieuw opgesteld door SEO Economisch Onderzoek en laat zien hoe de bereikbaarheid van Schiphol zich ontwikkelt en hoe die zich verhoudt tot andere grote luchthavens in Europa.

Om de rechtspositie van omwonenden van de luchthaven Schiphol te verbeteren en de geluidshinder te beperken is de *balanced approach*-procedure doorlopen. Het pakket met maatregelen, zoals voorgesteld in de *balanced approach*-procedure, wordt per 1 november 2025 geïmplementeerd. Naar verwachting wordt hiermee 15% geluidsreductie ingevuld. In 2025 en 2026 wordt gemonitord of dit geluidsdoel is behaald. Vervolgens wordt bekeken welke aanvullende maatregelen nodig zijn om het volledige geluidsdoel van 20% te behalen. Voor de invulling van het resterende percentage kiest het kabinet ervoor om autonome vlootvernieuwing onderdeel te laten zijn van de maatregelen. Zo kan er, na het behalen van het geluidsdoel van 20%, door verdere verstilling van de vloot ruimte ontstaan voor beheerste groei. Deze ruimte zal worden verdeeld tussen de luchtvaartsector en de omgeving. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) om de rechtspositie van omwonenden te herstellen. Deze wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 gepubliceerd.

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen worden vervangen door luchthavenbesluiten. Dat staat in de Wet luchtvaart. Naar verwachting wordt eind 2025 het Luchthavenbesluit voor Groningen Airport Eelde al vastgesteld. In 2026 wordt gewerkt aan de luchthavenbesluiten voor Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport. Deze worden naar verwachting begin 2027 vastgesteld. Voor de vaststelling van de luchthavenbesluiten worden zorgvuldige procedures doorlopen waarbij de omgeving, stakeholders en andere belanghebbenden worden betrokken. Voor de geluidberekeningen wordt in de luchthavenbesluiten gebruik gemaakt van actuele invoergegevens en de nieuwe berekeningsmethoden Doc29 (regionale luchthavens) en NORAH (helikopterverkeer).

De Rijksoverheid werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim. In 2026 valt daarover een besluit, op basis van plannen die in 2025 worden gepresenteerd. Die plannen houden rekening met geopolitieke ontwikkelingen. Defensie krijgt meer ruimte door het oefengebied in het noorden uit te breiden. Dat vraagt om een modernisering van het civiele luchtruim, met kortere routes en minder omvliegen. Dat is goed voor het vliegverkeer én voor de leefomgeving rond luchthavens. Na het besluit wordt het definitieve ontwerp uitgewerkt. De invoering staat gepland voor 2028–2030.

Logistiek verdienvermogen van Nederland
Leveringszekerheid van goederen is van vitaal belang voor de Nederlandse economie en samenleving. Goede bereikbaarheid van de (zee)havens (mainports) met het (internationale) achterland over water, weg, spoor en via buisleidingen is daarom essentieel. IenW werkt daar permanent aan. In 2026 worden daarbij de volgende prioriteiten gesteld:

1. Multimodaal: Om de toenemende filedruk op de weg te verminderen is het belangrijk dat het goederenvervoer zich verplaatst van de weg naar het water en het spoor. Deze strategie wordt ‘modal shift’ genoemd. De inzet van alle beschikbare modaliteiten is ook belangrijk voor de milieu- en klimaatopgave.

2. Veerkracht: Logistieke diensten moeten betrouwbaar blijven – ook bij storingen. Daarom werkt IenW aan een sterke, goed functionerende infrastructuur. Vitale netwerken worden beter beschermd. Binnen de Topsector Logistiek loopt onderzoek naar hoe we afhankelijkheden in ketens kunnen verkleinen. Volgens het kabinetsstandpunt *Bereikbaarheid op Peil* ontwikkelt IenW een indicator die laat zien hoe kwetsbaar regio's en goederenstromen zijn als het misgaat.
3. Digitaal: onder andere door betere afspraken te maken over data uitwisseling (Basis Data Infrastructuur) en Europese verordeningen (eFTI, EMSWe) in te voeren, zorgt IenW voor een veilige digitale uitwisseling van data tussen bedrijven en overheden. en;
4. Duurzaam en leefbaar: voor een prettige en leefbare leefomgeving zet IenW onder meer in op het verminderen van geluidsoverlast. Dit doet IenW met het Meerjarenprogramma Geluidssanering, maar ook met stille(re) wagons, het verminderen van trillingsoverlast (Innovatieagenda Bronaanpak spoortrillingen) en een nieuwe aanpak voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen (Robuust Basisnet). Ook het gebruik van biobrandstoffen en verdere elektrificatie, met subsidies voor elektrische vracht- en bestelwagens, zijn van belang.

Om een gelijk speelveld te creëren starten we halverwege 2026 in Nederland met de vrachtwagenheffing. Net als in landen om ons heen betalen eigenaren van vrachtwagens dan een bedrag per gereden kilometer op de snelwegen, een aantal N-wegen en enkele gemeentelijke wegen. Tegelijk vervalt het Eurovignet en wordt de motorrijtuigenbelasting verlaagd. De vrachtwagenheffing geldt voor alle binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens die meer dan 3,5 ton wegen. Het gemiddelde tarief per kilometer bedraagt 16,7 cent (prijspeil 2023). Hoe lager de uitstoot en hoe lichter de vrachtwagen, hoe lager het kilometertarief. Met de vrachtwagen heffing betalen binnen- en buitenlandse vrachtwagens evenveel voor het gebruik van de weg. Het geld dat de heffing opbrengt, gaat naar innovatie en verduurzaming van de wegtransportsector, bijvoorbeeld subsidies voor de aanschaf van elektrische of waterstoftrucks en laadpalen. Dit geeft samen een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

Sterke en veilige havens
In 2026 geeft IenW uitvoering aan de Europese havenstrategie van de Europese Commissie. Daarbij worden de Critical Entities Resilience Directive (CER richtlijn) en de Directive on security of network and information systems (NIS2 richtlijn) geïmplementeerd. En daarnaast mogelijk ook nieuwe (wetgevende) initiatieven van de Europese Commissie. Bij het opstellen van de strategie in 2025 heeft Nederland aandacht gevraagd voor het belang van sterke en veilige havens. In de uitvoering van de Europese beleidsinzet en (mogelijk) wetgevende initiatieven legt IenW dan ook focus op de volgende punten:
1. Promotie: concurrentiekracht versterken, investeren in infrastructuur, duurzaamheid, grondstoffen- en energietransitie, verminderen regeldruk, digitalisering en innovatie.
2. Protectie: terugdringen ongewenste invloeden derde landen, aanpakken cyber- en datarisico's, versterken strategische autonomie en crisisparaatheid, tegengaan ondermijning en bevorderen militaire mobiliteit.
3. Partnerschap: nauwere samenwerking van overheden met havens en bedrijven gericht op weerbaarheid, versterkte coördinatie tussen EU-lidstaten en de Europese Commissie.

In het kader van weerbaarheid gaat IenW in 2026 verder met het vitaal overleg met de Nederlandse zeehavens. In dit overleg komen alle aspecten rondom weerbaarheid aan de orde. Daarnaast wijst IenW in 2026 met een ministeriële regeling essentiële organisaties in zeehavens aan, als onderdeel van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten. Dit heeft ook zijn doorwerking in de Cyberbeveiligingswet. Voor het versterken van de concurrentiekracht van zeehavens werkt IenW aan herijking van het havenbeleid. De vernieuwde Havennota heeft 2050 als horizon en wordt in nauwe samenhang met de Europese havenstrategie opgesteld.

Laadinfrastructuur en ingroei elektrisch vervoer
Voor 2026 stelt IenW als doel dat 60% van alle laadsessies 'slim' is. Dit houdt in dat de laadsessie gestuurd wordt op basis van de hoeveelheid beschikbare energie. Hierdoor is het opladen duurzamer en goedkoper. Daarnaast werkt IenW verder aan het internationaal vastleggen van Nederlandse standaarden voor laadinfra om laden buiten Nederland te vergemakkelijken. Hiervoor gaat IenW in 2026 met de volgende acties en thema's aan de slag:

1. Slim laden draagt ook actief bij aan het oplossen van de netcongestie-problematiek. Zo is er inmiddels een keurmerk voor slimme laadpalen ontwikkeld, wordt de communicatiestrategie verder uitgerold en rondt E-Laad een grootschalige test af met 150 elektrische voertuigen. Deze test moet laten zien dat voertuigen klaar zijn om slim en netbewust te laden of dat hiervoor nog aanvullende maatregelen nodig zijn.
2. In 2026 wordt het actieplan bi-directioneel laden uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat mobiliteit naast slim en netbewust laden een extra bijdrage kan leveren aan het stabiliseren van het elektriciteitsnet.
3. Daarnaast wordt in het kader van betrouwbare informatie over laadsessies onder leiding van Nederland bij de VN (UN-ECE) in 2026 een wereldwijde norm afgesproken voor het meten en communiceren van de snellaadprestaties van voertuigen. Deze informatie helpt zowel particulieren als bedrijven helpt bij de aankoop van een voertuig.
4. In het kader van prijstransparantie voeren overheden en marktpartijen in 2026 de techniek in waardoor eindgebruikers bij het starten van hun laadsessie een push-bericht ontvangen over de kosten van de laadsessie.

Verzorgingsplaatsen van de toekomst spelen een grote rol bij de overgang naar duurzame mobiliteit. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming van 2025 is besloten om in 2026 middelen uit het Klimaatfonds toe te kennen aan de verduurzaming van de mobiliteitssector. Specifiek gaat het dan om € 65,5 miljoen euro aan het programma Stopcontact op Land. Hierdoor kan op de eerste verzorgingsplaatsen een zwaardere netaansluiting worden aangevraagd en worden gerealiseerd. Met deze investering kunnen bedrijven voortaan hun elektrische vrachtwagens op meer plekken in Nederland veilig en snel opladen. Zo geven we ondernemers meer ruimte om schoner te werken en te groeien.

Het regeerprogramma kondigt een hervorming van de autobelasting aan. Het kabinet gaat hiervoor in gesprek met het Formule E-team. Daarin zitten stakeholders, kennisinstituten en medeoverheden. Samen ontwikkelen zij nieuwe denkrichtingen rondom de hervorming van de autobelastingen.

Nederland veilig

Nederland beschermen tegen het water en weersextremen

Het kabinet zet in op een rivierengebied dat klaar is voor de toekomst. Dit wordt uitgewerkt in het programma Ruimte voor de Rivier 2.0. Het programma richt zich op zowel hoog- als laagwater en op de steeds verder dalende rivierbodem. Om te zorgen dat de nodige maatregelen op tijd worden uitgevoerd, zijn snel keuzes nodig. Dat geldt voor het herstel van de rivierbodem, voor het verbeteren van de bevaarbaarheid, de zoetwaterverdeling en het tegengaan van verdroging in uiterwaarden en achterland. In 2026 worden beleidskeuzes gemaakt, inclusief keuzes over het type benodigde maatregelen voor de korte en waar mogelijk lange termijn gericht op herstel van rivierbodems en ruimte voor hoge rivierafvoeren.

Uit de evaluaties van de Waterwet en de subsidieregeling HWBP blijkt dat het waterveiligheidssysteem van beoordelen en versterken van primaire keringen werkt. Wel zijn er aandachtspunten. Vanwege de herijking van het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden eind 2025 bestuurlijke afspraken gemaakt over verbeteringen. Deze afspraken zorgen ervoor dat er vanaf 2026 beter gestuurd wordt op doelmatigheid en voortgang van deze projecten. In 2026 ligt de focus op implementatie van deze afspraken. Dankzij de extra bijdragen van het Rijk en de waterschappen zijn de financiële tekorten in het HWBP op de middellange termijn beheersbaar. Hierdoor zijn alle projecten die in 2026 en 2027 starten voldoende gefinancierd.

In lijn met het Regeerprogramma presenteren we in 2026 een nieuwe Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS'26). Hierin staat hoe we de komende jaren gaan werken aan een sterk Nederland dat bestendigd is tegen de toename van extreem weer en zeespiegelstijging. Hier werken zeven ministeries en veel kennispartners actief aan mee. Voor opgaven zoals toekomstbestendige woningbouw en (energie)infrastructuur brengen we met behulp van klimaatdata op basis van adaptatiepaden kansen en knelpunten in beeld. Caribisch Nederland maakt ook onderdeel uit van de NAS'26. Hierbij wordt rekening gehouden met de specifieke klimaateffecten en uitdagingen op de eilanden. Om ervoor te zorgen dat deze strategie haalbaar en uitvoerbaar is, passen we rijksbrede afspraken, een intensief participatietraject, een strategische milieueffectrapportage en een sociale impactanalyse toe.

Verkeersveiligheid

IenW zet in op het verminderen van de grootste risico's in het verkeer. Er komt een Strategische Agenda Verkeersveiligheid specifiek voor het Rijkswegennet. Daarnaast werken we door aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Dit doen we samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners.

Concreet gaan we in 2026 aan de slag met:

– Veilige infrastructuur: IenW werkt verder aan de uitvoering van infrastructurele verbetermaatregelen op de Rijks-N-wegen. Ook worden medeoverheden financieel ondersteund bij het nemen van maatregelen via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.
– Veilig gedrag: Er worden vier landelijke campagnes gevoerd gericht op de thema's: snelheid, rijden onder invloed (Bob), afleiding (MONO) en fietsverlichting. Ook verkent IenW samen met JenV de invoering van een alcoholslot.

– Veilige voertuigen: Met inzet op (inter)nationale wet- en regelgeving wordt gezorgd dat voertuigen voldoen aan (verkeers)veiligheidseisen. Ontwikkelingen op het gebied van automatisering en digitalisering worden daarin meegenomen net als internationale afspraken over gemaakt over standaardisering en toelating.
– Veilig fietsen: IenW zet in op het vergroten van de fietsveiligheid via het Meerjarenplan Fietsveiligheid.

Sociaal veilig in het OV
Veilig openbaar vervoer en veilige stations voor iedereen zijn een prioriteit van dit kabinet. Veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een goed en toegankelijk OV. Daarom werkt IenW samen met JenV en de OV-sector aan een nieuw convenant sociale veiligheid dat in 2026 in zal gaan. Tegelijkertijd werkt IenW samen met ProRail en NS aan concrete maatregelen die merkbaar zijn voor reizigers en personeel. Voorbeelden zijn meer cameratoezicht in de trein (bodycams) en op het station en andere fysieke maatregelen op stations, zoals het verbeteren van zichtlijnen en verlichting. In 2026 publiceert IenW daarnaast een nieuw onderzoek naar de veiligheidsbeleving van ov-personeel. Verder wordt door JenV en IenW gewerkt aan de toegang voor boa's tot het rijbewijzenregister. Deze toegang maakt het voor boa's makkelijker en sneller om zelfstandig de identiteit van staande gehouden personen te vast te stellen. De ambitie is om deze toegang voor OV-boa's medio 2026 gerealiseerd te hebben.

Nucleaire veiligheid en berging kernafval
IenW verzamelt kennis en capaciteit om het onderzoek naar de locatiekeuze en de technische beheermethode van de eindberging van kernafval te versnellen. In 2026 wordt er gewerkt aan een plan van aanpak, inclusief tijdspad en financiële paragraaf. Dit wordt rond eind 2027 gepubliceerd. Ook werkt IenW aan het opstellen en actualiseren van wet- en regelgeving op het gebied van nucleaire veiligheid. Hierbij is er aandacht voor Small Modular Reactors (SMR's) en opkomende toepassingen zoals nucleaire schepen. Daarnaast breiden we de kennispositie van Nederland uit op het gebied van technologische ontwikkelingen binnen de nucleaire sector, waaronder SMR's en andere innovatieve toepassingen.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) op orde
IenW werkt in 2026 hard door aan het versterken van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving milieu (VTH-stelsel milieu). Dit doen we op verschillende manieren samen met omgevingsdiensten, provincies en gemeenten. Zo investeren we in de digitale ontwikkeling van het VTH-stelsel, in het aanpassen van wet- en regelgeving en in het verspreiden en implementeren van de opbrengst van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel.

Door het vormen van robuuste omgevingsdiensten volgen we verschillende aanbevelingen uit het interbestuurlijk programma VTH op. De omgevingsdiensten en hun opdrachtgevers hebben afgesproken dat hier op 1 april 2026 aan voldaan is. IenW zal het initiatief nemen om de criteria hiervoor in regelgeving vast te leggen. Daarnaast heeft IenW het voornemen om haar staatssecretaris de bevoegdheid te geven om bij te sturen als een partij niet aan deze verplichting voldoet.

In 2026 wordt duidelijk welke omgevingsdiensten voldoen aan de robuustheidscriteria en wordt naar verwachting het wetsvoorstel voor het versterken van het VTH-stelsel behandeld in de Tweede Kamer. Tevens wordt dan gewerkt aan het tweede wetsvoorstel gericht op onder andere

het creëren van wettelijke grondslagen voor het digitale VTH-stelsel en een mogelijke uitbreiding van het toepassingsbereik van de kwaliteitscriteria. Daarnaast wordt vanaf 2026 gestart met de volgende ronde van visitaties, waarbij de focus ligt op leren, ontwikkelen en samenwerken. Ook wordt de Staat van het VTH voor het eerst uitgevoerd: een instrument om de kwaliteit van het milieutoezicht te monitoren.

Bescherming vitale infrastructuur en Weerbaarheid
Onze vitale infrastructuur is het fundament waarop de Nederlandse samenleving draait. IenW is verantwoordelijk voor 12 vitale sectoren. In 2026 gaan we de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw) implementeren. Deze wetten vormen een wettelijk fundament voor het verhogen van de weerbaarheid van onze vitale infrastructuur, waaronder tegen hybride en militaire dreigingen. Dit betekent dat we in 2026 met de sectoren beoordelen welke processen (essentiële diensten) en aanbieders (kritieke entiteiten) vitaal zijn, welke dreigingen en risico's zich voordoen, en welke maatregelen moeten worden genomen door vitale sectoren.

Bovendien zijn de IenW processen transport en logistiek, plaats- en tijdbepaling en drinkwatervoorziening als prioritair aangewezen door het Ministerie van Defensie binnen de context van het weerbaar zijn tegen hybride en militair dreigingen. Binnen het bestaande vitaal beleid werkt IenW met vitale aanbieders samen om de maatschappij door te laten draaien. Zowel normaal, als tijdens crises. Met deze partijen wordt onderzocht wat deze nieuwe dreiging voor extra inzet vraagt en welke kosten dit met zich meebrengt.

Voor logistiek en transport geldt dat IenW de gesprekken is gestart met de transportsector. Deze worden in 2026 geïntensiveerd. In deze gesprekken wordt gezamenlijk verkend wat ervoor nodig is om vitale transporten zoveel als mogelijk door te laten gaan in situaties van langdurige stroomuitval, het tijdelijk wegvallen van tijd- en plaatsbepaling en/of grootschalige inzet van civiele voertuigen en chauffeurs ten behoeve van het ondersteunen van de krijgsmacht. Om civiele transporten als mogelijk door te laten gaan, vraagt naast weerbaarheid van de sector zelf, ook om beschikbaarheid van de infrastructuur. Zeker op het moment dat er grootschalige militaire transporten plaatsvinden. Betrokken vakdepartementen moeten daarom gezamenlijk in kaart brengen welke transporten in welke situaties eventueel voorrang genieten en wat dit vraagt van de beschikbaarheid van de benodigde infrastructuur. Inzake plaats- en tijdsbepaling wordt de meest kritieke infrastructuur daarvoor momenteel geïnventariseerd en wordt samen met Defensie en de Nationale Politie bekeken of aanvullende bescherming noodzakelijk is.

Drinkwatervoorziening is cruciaal voor de continuïteit van onze samenleving. De Drinkwaterwet beschermt de continuïteit van drinkwaterlevering in crisissituaties, onder andere door het leveren van nooddrinkwater of het garanderen van de leveringszekerheid in geval van uitval van de energievoorziening. Om nog beter voorbereid te zijn op hybride en militaire dreigingen identificeert IenW samen met de sector de meest kritieke infrastructuur en intersectorale afhankelijkheden binnen dit vitale proces en analyseert of aanvullende risico beheersende maatregelen noodzakelijk zijn.

Om de digitale weerbaarheid te verhogen werkt het ministerie van Infrastructuur en Water, samen met alle vitale sectoren, aan het vergroten van cyberkennis, expertise en samenwerking binnen en tussen de sectoren. Daarnaast overlegt ministerie van Infrastructuur en Water regulier met vitale sectoren over de Nederlandse Cyberstrategie, de Cyberweerbaarheidswet, de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en over de beschermingsaanpak Vitaal en het eventueel treffen van extra maatregelen. De prioritaire sectoren zijn expliciet doelgroepen binnen deze aanpak.

Nederland leefbaar

Beschikbaarheid van water

Voldoende drinkwater voor burgers en bedrijven is in Nederland vanzelfsprekend en dat moet, ook met een groeiende bevolking, zo blijven. Daarom werken de drinkwaterbedrijven en de provincies samen met IenW aan de uitvoering van het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030. Met maatregelen uit 14 regionale actieplannen en een aantal landelijke maatregelen zetten we gezamenlijk in op het vergroten van de capaciteit voor de productie van drinkwater. Ook voor de periode na 2030 is een perspectief en strategie nodig voor de langere termijn drinkwatervoorziening en een toekomstbestendige drinkwatersector. De hoofdlijnen worden opgenomen in het ontwerp Nationaal Water Programma 2028-2033. In het Nationale plan van aanpak drinkwaterbesparing, waar in 2026 aan wordt gewerkt, gaat het vooral om het bewustzijn van zuinig gebruik van drinkwater bij burgers en bedrijven verder te vergroten en daarmee de vraag naar beneden te brengen

De kwantiteit en de kwaliteit van waterbronnen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Door de verontreiniging van de bronnen kost het steeds meer moeite om de drinkwaterkwaliteit op peil te houden. Bescherming en verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater is daarom van groot belang. Op 22 december 2027 moeten de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) bereikt zijn. Met het KRW-impulsprogramma zetten overheden alles op alles om dit te bereiken. Indien er nieuwe inhoudelijke inzichten zijn, worden de doelen daarop aangepast. Nederland stemt met de Europese Commissie en andere lidstaten af hoe we omgaan met de uitzonderingen die de KRW biedt. Dit wordt opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033, die eind 2026 bekeken kunnen worden. IenW neemt hierbij de regie en zet samen met waterschappen en provincies in 2027 een stevig verhaal neer.

Daarnaast wordt in 2026 gewerkt aan de uitvoering van de herziene Richtlijn Stedelijk Afvalwater, die voor 31 juli 2027 in Nederlandse wet- en regelgeving moet zijn opgenomen. Deze herziene richtlijn is een stevige impuls voor betere zuivering van stedelijk afvalwater levert tevens een bijdrage aan de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit.

Grondstoffen, verdienvermogen en autonomie (circulaire economie)

Nederland staat op een kruispunt. Geopolitieke spanningen, afhankelijkheid van kritieke grondstoffen uit onvrije regimes en de druk op onze leefomgeving vragen om een koerswijziging. Als land hebben we de kennis, innovatiekracht en ondernemersgeest in huis om die uitdaging aan te gaan. Door te kiezen voor een circulaire economie bouwen we aan een toekomst waarin we grondstoffen slimmer gebruiken, onze economie versterken en ons land schoner doorgeven aan volgende generaties.

Hergebruik van producten en grondstoffen is essentieel om onze technologische industrie draaiende te houden, onze afhankelijkheid te verkleinen en onze concurrentiepositie te versterken. Daarom zet IenW vol in op circulair ondernemerschap en innovatie als motor van economische groei en geopolitieke weerbaarheid.

Het geactualiseerde Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE), dat eind 2025 verschijnt, bevat concrete doelen die niet alleen positieve effecten van circulaire economie op klimaat, biodiversiteit en verdienvermogen zichtbaar maken, maar ook de leveringszekerheid van kritieke grondstoffen vergroten. Dit sluit goed aan bij het handelingsperspectief Circulariteit en Innovatie binnen de Nationale Grondstoffenstrategie (NGS) en de implementatie van de Critical Raw Materials Act waarin circulair beleid strategisch wordt ingezet om Nederland minder kwetsbaar te maken voor internationale afhankelijkheden.

Daarnaast zet IenW zich in voor de duurzame winning van (bouw)grondstoffen. Bouwgrondstoffen zoals zand zijn belangrijk voor de woningbouw, het realiseren van infrastructuur, dijkversterking en kustverdediging. Op basis van vraag en aanbod van deze grondstoffen stelt IenW handelingsperspectieven op, zowel op landelijk niveau als voor de drie belangrijkste wingebieden: Noordzee, IJsselmeer gebied en grote rivieren. In 2026 worden hier beleidskeuzes over gemaakt.

Nederlandse recyclingbedrijven staan onder druk. Terwijl zij investeren in schonere productie en innovatie, worden zij geconfronteerd met oneerlijke concurrentie van landen die goedkoop virgin plastic dumpen of vervuilen recyclen. Daarom wil het kabinet in 2026 circulaire ondernemers helpen. Dit doen we door via de Europese regelgeving aan te sturen op een gelijk speelveld, zodat Nederlandse bedrijven kunnen concurreren op weg naar circulaire ambities. Denk bijvoorbeeld aan de einde-afval-criteria waar vanuit de Europese Commissie in 2026 een voorstel zal komen voor recyclinggranulaat. In 2026 treedt ook Europese regelgeving in werking, zoals de Europese Verordening betreffende verpakkingen en verpakkingsafval (verpakkingenverordening). Ook zorgt de Ecodesign Verordening vanaf 19 juli 2026 ervoor dat grote bedrijven in heel Europa geen onverkochte kleding en kledingaccessoires meer mogen vernietigen. Vanaf 2026 stelt de Critical Raw Materials Act (CRMA) de labeling verplicht van producten die permanente magneten bevatten. Dit stelt ons in staat om ze efficiënter te herkennen en uit afvalstromen te herwinnen.

Een belangrijk instrument is ook de Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid (UPV). Dit is een milieu-instrument voor de hele levenscyclus van hun producten, ook in de afvalfase. De systematiek van UPV's wordt in 2026 gemoderniseerd en meer circulair gemaakt. Belangrijk is bij zowel bestaand als nieuw beleid steeds rekening te houden met de gevolgen van beleid voor de uitvoering en daarin een balans te zoeken. Hiervoor wordt intensief overlegd met partijen in de uitvoering, bedrijfsleven, andere overheden en de inspecties.

Balans gezondheid en economie in de leefomgeving
Het is belangrijk om een balans te houden tussen de concurrentiepositie van bedrijven en een gezonde, schone en veilige leefomgeving.

Het Nationaal Milieu Programma (NMP) zet de stip op de horizon voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050. In 2026 werkt IenW hard door aan de totstandkoming ervan. Het programma zal bestaan uit een

langetermijnvisie, opeenvolgende uitvoeringsprogramma's en een continu samenwerkingsproces met betrokken stakeholders. Het programma helpt om de juiste balans te vinden tussen het concurrerend bedrijfsleven en andere grote opgaven, zoals de woningbouw en de energietransitie. Het kabinet wil ruimte maken voor innoverende en schonere bedrijven. Het uitgangspunt is: liever schoon hier, dan vies elders.

Het kabinet presenteert eind 2025 de resultaten van de Actieagenda Industrie en Omwonenden en de beleidsopties die daaruit voortvloeien. In 2026 zal er hard gewerkt worden om de gezondheid van omwonenden van industrie te verbeteren. In dat kader wordt in 2026 ook ingezet op het sluiten van nieuwe maatwerkafspraken met grote industriële vervuilers om de nabije leefomgeving direct te verbeteren en de bedrijven daarbij te ondersteunen.

Daarnaast zetten we in op het ondersteunen van het bedrijfsleven bij het vervangen van de meest schadelijke stoffen door alternatieven. In 2026 gaat een nieuw op te zetten centrum voor safe and sustainable by design (SSbD) van start. Dit centrum zal bedrijven en sectoren ondersteunen om hun portfolio van chemische producten te verduurzamen. Het centrum zal een samenwerking zijn van overheid en bedrijfsleven.

Verder werkt IenW in 2026 aan de implementatie van de richtlijn Industriële Emissies en de richtlijn Luchtkwaliteit. Tot respectievelijk 1 juli en 1 november 2026 heeft IenW de tijd om de richtlijnen om te zetten in nationale regelgeving. Dit moet ervoor zorgen dat Nederland samen met buurlanden een concurrerende industrie behoudt maar de industrie ook uitdaagt tot schonere oplossingen. IenW werkt verder aan het verminderen van geurhinder door herziening van regelgeving voor geurhinder door veehouderij. Samen met LVVN wordt in 2026 doorgewerkt aan het vernieuwen van het stelsel van stalbeoordeling. Het doel is om innovaties voor het reduceren van stalemissies te beoordelen.

Bij geluidshinder zijn er beperkte wijzigingen van de regelgeving voorzien als het gaat om de normering voor geluid van railverkeer. De geluid-regelgeving onder de Omgevingswet zal nog steeds zorgen voor een gezonde balans tussen bescherming tegen geluidhinder en ruimte voor gewenste ontwikkelingen.

1.2 Motie Schouw - Herstel en Veerkrachtplan

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landen-specifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor IenW heeft de Raad in 2025 en 2026 geadviseerd om te zorgen voor de doeltreffende uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan, met inbegrip van het REPowerEU-hoofdstuk.

Herstel en Veerkrachtplan
Het Herstel en Veerkrachtplan, inclusief het REPowerEU-hoofdstuk, bestaat uit 131 mijlpalen en doelstellingen die zijn vastgelegd in het raadsuitvoeringsbesluit. Op 12 mei jl. is het gewijzigde raaduitvoeringsbesluit aangenomen door de Ecofinraad[1].

De implementatie van het Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan (HVP)is in volle gang. Nederland kan in totaal € 5,4 miljard aan Europese middelen ontvangen uit de Herstel- en Veerkrachtfaciliteit (HVF) voor belangrijke investeringen en hervormingen.
Inmiddels zijn er twee betaalverzoeken succesvol ingediend ter waarde van € 2,5 miljard. Over de voortgang van de implementatie van het HVP wordt de Kamer minimaal tweejaarlijks geïnformeerd. In het voorjaar van 2025 is dit gebeurd door middel van de halfjaarlijkse rapportage. In het najaar van 2025 volgt de volgende rapportage.

Het kabinet werkt nu hard aan de resterende betaalverzoeken. IenW geeft uitvoering aan de volgende zeven maatregelen:
– Programma European Rail Traffic Management System
– Programma veilige, slimme en duurzame mobiliteit
– Programma Intelligente Wegkantstations
– Programma Luchtvaart in Transitie
– Project Zero Emission Services
– Project Digitale Infrastructuur Logistiek
– Vrachtwagenheffing

Nederland is voornemens om eind 2025 het derde betalingsverzoek bij de Europese Commissie in te dienen. Onderdeel van het derde betaalverzoek betreft de IenW mijlpalen «Hydrogen Aircraft Powertrain and Storage System», «Basisdata-infrastructuur», «Dataset - Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata -infrastructuur» en«Staatscourant publicatie programma korting op de vrachtwagenheffing».

Over de indiening en beoordeling van het derde betalingsverzoek wordt de Kamer door de Minister van Financiën geïnformeerd.

1.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

Hieronder worden de mutaties ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 weergegeven. De mutaties uit de 1e Suppletoire Begroting 2025 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de 1e Suppletoire Begroting 2025. De belangrijkste beleidsmatige mutaties t.o.v. de vastgestelde begroting 2025 worden hieronder uitgesplitst en toegelicht.

[1] Kamerstuk II 21501-07

Tabel 1 Belangrijkste beleidsmatige uitgaven mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)								
		Art.	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Stand begroting 2025 (inclusief NvW)		**14.091.734**	**15.819.728**	**15.843.677**	**15.099.661**	**15.113.699**	**15.311.384**
	Belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting		**89.074**	**– 1.415.201**	**1.758.303**	**746.415**	**581.924**	**469.168**
1.	Indexatie begroting 2025	Diverse artikelen	308.357	327.834	324.827	313.385	315.474	315.914
2.	Overboekingen Fondsen	26	84.204	31.125	28.350	30.770	38.590	37.826
	- Waarvan met MF		– 79.814	– 24.237	– 22.091	– 26.867	– 33.895	– 33.131
	- Waarvan met DF		– 4.390	– 6.888	– 6.259	– 3.903	– 4.695	– 4.695
3.	Overboekingen Ministeries		– 43.270	– 9.581	– 9.580	– 5.069	– 5.772	– 2.475
	- Waarvan HXII	Diverse artikelen	– 12.394	– 4.095	– 4.126	– 37	– 1.336	1.791
	- Waarvan met MF en DF	26	– 30.876	– 5.486	– 5.454	– 5.032	– 4.436	– 4.266
4.	HGIS	Diverse artikelen	3.700	4.621	6.624	2.126	2.128	2.129
5.	Toegevoegde eindejaarsmarge (EJM)	Diverse artikelen	11.446					
	- Waarvan initieel uit te keren EJM		29.341					
	- Waarvan Taakstelling Toeslagen		– 17.895					
6.	Voordelig saldo NGF-projecten	Diverse artikelen	34.539					
7.	Kasschuif HXII	Diverse artikelen	– 296.950	– 50.768	135.495	102.871	17.281	92.071
	- waarvan Klimaatfonds		– 91.461	– 80.532	43.755	47.726	48.564	31.948
	- waarvan Nationaal Groeifonds		– 91.202	– 8.950	33.403	24.870	– 16.387	58.266
	- waarvan Regulier budget		– 114.287	38.714	58.337	30.275	– 14.896	1.857
8.	Kasschuif Mobiliteitsfonds	26	220.000	– 450.000	70.000	65.000	– 130.000	– 300.000
9.	Kasschuif Deltafonds	26	20.000	– 255.000	90.000	50.000		– 60.000
10.	Kasschuif Infrastructuur	99		– 1.000.000	1.000.000			
11.	Taakstelling voordelig saldo fondsen	26	– 169.683					
12.	AP voorjaarsbesluitvorming	99			10.000	33.750	39.500	63.250
	- waarvan Nedersaksenlijn				10.000	10.000	10.000	10.000
	- waarvan Kornwederzand					18.750	18.750	37.500
	- waarvan N36						5.750	5.750
	- waarvan Flessenhals Meppel					5.000	5.000	10.000
13.	AP Elektrisch Taxiën	17					10.000	0
14.	AP WoMo	26	0	27.475	108.250	158.250	308.250	458.250
15.	NGF Luchtvaart in Transitie voorwaardelijk deel	17	6.100	5.400	22.800	0	0	
16.	Overige mutaties	Diverse artikelen	10.412	752	– 48	– 48	– 48	– 12.743
	Stand Eerste suppletoire begroting		**14.180.808**	**14.404.527**	**17.601.980**	**15.846.076**	**15.695.623**	**15.780.552**
	Belangrijkste mutaties ontwerpbegroting 2026		**1.350**	**– 10.645.009**	**– 13.663.504**	**– 12.085.275**	**– 12.037.287**	**– 12.042.766**
1.	Deels terugdraaien korting BDU	25	0	109.988	36.666	0	0	0
2.	Overboekingen Ministeries		– 12.707	– 2.928	282	12.775	36.756	29.942
	- Regulier	diversen	– 11.637	– 3.984	– 1.841	2.172	8.653	1.666
	- Klimaatfonds	diversen	– 1.070	1.056	2.123	10.603	28.103	28.276
3.	Kasschuiven	diversen	– 51.662	– 4.585	– 56.407	– 16.156	53.725	75.085
	- Regulier		– 26.240	2.099	– 4.871	– 16.620	41.256	4.376
	- Klimaatfonds		– 15.131	– 17.689	– 49.802	– 5.158	11.067	76.713
	- Nationaal Groeifonds		– 10.291	11.005	– 1.734	5.622	1.402	– 6.004
4.	Verrekening NS	16	50.000					
5.	Overboekingen HXII/Fondsen		167.086	194.388	193.252	209.632	234.885	259.073
	- Mobiliteitsfonds		– 136.855	– 157.812	– 157.378	– 177.867	– 204.651	– 226.770
	- Deltafonds		– 24.095	– 36.002	– 35.356	– 31.263	– 29.734	– 31.803
6.	Afschaffen voedingsartikel	26		– 11.747.216	– 12.645.624	– 12.084.812	– 12.130.927	– 12.150.886
7.	Terugdraaien Kasschuif			1.000.000	– 1.000.000			
8.	Overige mutaties		9.583	– 842	1.061	2.416	2.659	2.593
	Stand ontwerpbegroting 2026		**14.182.158**	**3.759.518**	**3.938.476**	**3.760.801**	**3.658.336**	**3.737.786**

Toelichting belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting 2025
Binnen de begrotingsperiode 2025 – 2030 is € 2,3 miljard aan de HXII begroting toegevoegd, exclusief de voeding aan het Mobiliteitsfonds en Deltafonds (artikel 26). Hiervan is ca. € 1,6 miljard alsnog bedoeld voor de fondsen, maar tijdelijk op de HXII begroting geplaatst. Dit betreft met name de loon- en prijsbijstelling van de fondsen, de ontvangen middelen uit de Aanvullende Post als gevolg van de voorjaarsbesluitvorming, en de kasschuif infrastructuurn als gevolg van de voorjaarsbesluitvorming. Deze middelen zijn bij de Ontwerpbegroting en Suppletoire begroting September aan de fondsen toebedeeld. De resterende ca. € 760 miljoen komt met name door:

– De ontvangen middelen ter compensatie van de stijgende lonen en prijzen van in totaal € 529 miljoen en de eindejaarsmarge van € 45 miljoen, waarvan € 34 miljoen op NGF-projecten.
– De ontvangen middelen voor de verduurzaming van de luchtvaart voor het project Luchtvaart in Transitie (€ 40 miljoen vanuit het NGF), voor het stimuleren van elektrisch taxiën op Schiphol (€ 10 miljoen vanuit de aanvullende post), en voor nieuwe aandrijftechnologieën binnen de luchtvaart (€ 20 miljoen uit het Klimaatfonds).
– De ontvangen Klimaatfonds middelen van per saldo € 7 miljoen, voor met name de extra benodigde inzet van ANVS door de komst van 4 kernreactoren (€ 55 miljoen). Daarnaast heeft IenW, in afwachting van de uitkomsten van de plasticstafel, € 70 miljoen teruggeboekt naar het Klimaatfonds.
– Diverse overboekingen met andere begrotingen waarbij per saldo € 231 miljoen naar HXII is overgeboekt. Hiervan betreft € 251 miljoen van de fondsen naar HXII voor met name de verwerking van de apparaatstaakstelling uit het Hoofdlijnenakkoord en € 20 miljoen van HXII naar andere ministeries.

Voor meer details wordt verwezen naar de Eerste suppletoire begroting.

Toelichting belangrijkste mutaties onderwerpbegroting 2026

1. De BDU verkeer en vervoer is gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen, zoals opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10%. Met rijksbrede middelen wordt deze korting voor 2026 teruggedraaid. In 2027 wordt vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte. Deze middelen worden overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII.
2. Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting. Per saldo wordt € 59,7 miljoen overgeboekt van andere hoofdstukken naar HXII in de periode 2025 t/m 2030:
    - Vanuit het Klimaatfonds wordt cumulatief € 69,1 miljoen overgeboekt naar HXII. € 63,5 miljoen betreft een overboeking van het Klimaatfonds ten behoeve van het onderzoeksprogramma eindberging radioactief afval. Doordat er extra kerncentrales worden gebouwd en de bedrijfsduur van de huidige centrale Borssele wordt verlengd zal het radioactieve afval in volume toenemen. De middelen zijn ten behoeve van het beleid rondom het veilige beheer en veilige (eind)berging van het radioactieve afval.
      € 14,0 miljoen betreft een overboeking van het Klimaatfonds ten behoeve van de kennisopbouw stralingsbescherming. Doordat er extra kerncentrales worden gebouwd en de bedrijfsduur van de huidige centrale Borssele wordt verlengd zal er meer kennis

nodig zijn op nucleair gebied. De middelen worden gebruikt voor de investering en intensivering voor de benodigde kennisbouw voor stralingsbescherming.
    - Van de resterende overboekingen tussen Hoofdstuk XII en andere begrotingshoofdstukken gaat er per saldo € 22,7 miljoen naar andere begrotingingen in de periode 2025 t/m 2030. De meest omvangrijke is de overboeking naar het Gemeentefonds (€ 17,4 miljoen) ten behoeve van de Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid (MVO) voor het uitvoeren van decentrale structurele taken en voor de financiering van innovatie en projecten voor het Register Externe veiligheid.
      Daarnaast ontvangt IenW van verschillende ministeries een bijdrage voor het regeringsvliegtuig. In totaal wordt er in de periode 2025 t/m 2030 € 11,0 miljoen ontvangen van de verschillende Ministeries als bijdrage voor de gemaakte kosten.
3. Voor diverse dossiers wordt budget over de jaren geschoven, de omvangrijkste kasschuiven worden hier toegelicht:
    - Kas en verplichtingschuif KF waterstof Binnenvaart schepen waarmee € 20,0 miljoen en € 34,4 miljoen uit 2026 en 2027 naar 2029 en 2030 is geschoven. De regeling heeft vertraging opgelopen doordat het besluitvormingstraject omtrent de toekenning van de middelen voor het uitwerken van de regeling vanuit het Klimaatfonds langer heeft geduurd en tijdens het implementatietraject door de minister van IenW nieuwe aandachtspunten zijn geuit rondom de besteding van de subsidiemiddelen en de wijze waarop daarover met de sector het gesprek gevoerd wordt.
    - Kasschuif Subsidieregeling Waterstof in mobiliteit waaarmee € 37,0 miljoen vanuit de jaren 2027 t/m 2029 naar 2030 wordt geschoven zodat de jaarljikse budgetten aansluiten op op te vragen middelen voor de subsidieregeling.
4. Verrekening NS: Het hogere uitgavenbudget hangt samen met de afwikkeling van enkele openstaande financiële verplichtingen tussen IenW en NS uit de vorige concessieperiode. IenW en NS stellen de vergoeding voor de door IenW gestelde spoorstaafschade op de HSL-infrastructuur tot en met 2024 vast op een bedrag van Euro 50 miljoen. IenW en NS stellen de door NS aangevraagde vergoeding voor het op orde houden van de dienstregeling tijdens de coronapandemie vast op hetzelfde bedrag. Deze verrekening zal zonder betaling plaatsvinden vanwege de gelijke omvang van de verplichtingen. De vastlegging in de begroting vindt plaats via een desaldering.
5. Per saldo is € 1,3 miljard overgeboekt vanuit Hoofdstuk XII naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in de periode 2025 t/m 2030. Voor beide fondsen gaat het met name om de toedeling van de loon- en prijsbijstelling. Daarnaast is in de voorjaarsbesluitvorming door het Kabinet Schoof I besloten dat er in de periode 2026 – 2030 € 146,5 miljoen van de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de aanvullende post wordt overgemaakt naar IenW ten behoeve van de Nedersaksenlijn, Kornweerderzand, N36 Almelo-Ommen en flessenhals Meppel. Dit geld was met de 1ste suppletoire begroting ontvangen op artikel 99 en wordt nu overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds. Verder is er € 12 miljoen vanuit het Mobiliteitsfonds overgeboekt naar artikel 16 voor Bodycams NS-medewerkers. Hiermee kan al het personeel Veiligheid en Service en alle hoofdconducteurs voor een periode van vijf jaar van een bodycam worden voorzien.

6. Dit betreft het afboeken van het voedingsartikel 26 voor het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Vanaf 1 januari 2026 zal de bijdrage aan de fondsen niet meer via HXII lopen maar zullen de fondsen hun middelen direct vanaf Financiën ontvangen. Met deze boeking worden de huidige gebudgetteerde bijdrage vanaf 2026 voor de Fondsen afgeboekt.
7. Met de 1ste suppletoire begroting was door het kabinet besloten tot een kasschuif van € 1 miljard van 2026 naar 2027 op de investeringsfondsen MF en DF. Deze was tijdelijk op artikel 99 geplaats en zou met de ontwerpbegroting 2026 worden door vertaald naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Het kabinet heeft nu besloten om deze kasschuif terug te draaien.
8. Dit betreft diverse kleinere mutaties, waaronder het binnen de begroting vrijgemaakte budget voor de bijdrage aan de gemeente Haarlemmermeer voor de oplossing van de problematiek met de zonnepanelen rondom Schiphol (totaal € 6,84 miljoen).

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

		Art.	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Stand begroting 2025 (inclusief NvW)		**41.090**	**580.155**	**1.114.507**	**1.116.264**	**1.110.354**	**1.110.354**
	Belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting		**70.176**	**1.152**	**1.152**	**1.152**	**1.152**	**1.152**
1.	Bijstelling BVOV ontvangsten	16	65.370					
2.	Bijdragen derden EMSWe van SEMAS	18	1.613					
3.	Extra EU ontvangsten	97	1.200					
4.	Projecten Caribisch Nederland	97	1.057					
5.	Overige mutaties		936	1.152	1.152	1.152	1.152	1.152
	Stand 1e suppletoire begroting 2025		**181.442**	**582.459**	**1.116.811**	**1.118.568**	**1.112.658**	**1.112.658**
	Belangrijkste mutaties ontwerpbegroting 2026		**– 4.320**	**– 255**	**307**	**1.714**	**2.007**	**2.007**
1.	Verrekening NS	16	50.000					
2.	Terugontvangsten subsidies	diversen	10.261					
3.	Ontvangsten Vergunningverlening	24	748	1.562	2.159	2.659	3.159	3.159
4.	Overige mutaties	diversen	– 65.329	– 1.817	– 1.852	– 945	– 1.152	– 1.152
	Stand Ontwerpbegroting 2026		**177.122**	**582.204**	**1.117.118**	**1.120.282**	**1.114.665**	**1.114.665**

Toelichting belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting 2025
Binnen de begrotingsperiode 2025 – 2030 is € 75,9 miljoen aan de HXII begroting toegevoegd. Dit betreft met name een ophoging van de ontvangsten op de Beschikbaarheidsvergoeging OV van € 65,4 miljoen in 2025, als gevolg van afrekeningen van de voorschotten die in het kader van de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-consessie 2021 aan vervoersregio's gemeenten en provincies zijn verstrekt. Op grond van de ingediende verantwoordingen en de verzoeken tot vaststelling van de uitkeringen, bleek een deel van de verstrekte voorschotten te moeten worden terugbetaald. Hierover zijn met de betreffende provincies en vervoersregio's afspraken gemaakt.

Voor meer details wordt verwezen naar de Eerste suppletoire begroting.

Toelichting belangrijkste mutaties ontwerpbegroting 2026
1. Verrekening NS: Het hogere uitgavenbudget hangt samen met de afwikkeling van enkele openstaande financiële verplichtingen tussen IenW en NS uit de vorige concessieperiode. IenW en NS stellen de vergoeding voor de door IenW gestelde spoorstaafschade op de HSL-infrastructuur tot en met 2024 vast op een bedrag van Euro 50 miljoen. IenW en NS stellen de door NS aangevraagde vergoeding voor het op orde houden van de dienstregeling tijdens de coronapandemie vast

op hetzelfde bedrag. Deze verrekening zal zonder betaling plaatsvinden vanwege de gelijke omvang van de verplichtingen. De vastlegging in de begroting vindt plaats via een desaldering.
2. Voor verschillende subsidies die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd door RVO hebben we een eindafrekening ontvangen. De eindafrekeningen vallen € 10,3 miljoen lager dan aan RVO betaald is. Dit bedrag ontvangt IenW in 2025 weer terug.
3. Het ontvangstenkader van artikel 24 wordt in de periode 2025 t/m 2030 met € 13,4 miljoen verhoogd. Met ingang van juni 2025 worden de vergunningsverlenende taken die waren gemandateerd aan KIWA weer uitgevoerd door ILT. Dit betekent dat de ontvangsten die bij deze vergunningverlening horen vanaf juni 2025 weer ten gunste van ILT komen. Daarnaast worden hogere ontvangsten verwacht met betrekking tot vergunningverlening.
4. Dit betreft diverse kleinere mutaties.

1.4 Openbaarheidsparagraaf

Artikel 3.5 openbaarheidsparagraaf van de Wet open overheid (Woo) schrijft voor dat een bestuurs-orgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens met betrekking tot het transparanter maken van de organisatie en de verbetering van de informatiehuishouding. Beschreven wordt wat de organisatie wil bereiken met de toegekende/ontvangen financiële middelen. In de voorliggende paragraaf wordt ingegaan op de drie hoofdonderdelen uit de Woo: 1. Actieve openbaarmaking, 2. Passieve openbaarmaking en 3. Verbetering van de informatiehuishouding.

1. Actieve openbaarmaking
IenW volgt het tempo[2] en de koers die rijksbreed voor actieve openbaarmaking is ingezet. Per 1 november 2024 is voldaan aan de eerste tranche actief openbaar te maken categorieën informatie (art. 3.3). Met een concernbrede implementatieaanpak bereiden de IenW-onderdelen zich voor op openbaar-making van de volgende tranches. Voor publicatie van deze documenten, is de rijksbrede technische voorziening van belang die door BZK wordt ontwikkeld.

Voor wat betreft de inspanningsverplichting Woo (art. 3.1) maakt IenW informatie openbaar waar vanuit de maatschappij veel vraag naar/veel behoefte aan is. Voorbeelden hiervan zijn: het vuurwerkdossier en de vluchtgegevens van het regeringsvliegtuig. Deze ingezette koers wordt vervolgd.

Sinds 1 juli 2021 worden bij de stukken aan het parlement ook de onderliggende beslisnota's[3] openbaar gemaakt. De naleving van deze werkwijze wordt in de organisatie geborgd met monitoring. IenW is in afwachting van de resultaten van het onderzoek dat door BZK wordt uitgevoerd onder parlementsleden EK/TK, journalisten en rijksambtenaren naar hun ervaring met beslisnota's. In het onderzoek wordt nagegaan of beslisnota's parlementsleden ondersteunen bij het vervullen van hun controle- en medewetgevingstaken. De resultaten uit dit onderzoek, die voor de zomer 2025 worden verwacht, leiden mogelijk tot aanscherping van de werkwijze bij IenW.

[2] Indicatieve verdeling in tranches en planning per informatiecategorie (art. 3.3 Woo) | Rapport | Rijksoverheid.nl
[3] Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (10 mei 2021) en Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (13 juni 2022)

2. Passieve openbaarmaking
De ingezette koers om de doorlooptijden van de afhandeling van Woo-verzoeken te verkorten is in 2024 gestart en wordt voortgezet. De eerste resultaten hiervan zijn waarneembaar. Het contact met de verzoeker is geïntensiveerd en vindt eerder in het proces plaats. Daarnaast werkt IenW met (deel)besluiten en zorgt voor een betere samenwerking met de inhoudelijk deskundige. De verdere optimalisatie van het proces heeft concern-breed de aandacht, in samenhang met de Woo-contactpersoon en het actief openbaar maken van Woo-verzoeken en besluiten. Ook hierbij sluit IenW zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen.

3. Verbetering van de informatiehuishouding
Het ministerie van IenW heeft voor de implementatie van de Woo en verbetering van de informatiehuis-houding een concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding opgesteld. Met dit plan is inzichtelijk gemaakt wat de totale opgave inhoudt en welke ambities IenW stelt. Met gerichte acties is en wordt gewerkt aan verbetering van de informatiehuis-houding. Daarbij is en wordt gekeken waar het effect van de verbetering het grootst is, waar risico's worden gelopen, welke acties dit vraagt van de organisatie (stapsgewijze aanpak in de tijd). IenW werkt hierbij nauw samen met het coördinerend departement BZK, het rijksbrede programma Open Overheid en partijen en leveranciers in het landschap.

Bij IenW is en wordt de informatiehuishouding stapsgewijs verder geprofessionaliseerd en versterkt, met aandacht voor: professionals, volume en aard van informatie, informatiesystemen, bestuur en naleving. De volgende acties worden ingezet:

Professionals (IV-professionals en rijksambtenaren)
Het Kwaliteitsraamwerk IV-professional (KWIV-profielen) is geïmplementeerd. De naleving en monitoring daarvan is in de lijn geborgd, deze lijn wordt voorgezet. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden van IV-professionals en rijksambtenaren benut IenW de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen (Leerhuis[4]). Transparantie en informatiehuishouding zijn onderwerpen die worden behandeld bij de introductie van nieuwe medewerkers. Er is aandacht voor communicatie over deze onderwerpen en voor ondersteunende hulpmiddelen voor managers, medewerkers en IV-professionals (o.a. workshops en een gereedschapskist).

Volume en aard van informatie
In 2024 is het totale informatielandschap in beeld gebracht. Met dit inzicht- en overzicht werd het mogelijk te prioriteren en gericht in te zetten op verbetering. In 2025 is gestart met het opstellen van informatiebeheerplannen om stapsgewijs (jaarlijkse actualisatie) invulling te geven aan de opgave.

Voor archivering van e-mails en chatberichten volgt IenW het rijksbeleid. Dit is door BZK opgesteld, op 1 april 2025 in de ICBR vastgesteld en ligt ter instemming voor bij de groepsondernemingsraad (GOR). Rijksbreed wordt gewerkt aan een technische voorziening voor de archivering van e-mails en een technische voorziening voor de archivering van chats. IenW gaat gebruik maken van beide, nog op te leveren, voorzieningen. Met een aanpak bereiden de IenW-onderdelen zich alvast voor op de implementatie

[4] Leerhuis informatiehuishouding

van beide beleidskaders en beide technische voorzieningen. De archivering van chatberichten van de bewindspersonen verloopt conform de rijksbrede aangescherpte tijdelijke instructie voor leden van het Kabinet.

Informatiesystemen
IenW is gestart met de voorbereidingen voor de vervanging van het huidig DMS-systeem. IenW sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen (o.a. de rijksbrede werkomgeving).

Bestuur en naleving
Het concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding is in 2024 vastgesteld in de bestuursraad van IenW. De departementale actualisatie, voortgang en sturing verloopt via de bestuursraad en de reguliere lijn P&C-cyclus. In lijn met de rijksbrede afspraak is eind 2024 voor de vierde keer een volwassenheidsmeting uitgevoerd en is over de financiën gerapporteerd aan het Rijksbrede programma open overheid (BZK). De resultaten uit de volwassenheidsmeting IHH (zelfevaluatie) zijn geanalyseerd en binnen IenW besproken. Op basis daarvan zijn prioriteiten gesteld en verbeteracties ingezet.[1] Indicatieve verdeling in tranches en planning per informatiecategorie (artikel 3.3. Woo)[2] Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (10 mei 2021) en Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (13 juni 2022)[3] Leerhuis informatiehuishouding

1.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) is meer dan een overzicht van evaluaties, zoals dat voorheen bij de begroting was opgenomen. De SEA is voortgekomen uit de Operatie Inzicht in Kwaliteit, waarbij de versterking van het evaluatiestelsel werd gezien als een belangrijke kwaliteitsimpuls. Het biedt gestructureerd inzicht in strategische prioriteiten en de impact van beleidsprogramma's, en draagt zo bij aan een lerende overheid. Dit helpt het beleid te verbeteren en toekomstige besluitvorming te ondersteunen. Het biedt daarmee waardevol inzicht in de impact van het beleid op verschillende terreinen. En sluit bovendien aan bij de verantwoordelijkheid om de doelmatigheid en doeltreffendheid van maatregelen te monitoren, waar nodig bij te sturen en uiteindelijk bij te dragen aan een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde. De opzet van de SEA ondersteunt bovendien het streven om leren en evalueren als integraal onderdeel van het beleidsproces goed in te bedden.

De SEA is daarom een dynamisch proces dat regelmatig wordt geactualiseerd om in te spelen op veranderende beleidsbehoeften en -uitdagingen. Voor IenW is de SEA essentieel bij het beoordelen en verbeteren van beleid op het gebied van infrastructuur, waterbeheer en milieu. Daartoe zijn ook (sub)thema's geformuleerd om de inzichtelijkheid verder te bevorderen

Periodieke rapportages, voorheen beleidsdoorlichtingen, zijn synthese-onderzoeken die deel uitmaken van de programmering. Deze hebben als doel om maximaal elke 7 jaar per SEA-thema de inzichten uit de uitgevoerde onderzoeken op methodisch verantwoorde wijze samen te brengen. In de synthese-onderzoeken wordt teruggekeken, worden opgedane inzichten geëvalueerd en worden verbetervoorstellen voor de toekomst gedaan. De programmering voor de komende planperiode is als volgt:

Tabel 3 Planning Strategische Evaluatieagenda																		
Thema/Periodieke rapportage	Eerstvolgende Periodieke rapportage	Begrotingsartikelen																
		11	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	DF	MF
Integraal waterbeleid	2028	X														X	
Bodem en ondergrond	2027		X														
Wegen en verkeersveiligheid	2031			X													X
Openbaar vervoer en spoor	2025					X											X
Luchtvaart	2031						X										
Scheepvaart en Havens	2029							X									X
Luchtkwaliteit	2026									X							
Geluid	2027									X							
Duurzaamheid	2026										X						
Omgevingskwaliteit en Veiligheidsrisico's	2025											X					
Meteorologie en Seismologie	2028												X				

IenW meent ook nu weer in de evaluatieagenda belangrijke stappen te zetten ter doorontwikkeling, in lijn met toezeggingen die in 2022 en 2024 aan de Kamer zijn gedaan. Zo is een passende balans gezocht tussen ex ante, ex durante en ex post evaluatieonderzoek, met de inzichtbehoefte als uitgangspunt. Evaluaties gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds, die gericht zijn op de doelmatigheid en doeltreffendheid van het betreffende beleid, zijn opgenomen in de bijlage en verwerkt bij de artikelen 11, 14, 16 en 18 van de begroting.

Bij de thematische periodieke evaluaties worden, waar relevant, ook onderdelen van artikel 24 (Inspectie Leefomgeving en Transport) meegenomen. Dit artikel richt zich immers op het waarborgen van effectieve handhaving en toezicht op de naleving van wet- en regelgeving binnen het werkterrein van IenW. Artikel 15 (vrachtwagenheffing) en artikel 25 (brede doeluitkering verkeer en vervoer) zijn geen afzonderlijke beleidsthema's, maar uitvoerings- en financieringsinstrumenten. In tegenstelling tot de meeste andere onderdelen van hoofdstuk XII vallen begrotingsartikelen en inhoudelijke beleidsthema's hier niet samen. Evaluaties van de doelmatigheid en doeltreffendheid worden daarom gekoppeld aan de relevante inhoudelijke beleidsthema's. Ook artikel 19 (internationaal beleid) vormt geen zelfstandig beleidsthema. Dit artikel omvat voornamelijk uitgaven voor uitvoering en internationale samenwerking binnen diverse beleidsdomeinen, met name milieu en klimaat. De effectiviteit hiervan wordt eveneens meegenomen in evaluaties van daartoe relevante inhoudelijke thema's.

De strategische evaluatie agenda als zodanig is opgenomen in «Bijlage 6: Strategische Evaluatie Agenda». Weergave van het totaal van het ingeplande en uitgevoerde onderzoek van het Rijk is beschikbaar op www.rijksfinancien.nl. Voor het meest recente overzicht van afgeronde (periodieke) evaluaties IenW wordt verwezen naar het jaarverslag IenW 2024: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek.

1.6 Overzicht risicoregelingen

In dit overzicht worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die door IenW zijn verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid

aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet.

Tabel 4 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2024	Geraamd te verlenen 2025	Geraamd te vervallen 2025	Uitstaande garanties 2025	Geraamd te verlenen 2026	Geraamd te vervallen 2026	Uitstaande Garanties 2026	Garantie-plafond	Totaal plafond
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	127	0	30	97	0	30	67	0	0
	Totaal	127	0	30	97	0	30	67	0	0

Toelichting
Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door Ernst & Young (EY), is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingskrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd. Begin 2026 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 97.000.

2. Beleidsartikelen

2.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.

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

Tabel 5 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**188.327**	**52.311**	**73.721**	**44.092**	**55.091**	**57.665**	**45.111**
Uitgaven	**70.066**	**81.620**	**99.892**	**81.243**	**60.197**	**63.708**	**54.986**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen Waterbeleid	53.580	59.362	55.275	51.493	38.636	31.715	31.876
2 Waterveiligheid	1.745	1.638	3.167	3.167	3.291	3.308	3.308
3 Grote oppervlaktewateren	561	1.228	1.665	1.670	1.687	1.687	1.687
4 Waterkwaliteit	14.180	19.392	39.785	24.913	16.583	26.998	18.115
Ontvangsten	**382**	**196**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 6 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	De minister is verantwoordelijk voor de subsidieverle-ning van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van het integrale waterbeleid. Het betreft zowel inter-nationale projecten in het kader van de Water Action Agenda als nationale projecten in het kader van het Nationaal Groeifonds (NGF).
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogram-ma en het toezicht op de uitvoering van de hieraan gerelateerde wet- en regelgeving. Ook is de Minister verantwoordelijk voor het verbeteren van de doeltref-fendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke or-ganisatie en het instrumentarium ten behoeve van het integraal waterbeleid. Daartoe wordt beleid ontwikkeld voor primaire waterkeringen,waterbeschikbaarheid, goede ecologische en chemische waterkwaliteit, een gebiedsaanpak voor grote en regionale wateren, het behoud en herstel van een gezonde en duurzame Noordzee, de bescherming van het mariene milieu in Caribisch Nederland en het bevorderen van innovatie en ontwik-keling van kennis. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving. Specifieke verantwoordelijkheid van de Minister betreft ook het vaststellen van de door de waterschappen verschuldig-de vergoedingen voor het organiseren van water-schapsverkiezingen (Waterschapswet).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivieren volgens wettelijk niveau. Het uitvoeren van exploitatie, onderhoud en vernieuwing in het kader van waterveiligheid en waterkwaliteit. Het tegengaan van wateroverlast, waterschaarste en watervervuiling. De hieraan gerelateerde projecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Deltafonds. Daarnaast is de minister op internationaal gebied verantwoordelijk voor kennisuitwisseling op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, waterbeschikbaarheid en governance ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. De samenwerking is beschreven in de Nederlandse Inter-nationale Waterambitie (NIWA, Kamerstukken II 2018-2019, 32 605, nr. 204). Ook is de minister coördinerend verantwoordelijk voor de nationale inzet klimaatadaptatie en draagt

bij aan het verhogen van de klimaatweerbaarheid in de wereld onder het klimaatakkoord. Tevens is de minister verantwoordelijk voor de bescherming van het mariene milieu, ook in de oceaan, en draagt vanuit die hoedanigheid ook bij aan sectorale mondiale dossiers.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Nederland is een delta, dìe kwetsbaar is voor overstromingen en de gevolgen van klimaatverandering. Met het Deltaprogramma wordt gewerkt aan het beschermen van Nederland nu en in de toekomst tegen overstromingen, wordt gezorgd voor voldoende zoetwater en wordt bijgedragen aan een klimaatbestendig en waterrobuuste inrichting van het land.
Voor de uitvoering van dit programma wordt intensief samengewerkt met provincies, gemeenten, waterschappen en andere organisaties. Het Deltaprogramma kent drie thema's die zijn vertaald naar de volgende specifieke doelen:

1. Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.
2. Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
3. Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten zodat de gevolgen van klimaatverandering goed kunnen worden opvangen.

Over de uitvoering van het deltaprogramma wordt gerapporteerd op de begroting van het Deltafonds.

Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren, kengetallen en relevante beleidsinformatie opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen.

Tabel 7 Doelenboom artikel 11

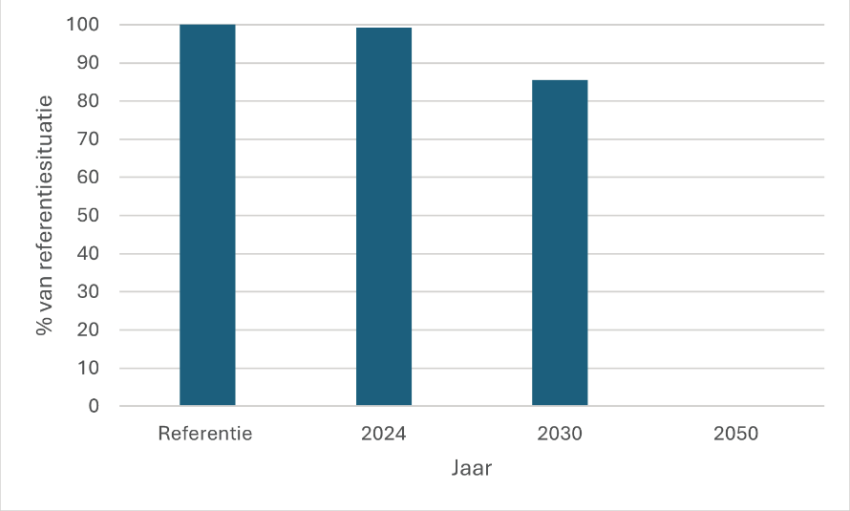
Algemene doelstelling Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.	Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van goede kwaliteit, op de juiste plaats.	Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heeft uiterlijk in 2050 ten minste het basisbeschermingsniveau.	1. Nederland is in 2050 weerbaar tegen zoetwatertekorten door de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater.	1. Nederland is in 2050 klimaatbestendig, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte door de uitvoering van afspraken die in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie worden gemaakt.
2. Totaal economisch risico in 2050 op het afgesproken politiek aanvaarde economische schade niveau.	2. Het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater.	2. De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn door de decentrale overheden uiterlijk in 2030 bestuurlijk of juridisch verankerd.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Ontwikkeling basisbeschermings niveau voor overstromingen.	1. Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem	1. Monitoring en evaluatie Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)
2. Afname economisch risico als gevolg van overstromingen.	2. Ecologische en chemische waterkwaliteit	2. Borgingskalender water en bodem sturend

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.
Nederland is kwetsbaar voor overstromingen. Een derde van Nederland ligt onder de zeespiegel en er stromen grote rivieren dwars door het land. Zonder primaire waterkeringen zou ongeveer 55% van ons land regelmatig onder water staan. In dat gebied wonen circa 9 miljoen mensen en wordt zo'n 70% van ons bruto nationaal product verdiend. Door klimaatverandering stijgt de zeespiegel en krijgen we vaker te maken met grotere rivierafvoeren. Werken aan de bescherming tegen overstroming blijft daarom noodzakelijk. De ambitie is om te zorgen dat Nederland de best beschermde delta ter wereld blijft.

Subdoelstelling 1: Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heeft uiterlijk in 2050 ten minste het basisbeschermingsniveau.
Met het deltaprogramma waterveiligheid wordt gewerkt aan het verhogen van het basisbeschermingsniveau van inwoners van Nederland. Dit betreft het niveau van 1 op 100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar. Daarmee is ook de kans op grote groepen slachtoffers en grote economische schade zeer klein. Dit wordt gerealiseerd door het versterken van de dijken, waterkeringen, kustsuppleties en rivierverruiming. Het Deltaplan Waterveiligheid beschrijft de voortgang, programmering, planning en fasering van de projecten voor waterveiligheid. De projecten vallen onder verschillende uitvoeringsprogramma's. Op de begroting van het Deltafonds wordt gerapporteerd over de concrete voortgang op de uitvoering van het versterken van de dijken en kustsuppletie en het onderhoud voor de veiligheid van waterkeringen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Ontwikkeling basisbeschermingsniveau voor overstromingen
Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling in de verbetering van het basisbeschermingsniveau in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar). Ten opzichte van het referentiejaar wordt de ontwikkeling in het halen van de doelen van het waterveiligheidsbeleid in de tijd uitgezet.

Figuur 3 ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v. de referentiesituatie door afname van de overstromingskans door dijkversterking in het HWBP



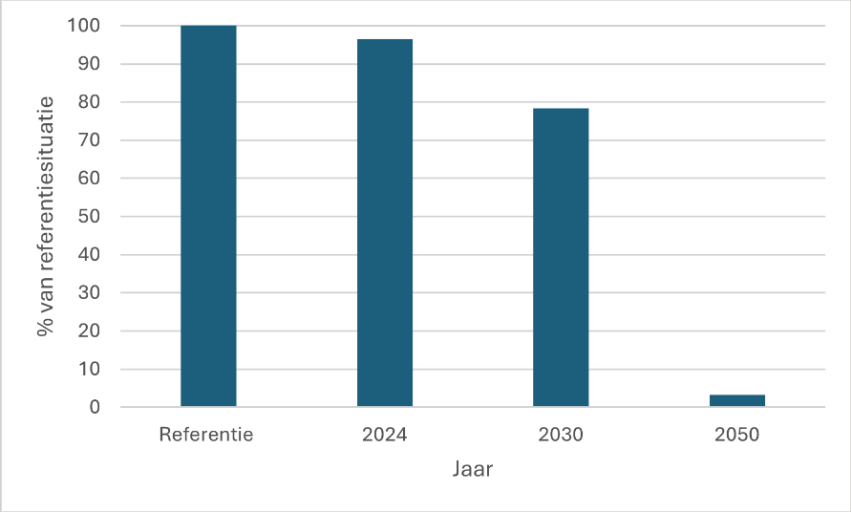
Het percentage 2024 is het percentage per 1 januari 2025
Bron: RWS, 2025. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

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

Subdoelstelling 2: Totaal economisch risico in 2050 op het afgesproken politiek aanvaarde economische schade niveau
Bovenop het basisbeschermingsniveau wordt extra bescherming geboden op plaatsen waar kans is op grote groepen dodelijke slachtoffers, en/of substantiële economische schade; en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur van nationaal belang.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Afname economische risico als gevolg van overstromingen
Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling van het economische risico als gevolg van een overstroming in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar).

Figuur 4 Ontwikkeling in het 2024 van het economisch risico t.o.v. de referentiesituatie



Het percentage 2024 is het percentage per 1 januari 2025
Bron: RWS, 2025. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

Toelichting
Het (actuele) risico eind 2024 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot 1 januari 2024 in het HWBP; tot dan is 48 km dijk versterkt. De afname van het risico tot en met 2029 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen, zoals is opgenomen in het HWBP (244 km). Omdat er tot 1 januari 2025 nog maar een klein deel van de keringen in het HWBP is versterkt, is het economisch risico op 1 januari 2025 met 4% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen tot en met 2028 zal het economische risico op 1 januari 2030 met 22% zijn afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Het aantal mensen dat woont in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet is bereikt, is op 1 januari 2030 naar verwachting 14% lager t.o.v. de referentiesituatie.

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

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
De waterbeschikbaarheid komt voor alle functies van de economie (drinkwater, natuur, landbouw, industrie, scheepvaart) verder onder druk te staan (Deltascenario's 2024). Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van hogere temperaturen, drogere zomers, zeespiegelstijging, lagere rivierafvoeren, meer verzilting en een stijgende watervraag. Voor het tegengaan van bodemdaling en CO2 emissies in de laagveengebieden is niet altijd voldoende zoet water beschikbaar. Dat geldt ook voor het doorspoelen van het regionaal en hoofdwatersysteem om verzilting tegen te gaan (zie Kamerbrief over nieuwe inzichten zoetwaterbeschikbaarheid, 31 mei 2024). Door zeespiegelstijging neemt de doorspoelbehoefte met factoren toe (zie: Tussenbalans Kennisprogramma Zeespiegel Stijging). Dit betekent dat de waterbeschikbaarheid voor verschillende functies zonder extra maatregelen nog verder onder druk komt te staan. Dit vereist maatregelen zoals het in

een duurzaam evenwicht brengen van vraag en aanbod door landinrichting en gebruik aan te passen aan waterbeschikbaarheid, minder en efficiënt water gebruiken, water vasthouden en verdeling optimaliseren en het accepteren van tekorten en schade.

De Minister van IenW is systeemverantwoordelijk voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en gemeenten, waterschappen, provincies en rijk hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering.

Subdoelstelling 1: Nederland is in 2050 weerbaar tegen zoetwatertekorten door de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater.
Alle sectoren zijn in 2050 goed voorbereid op zoetwatertekorten om schade zo veel mogelijk te beperken. Nederland heeft dan een veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem waarbij wateraanbod en watervraag voor alle maatschappelijke functies zo lang mogelijk in evenwicht zijn. Deze doelstelling wordt nader geoperationaliseerd in het kader van de Herijking van het Deltaprogramma Zoetwater en vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem
Jaarlijks wordtde voortgangsrapportage Zoetwater uitgebracht, waarin inzicht in de voortgang van de uitvoering van de maatregelen van het Deltaplan Zoetwater. In het kader van de herijking van het Deltaprogramma Zoetwater wordt samen met de zoetwaterregio's gewerkt aan het concretiseren van het huidige zoetwaterdoelen. De herijking is noodzakelijk omdat de huidige doelen minder lang houdbaar zijn dan gedacht. De nieuwe SMART geformuleerde doelen worden vastgelegd in het NWP 2028-2033. Het gaat daarbij om een nationaal waterbeschikbaarheidsdoel, een doel voor het Hoofdwatersysteem en om doelen voor de verschillende zoetwaterregio's. De doelen worden gedifferentieerd naar regio en cruciale gebruiksfuncties en opgenomen in een van de volgende begrotingen:

a) met regionale differentiatie wordt transparantie geboden per regio en het Hoofdwatersysteem (HWS) over de verwachte kans op en mogelijke omvang van watertekorten, in het zomerhalfjaar nu en in 2050.

b) met een differentiatie naar functies/per type gebruiker waarbij een doel/ambitie wordt neergezet voor bescherming van de meest kritieke publieke/collectieve basisvoorzieningen (zoals het voorkomen klink en zetting van publieke infrastructuur, het voorkomen van onomkeerbare schade aan wettelijke beschermde natuur en het beschermen/verzekeren van drinkwaterbronnen) wordt aangegeven wat de rol en verantwoordelijkheid is die overheden nemen, en wat wordt verwacht van gebruikers.

Subdoelstelling 2: Het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater.
Goede waterkwaliteit voor mens, dier en plant is van cruciaal belang voor de samenleving om alle diensten te kunnen leveren. Een goede waterkwaliteit bestaat uit 2 elementen: de ecologische en chemische waterkwaliteit. Als we zorgen voor een goede ecologische waterkwaliteit creëren we daarmee een goede leefomgeving voor planten en dieren (ecosysteem). Een leefomgeving met voldoende voedsel en beschutting. Ook mag het water geen afvalstoffen bevatten. Dit is de chemische waterkwaliteit. Het water uit onze rijkswateren (rivieren, meren en zeeën die het Rijk beheert) wordt namelijk ook gebruikt voor de productie van drinkwater, de landbouw, de natuur en recreatie.

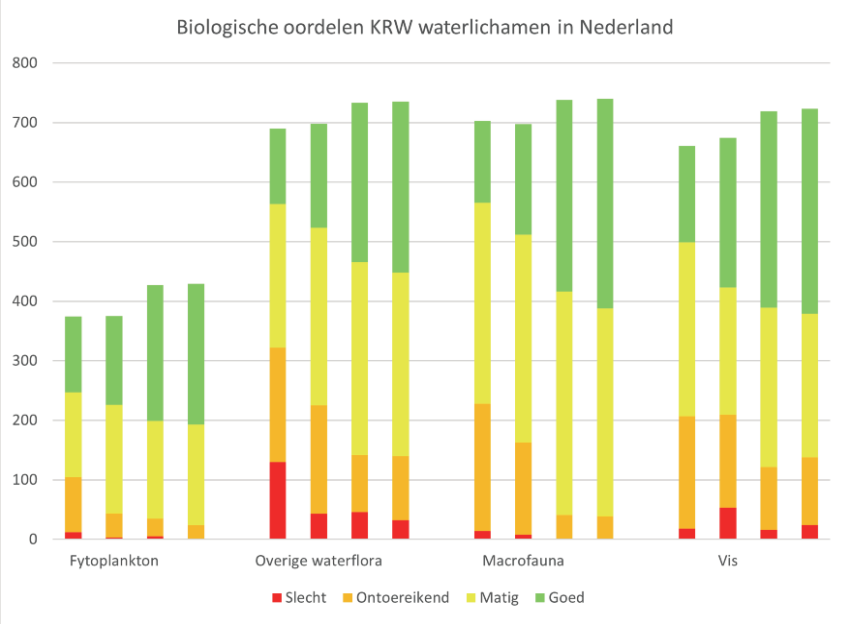
De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit in Nederland (en overige Europese lidstaten) aan de opgestelde eisen voor een goede toestand moet voldoen. De KRW is sinds eind 2000 van kracht en uiterlijk eind 2027 moet Nederland voldoen aan de eisen van de KRW voor zowel oppervlaktewater als grondwater. De KRW ondersteunt het Nederlandse waterkwaliteitsbeleid dat tot doel heeft schoon water voor mens en natuur. Zo wordt een bijdrage geleverd aan andere Europese doelen, zoals die van de Zwemwaterrichtlijn, Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurherstelverordening. De Minister van IenW is systeemverantwoordelijk voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en gemeenten, waterschappen, provincies en rijk hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering. Daarnaast is de Minister van IenW bevoegd gezag is voor Natura2000-gebieden in de rijkswateren en derhalve daar verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Ecologische en chemische waterkwaliteit

Om de voortgang van de ecologische en chemische waterkwaliteit van de Kaderrichtlijn water in beeld te brengen maken we gebruik van het Kaderrichtlijn Water dashboard dat jaarlijks wordt geactualiseerd (onderstaande figuur laat de stand van zaken over 2023 zien).

Volgens het one out all out principe van de KRW voldoet op het niveau van waterlichamen vrijwel geen enkel waterlichaam aan alle indicatoren in zo'n waterlichaam. Wanneer we kijken naar alle 100,000 doelen in alle 745 Kaderrichtlijn Water lichamen zien we dat ongeveer 80% voldoet. Het grootste knelpunt om te voldoen aan de doelen van de Kaderrichtlijn Water ligt bij de biologische- en algemene fysische chemische waterkwaliteit.

Figuur 5 Biologische oordelen KRW waterlichamen Nederland



Bron: Informatiehuis Water (IHW)

Toelichting
Het figuur hierboven geeft de voortgang van de biologische waterkwaliteit van de Kaderrichtlijn water door de jaren heen weer. Omdat de gegevens per jaar sterk afhankelijk kunnen zijn van bijvoorbeeld de weersomstandigheden wordt er niet jaarlijks gerapporteerd. Biologische waterkwaliteit gaat over aantallen en soorten planten, algen, vissen, vogels en bacteriën, die in het water leven. De chemische waterkwaliteit is een randvoorwaarde voor de biologische en deze laatste geeft ook een goede indicatie van de chemische waterkwaliteit. Het grootste knelpunt om te voldoen aan alle doelen van de Kaderrichtlijn Water ligt bij de chemische waterkwaliteit en dan met namen bij nutriënten en bestrijdingsmiddelen.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
Nederland heeft te maken met meer extreem weer. Wateroverlast, droogte en hitte zullen vaker voorkomen (zie de KNMI-scenario's). De door het PBL in beeld gebrachte klimaatrisico's maken duidelijk dat we voort moeten maken met het klimaatadaptatiebeleid. De schade door extreem weer zal toenemen. Dit vereist dat we ruimte maken voor water, dat we bij ruimtelijke plannen rekening houden met de risico's vanuit water en bodem en dat we bij de inrichting klimaatbestendig bouwen. Net als onze nationale water uitdagingen wordt ook de internationale wateropgave steeds urgenter. Landen krijgen steeds meer te maken met de gevolgen van klimaatverandering. Nederland heeft zich gecommitteerd aan de SDGs en het Parijsakkoord.

Subdoelstelling 1: Nederland is in 2050 klimaatbestendig, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte door de uitvoering van afspraken die in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie worden gemaakt.
Vele partijen moeten een bijdrage leveren aan een klimaatbestendig Nederland. IenW is coördinerend voor klimaatadaptatie, daarom is IenW verantwoordelijk voor de nieuwe Nationale Adaptatie Strategie (NAS). Hierin komt het beleid van alle departementen samen. In het Nationale Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie wordt per domein welke activiteiten worden ondernomen. Caribisch Nederland is onderdeel van de NAS.

In het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) worden afspraken gemaakt met de medeoverheden, gemeenten, waterschappen en provincies. Het DPRA werkt via de principes, weten, willen, werken. In dit kader worden stresstesten uitgevoerd, risicodialogen gevoerd en uitvoeringsprogramma's opgesteld. De aanpak van wateroverlast vereist extra aandacht, daarom zijn er bovenregionale stresstesten uitgevoerd en wordt er gewerkt aan een deel deltabeslissing wateroverlast.

IenW werkt via deze principes aan het klimaatbestendig maken van de netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, spoorwegen, hoofdwatersysteem. Voor een klimaatbestendig Nederland is vooral de ruimtelijke ordening relevant, en met name de woningbouw opgave. Daarom werkt IenW samen met VRO aan instrumenten om gemeenten en provincies richtlijnen te geven om vanuit het water en bodemsysteem de beste keus te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Monitoring en evaluatie Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)
DPRA monitort welke stappen van Deltaplan RA door de werkregio's worden doorlopen in de 2e cyclus van stresstesten, dialogen en uitvoeringsprogramma's. Aanvullend wordt vanaf 2025 gemonitord in welke mate werkregio's of daarbinnen gemeenten stappen zetten in de concretisering van de eigen doelen. De voortgang wordt jaarlijks gerapporteerd in voortgangsrapportages voortgangsrapportages die bijlage zijn bij de Deltaprogramma rapporten die de Deltacommissaris aanbiedt aan het kabinet en die het kabinet vervolgens aanbiedt aan de Tweede Kamer.

Klimaatadaptatie is breed en er is geen eenvoudige parameter waarmee de voortgang op dit brede veld gemonitord kan worden. De werkgroep monitoring van het DPRA ontwikkelt regionale monitoring. In dit kader wordt gekeken naar landelijk te meten parameters zoals schaduw, boomkroonoppervlak en gevoelstemperatuur. Aan genoemde parameters wordt de komende jaren nog de monitoring van de mate van verharding/verstening van het grondoppervlak toegevoegd. Mogelijk kan op termijn ook meer worden gezegd over de ontwikkeling van bergingscapaciteit in stedelijk en landelijk gebied voor de opvang van regenwater. De regionale monitoring vraagt ook veel invulling door de decentrale overheden. Het PBL werkt aan landelijke monitoring. Daar kunnen genoemde landelijk te meten parameters ook gebruikt worden, naast het in beeld brengen van trends in de toename of afname dankzij maatregelen van klimaatrisico's over de tijd gezien.

Het PBL werkt in het kader van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) aan een landelijke monitoringsystematiek.

Subdoelstelling 2: De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn door de decentrale overheden uiterlijk in 2030 bestuurlijk of juridisch verankerd.
De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn vastgelegd in de TK-brief november 2022. De realisatie van WBS-doelen vergt waarschijnlijk een combinatie van bestuurlijke en juridische instrumenten. De recent vastgestelde borgingskalender is daarvoor het vertrekpunt. Deze kalender biedt ruimte voor aanpassing op basis van de ervaringen van bevoegde gezagen en bestuurlijke partners, zoals de gemeenten, de waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat. Bijvoorbeeld voor de samenhang met de andere grote landelijke opgaven. Gezien de complexiteit en de veelvoud van de opgaven is het belangrijk om prioritering van de opgaven gezamenlijk vast te stellen en ruimte laten voor herijking, bijvoorbeeld voor welke structurerende keuzes of maatregelen zich lenen voor een juridische doorwerking en welk bestuursorgaan dat het beste juridisch kan regelen. Het directeurenoverleg Water/Bodem/VRO functioneert als het platform om coördinatie vorm te geven en waar nodig richting te geven. De voortgang wordt tenminste jaarlijks in het bestuurlijk overleg besproken.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Bestuurlijke verankering water en bodem sturend
De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn bestuurlijk of wettelijk verankerd. Jaarlijks wordt geteld binnen hoeveel gemeenten, provincies, waterschappen en rijksuitvoeringsdiensten dat het geval is, met 2025 als startjaar. De 33 structurerende keuzes zoals opgenomen in de Water

Bodem Sturend (WBS) Kamerbrief van 25 november 2022 zijn uitgewerkt in een borgingskalender. Jaarlijks zal de Kamer worden door geïnformeerd door middel van een voortgangsrapportage.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein van integraal waterbeleid.

Beoordeling primaire keringen
Waterschappen en Rijkswaterstaat hebben eind 2022 in de eerste beoordelingsronde op basis van de actuele veiligheidsnormen hun beoordelingen afgerond. Op 8 november 2023 is daarvan een landelijk veiligheidsbeeld naar de kamer gestuurd, inclusief een beleidsmatige duiding en een globale kosteninschatting van de verwachte versterkingsopgave. Hieruit blijkt dat circa 62% van de keringen nog niet aan de norm voldoet. Bij de norm is uitgegaan van de situatie in 2050 en de norm is daarom toekomstgericht. In 2050 dienen de keringen aan de norm te voldoen.

In 2024 is een analyse uitgevoerd om te komen tot een scherper beeld van de versterkingsopgave. Daaruit volgt dat de verwachte resterende opgave tot 2050 ca 1.400 km bedraagt. Deze inschatting zal, indien er nieuwe inzichten ontstaan uit de tweede landelijke beoordelingsronde tot 2035 (LBO2), en naarmate projecten in het HWBP worden uitgewerkt, worden bijgesteld. Dit sluit aan bij een cyclisch systeem waarin nieuwe inzichten leiden tot een nauwkeuriger beeld van de opgaven.

Op basis van de in 2024 uitgevoerde evaluaties van de waterveiligheidsonderdelen van de Waterwet en de subsidieregeling HWBP wordt bovendien in het kader van de herijking van het HWBP met de HWBP-partners gezocht naar mogelijke verbeteringen in de aansturing en voortgang van het HWBP. Eind 2025 worden hierover bestuurlijke afspraken gemaakt.

Ruimte voor de Rivier 2.0
Het kabinet zet in op een rivierengebied dat klaar is voor de toekomst. Dit wordt uitgewerkt in het programma Ruimte voor de Rivier 2.0. Dit programma richt zich, in tegenstelling tot het eerdere programma Ruimte voor de Rivier, zowel op hoogwater als op laagwater. Hierbij gaat het om vijf rivierfuncties veilige waterafvoer, scheepvaart, zoetwatervoorziening, natuur en ecologische waterkwaliteit en ruimtelijke economie.

De extremen van nu worden het normaal van de toekomst. Om te zorgen dat de nodige maatregelen op tijd worden uitgevoerd, zijn snel keuzes nodig. Dat geldt voor de ruimte die de rivier nodig heeft voor een veilige waterafvoer en andere functies, maar ook voor het herstel van de rivierbodem voor het verbeteren van de bevaarbaarheid en de zoetwaterverdeling. In 2025 worden besluiten voorbereid die in 2026 moeten worden genomen, met naast beleidskeuzes het type benodigde maatregelen voor de korte en waar mogelijk lange termijn gericht op herstel van rivierbodems en ruimte voor hoge rivierafvoeren.

Nationale zoetwaterstrategie
De strategie Klimaatbestendige Zoetwatervoorziening Hoofdwatersysteem is een nieuwe nationale zoetwaterstrategie voor het hoofdwatersysteem. Doelen zijn het water vast te houden, op de juiste plek terecht laten komen (daar waar het nodig is) en zoetwater besparen. De afgelopen jaren is

gewerkt aan deze strategie, en de komende jaren wordt deze strategie steeds verder aangescherpt. Het Deltaprogramma maakt de zoetwaterdoelen voor de volgende periode (2028-2033) stapsgewijs concreter. Voor de nieuwe deltabeslissing van 2026 wordt de zoetwaterstrategie ook op een aantal punten herijkt. Het uiteindelijke doel is om Nederland weerbaar te maken tegen watertekort in 2050. Besluitvorming over de doelen, strategie en maatregelen voor zoetwaterbeschikbaarheid vindt plaats in het kader van het Nationaal Waterprogramma 2028-2033.

Kaderrichtlijn Water (KRW)
De doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten per 22 december 2027 bereikt zijn. Met het KRW-impulsprogramma blijven overheden alles op alles zetten om dit te bereiken en om te zorgen dat Nederland niet op slot gezet wordt. Indien er nieuwe inhoudelijke inzichten zijn, zullen doelen daarop worden aangepast. Waar doelen niet bereikt zijn moet Nederland zich verantwoorden. Waar mogelijk binnen de randvoorwaarden van de KRW om daarmee juridische procedures te voorkomen. We stemmen met de Europese Commissie en andere lidstaten af hoe we flexibel en pragmatisch met de uitzonderingen die de KRW biedt kunnen omgaan. Dit wordt opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033, die eind 2026 ter inzage worden gelegd. IenW neemt hierbij de regie, zodat samen met waterschappen en provincies in 2027 een stevig verhaal kan worden neergezet. Nadere toelichting over de KRW kan gevonden worden op de begroting van het Deltafonds artikel 7.

Rijkswaterstaat (RWS) speelt als uitvoeringsorganisatie en beheerder van de rijkswateren een belangrijke rol bij de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. Rijkswaterstaat is namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de rijkswateren en geeft invulling aan deze verantwoordelijkheid via het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. Voor de gehele looptijd voert RWS in totaal 567 KRW-maatregelen uit. Hiermee zorgt RWS voor een meer natuurlijke inrichting van rivieren, meren en overgangs- en kustwateren. De KRW-maatregelen zijn onderverdeeld in zestien typen, waaronder (neven)geulen en strangen, natuurvriendelijke oevers, wetlands, vispassages, sanering, onderzoek en beheer. In de jaarrapportages wordt de voortgang van het Verbeterprogramma in beeld gebracht.

Nationaal Water Programma
In 2025 is IenW gestart met het ontwikkelen van het Nationaal Water Programma (NWP) 2028-2033 als opvolger van het huidige NWP 2022-2027. Het NWP is een verplicht programma onder de Omgevingswet met een looptijd van 6 jaar. Het Programma zal aangeven hoe om te gaan met de opgaven in het waterdomein. Het bevat het nationale waterbeleid en de uitvoering in de Rijkswateren.

Caribisch Nederland
Voor de zeeën van Caribisch Nederland wordt tot 2030 een monitoringsprogramma voor de waterkwaliteit ontwikkeld en geïmplementeerd, zoals het meten van de zeewaterkwaliteit inclusief zwerfafval, in de zeeën rondom de eilanden van Caribisch Nederland. Er worden op basis hiervan indicatoren en beleidsdoelstellingen ontwikkeld, waardoor over de toestand van het mariene milieu gerapporteerd kan worden.

Nationaal Groeifonds
In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn twee projecten in uitvoering, te weten UPPWATER (voormalig Groeiplan Watertechnologie) en NL2120. Het UPPWATER programma draagt bij aan de ontwikkeling van innovatieve technologieën om enerzijds de kwaliteit en beschikbaarheid van (drink)water te waarborgen en anderzijds de nieuwe technologieën (inter)nationaal te vermarkten. Voor dit project is het beschikbaar budget € 135,0 miljoen. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is het beschikbaar budget € 110,0 miljoen, waarvan € 40,0 miljoen voorwaardelijk. De projecten lopen tot 2034.

Internationale samenwerking
IenW geeft invulling aan de mondiale afspraken op het gebied van mondiale waterzekerheid, waterveiligheid en klimaatadaptatie, de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) en de Internationale Klimaatstrategie (IKS). IenW zet in op het brengen van Nederlandse kennis en kunde en het halen van relevante kennis uit het buitenland, waarbij duurzame oplossingen centraal staan. Water is een belangrijke factor voor klimaatadaptatie. IenW zet gericht middelen in om wereldwijd de waterveiligheid, waterzekerheid en klimaatweerbaarheid te verbeteren, Nederland als center of excellence te positioneren en het verdienvermogen van de Nederlandse watersector te vergroten. Denk daarbij aan het versnellen en vergroten van beleidsbeïnvloeding in diverse internationale gremia en door bilaterale samenwerking via instrumenten samen met de Nederlandse water- en klimaatadaptatiesector.

Ten aanzien van het oceanenbeleid wordt gewerkt aan het zo spoedig mogelijk aanvaarden en inplementeren van de Overeenkomst in het kader van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, inzake het behoud en het duurzame gebruik van de mariene biologische diversiteit van gebieden voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht (Biological Diversity of areas Beyond National Jurisdiction, BBNJ), alsook aan de voorbereiding van de eerste Conferentie van de Partijen.

In dezelfde context, coördineert IenW een samenhangend Noordzee beleid, nationaal en internationaal, inclusief bijbehorende stakeholderparticipatie met heldere governance arrangementen die sectorale en gefragmenteerde silo's helpen doorbreken en gebaseerd zijn op het voorzorgsbeginsel en best beschikbare kennis. Een voorbeeld is het door Nederland en Frankrijk geinitieerde *Greater North Sea Basin Initiative.*

Programma Noordzee
IenW coördineert de implementatie en herziening van het Programma Noordzee 2022-2027 en de voorbereiding van het Programma Noordzee 2028-2033. Hierin stelt het Rijk de kaders voor ruimtelijk gebruik van de Noordzee in relatie tot de toestand van het mariene ecosysteem en voor het beleid gericht op het verbeteren van de milieutoestand. Sinds voorjaar 2025 wordt gewerkt aan het nieuwe programma Noordzee 2028-2033. De scope en ambitie daarvan wordt eind 2025 aan de Kamer gecommuniceerd. In het (herziene) Programma Noordzee worden onder andere windenergiegebieden voor de periode na 2031 aangewezen en worden scheepvaartmaatregelen voorbereid. Ook wordt binnen het Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI) met negen Noordzeelanden en de Europese Commissie

gewerkt aan versterkte en internationale samenwerking op maritieme ruimtelijke planning binnen het Noordzeebassin voor het realiseren van nationale en gedeelde doelen.

Staat van de Noordzee
De Staat van de Noordzee wordt beoordeeld aan de hand van de indicatoren van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie in een 6-jarige cyclus en die van de noordoost Atlantische Oceaan via OSPAR. In de kaderrichtlijn mariene strategie (KRMS) worden een gemeenschappelijke aanpak en doelstellingen van de Europese Unie (EU) vastgesteld om het mariene milieu te beschermen en in stand te houden en de verslechtering ervan te voorkomen in het licht van de belasting en invloed van schadelijke menselijke activiteiten, terwijl het duurzame gebruik ervan mogelijk wordt gemaakt door middel van een ecosysteemgerichte aanpak.

Water en bodem
Eind 2024 is door het kabinet duiding gegeven aan de in het regeerprogramma opgenomen tekst over rekening houden met water en bodem. Het vorige kabinet hanteerde de term Water en Bodem Sturend. Dit beleid is uitgewerkt in 33 structurerende keuzes die gezamenlijk de gehele breedte van het water- en bodembeleid betreffen. Keuzes die borgen dat we ook in de toekomst kunnen beschikken over voldoende schoon en gezond water en een vitale bodem voor onder meer landbouw, woningbouw en natuur. De focus daarbij ligt op wat wél kan en moet, gebaseerd op de kennis die we hebben van ons water- en bodemsysteem in een veranderend klimaat, waarbij gezocht wordt naar oplossingen die de verschillende belangen verenigen, door zoveel mogelijk multifunctioneel ruimtegebruik en creatieve oplossingen. Uitgangspunt daarom nu «rekening houden met» water en bodem. Op deze wijze sturend worden publieke kosten voor risicomitigatie en schadelijke neveneffecten zoveel mogelijk voorkomen en niet afgewenteld. De maatregelen uit de Kamerbrief zullen voornamelijk worden gerealiseerd binnen bestaande en nog te ontwikkelen rijksprogramma's en trajecten zoals de Nota Ruimte, de Woontop, het Deltaprogramma, de KRW-maatregelen, het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater en het Nationaal Water Programma.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 8 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**188.327**	**52.311**	**73.721**	**44.092**	**55.091**	**57.665**	**45.111**
	Uitgaven	**70.066**	**81.620**	**99.892**	**81.243**	**60.197**	**63.708**	**54.986**
11.1	**Algemeen waterbeleid**	**53.580**	**59.362**	**55.275**	**51.493**	**38.636**	**31.715**	**31.876**
	Opdrachten	*9.228*	*14.723*	*15.304*	*16.125*	*5.667*	*5.853*	*10.333*
	Partners voor Water (HGIS)	5.617	8.825	9.840	10.188	0	0	0
	Overige HGIS opdrachten	826	679	0	0	0	0	0
	Regie Innovatie	656	911	1.080	1.093	1.070	996	996
	Overige opdrachten	2.129	4.308	4.384	4.844	4.597	4.857	9.337
	Subsidies (regelingen)	*21.910*	*21.383*	*15.817*	*14.208*	*11.223*	*9.379*	*5.212*
	Incidentele subsidie WKB	0	520	1.105	1.105	1.090	600	0
	Overige HGIS subsidies	7.030	4.900	2.000	2.000	0	0	0
	Partners voor Water 5 (HGIS)	5.615	6.010	1.417	1.029	4.600	4.730	4.730
	NGF NL2120	8.195	8.842	10.664	9.443	5.402	3.918	350
	Overige subsidies	1.070	1.111	631	631	131	131	132
	Bijdrage aan agentschappen	*17.362*	*18.131*	*17.234*	*17.199*	*16.848*	*16.331*	*16.331*
	Bijdrage aan agentschap RWS	16.561	17.217	16.607	16.585	16.384	15.867	15.867
	Bijdrage aan agentschap KNMI	801	914	627	614	464	464	464
	Bijdrage aan medeoverheden	*2.980*	*4.725*	*6.170*	*3.211*	*4.898*	*152*	*0*
	NGF NL2120	2.891	4.687	6.170	3.211	4.648	152	0
	Overige bijdragen	89	38	0	0	250	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*2.100*	*400*	*750*	*750*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	2.100	400	750	750	0	0	0
11.2	**Waterveiligheid**	**1.745**	**1.638**	**3.167**	**3.167**	**3.291**	**3.308**	**3.308**
	Opdrachten	*1.745*	*1.638*	*3.167*	*3.167*	*3.291*	*3.308*	*3.308*
	Waterveiligheid	1.565	1.548	3.067	3.067	3.191	3.208	3.208
	Overige opdrachten	180	90	100	100	100	100	100
11.3	**Grote oppervlaktewateren**	**561**	**1.228**	**1.665**	**1.670**	**1.687**	**1.687**	**1.687**
	Opdrachten	*561*	*1.228*	*1.665*	*1.670*	*1.687*	*1.687*	*1.687*
	RWS Zuid-Westelijke Delta	437	762	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
	Overige opdrachten	124	466	315	320	337	337	337
11.4	**Waterkwaliteit**	**14.180**	**19.392**	**39.785**	**24.913**	**16.583**	**26.998**	**18.115**
	Opdrachten	*5.407*	*6.488*	*6.708*	*6.100*	*5.863*	*6.160*	*5.891*
	Waarvan RWS (BOA)	3.251	0	0	0	0	0	0
	Noordzee en oceanen	1.488	2.078	2.010	1.338	1.232	1.249	1.063
	WKK opdrachten	48	0	0	0	0	0	0
	Overige opdrachten	620	4.410	4.698	4.762	4.631	4.911	4.828
	Subsidies (regelingen)	*6.817*	*11.048*	*31.215*	*16.913*	*8.929*	*19.047*	*10.350*
	NGF UPPWater	5.683	8.836	29.280	15.403	8.850	19.047	10.350
	Overige subsidies	1.134	2.212	1.935	1.510	79	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*1.956*	*1.856*	*1.862*	*1.900*	*1.791*	*1.791*	*1.874*
	Overige bijdragen	1.956	1.856	1.862	1.900	1.791	1.791	1.874
	Ontvangsten	**382**	**196**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 55,3 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 15,3 miljoen).
- *Partners for Water HGIS (€ 9,8 miljoen)*. Dit betreft de uitvoeringskosten en de inzet RVO voor het 5e uitvoeringsprogramma Partners voor Water, waarin kennis en expertise op de thema's waterveiligheid en waterzekerheid beschikbaar wordt gesteld aan ondernemingen, onderzoeksorganisaties en non gouvermentele overheidsorganisaties (NGO). PvW draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
- *Regie Innovatie (€ 1,1 miljoen).* Dit betreffen de middelen voor diverse opdrachten en onderzoek voor kennis- en innovatie op het gebied van waterbeleid, zoals ondersteuning van het topteam, human capital en duurzaamheid. Deze opdrachten dragen bij aan meerdere specifieke doelstellingen.
- *Overige opdrachten (€ 4,4 miljoen)*. Dit betreffen middelen voor opdrachten op het gebied van waterbeleid, waaronder o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS). Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.

Subsidies (€ 15,8 miljoen).
- *Incidentele subsidie WKB (€ 1,1 miljoen) en Overige subsidies (€ 0,6 miljoen).* Dit betreffen de middelen ten behoeve van de subsidies voor Klimaatadaptatie, KAWI en omgeving waddengebieden. Deze subsidies dragen respectievelijk bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3 en 2.
- *Overige HGIS-subsidies (€ 2,0 miljoen).* Blue Deal (€ 2,0 miljoen) is een (internationaal) subsidieprogramma van de 21 waterschappen samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW met als doel 20 miljoen mensen wereldwijd toegang geven tot voldoende, schoon en veilig water. Daarnaast is in 2024 een maatwerkfonds opgezet met het International Panel for Delta's and Costal Areas (IPDC), het samenwerkingsverband tussen (ei)landen en kennisinstellingen om klimaatadaptatie in de wereld te stimuleren (€ 2 miljoen). Deze subsidies dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
- *Partners voor Water (HGIS) (€ 1,4 miljoen)*. Partners voor Water is een subsidieprogramma waarvan het doel is om waterveiligheid en waterzekerheid te stimuleren in een delta, deltastad of stroomgebied in het buitenland. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
- *NGF NL2120 (€ 10,7 miljoen).* In 2024 is vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) het programma NL2120 tot en met 2029 ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 7,1 miljoen in 2026. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan agentschappen (€ 17,2 miljoen).
– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 16,6 miljoen).* Dit heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.
– *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,6 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan het KNMI, waaraan diverse onderzoeken en analyses worden gevraagd die betrekking hebben op kennisontwikkeling ten behoeve van windklimaat en afvoerstatistiek rivieren, (versnelde) zeespiegelstijging en voor klimaatadaptatie. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 6,2 miljoen).
– *NGF NL2120 (€ 6,2 miljoen).* Voor het jaar 2026 is een bedrag van € 6,2 miljoen opgenomen voor projecten ter uitvoering van het Nationaal Groeifonds programma NL2120. Het betreft specifieke uitkeringen aan de Gemeenten Dordrecht en Rotterdam en de provincie Friesland. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 0,8 miljoen).
– *Overige bijdragen (€ 0,8 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan de OESO voor de Global Commission for Economics of Water. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie geformuleerde specifieke doelstellingen.

2. Waterveiligheid (€ 3,2 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Opdrachten (€ 3,2 miljoen).
– *Waterveiligheid (€ 3,1 miljoen).* De opdrachtverlening op het gebied van waterveiligheid heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van waterveiligheid (€ 2,5 miljoen). Daarnaast worden diverse opdrachten verstrekt om de Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) te implementeren in de vier (internationale) stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde (€ 0,5 miljoen). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
– *Overige opdrachten (€ 0,1 miljoen).* Tevens worden opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders, ontwikkeling van kennis en modellen ten aanzien van waterveiligheid in de kust- en riviergebieden, onder andere als gevolg van de klimatologische veranderingen (€ 0,1 miljoen). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.

3. Grote oppervlaktewateren (€ 1,7 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Opdrachten (€ 1,7 miljoen).
– *RWS Zuid-Westelijke Delta (€ 1,4 miljoen).* De opdrachtverlening op het gebied van de grote oppervlaktewateren heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van de Wadden en de Zuid-Westelijke Delta (€ 1,5 miljoen). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige opdrachten (€ 0,3 miljoen)* Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de Agenda voor het Waddengebied 2050. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

4. Waterkwaliteit (€ 39,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,7 miljoen).
– *Noordzee en oceanen (€ 2,0 miljoen).* Er worden opdrachten verleend t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2027) en diverse andere opdrachten. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige opdrachten (€ 4,7 miljoen).* Onder overige opdrachten valt ook de beleidsondersteuning vanuit *RWS (BOA) (€ 4,0 miljoen).* De opdrachtverlening op het gebied van waterkwaliteit heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied de Kaderrichtlijn Water, emissieregistratie (water), monitoring van gewasbescherming en nutriënten en het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Daarnaast pleegt RWS inzet op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, Caribische Zee, OSPAR en London Protocol). Tevens ondersteunt RWS in EU-comités en -raden en op internationale dossiers als de stroomgebieden van Maas, Rijn, Schelde en Eems. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Subsidies (€ 31,2 miljoen).
– *NGF UPPWater (€ 29,3 miljoen).* De subsidieverlening heeft met name betrekking op de in 2024 verleende subsidie vanuit het Nationaal Groeifonds, waarmee vanaf 2024 het Groeiprogramma Water Technologie voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige subsidies (€ 1,9 miljoen).* Onder de overige subsidies valt een onderzoek voor het Kaderrichtlijn Water en Ecologie geraamd. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,9 miljoen).
– *Overige bijdragen (€ 1,9 miljoen).* In het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet zet Nederland ook in 2025 de ondersteuning van internationale organisaties voort. Het gaat daarbij onder meer om twee internationale UNESCO-watercentra, het Sendai raamwerk van de UN-office for disaster risk reduction (UNISDR), de UN Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, de Wereldbank, Water Global Practice en de OESO inzake waterbeheer. Tevens zijn er bijdragen aan OSPAR en JPI Oceans. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2026 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 9 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11

	2026
juridisch verplicht	82%
bestuurlijk gebonden	6%
beleidsmatig gereserveerd	13%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting

Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 99,9 miljoen) is 82% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2026 is voor 45% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2025 zijn aangegaan met een kaseffect in 2026 voor met name opdrachten in internationaal kader, waaronder Partners voor Water en Water as Leverage. Daarnaast worden (jaarlijks) opdrachten verstrekt met het oog op wettelijke taken vanuit de Waterwet, zoals het werken met de nieuwe normering, regie op de kennisontwikkeling waterveiligheid, werkzaamheden ten behoeve van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (onderzoek naar maatregelen voor Rijn, IJssel en Maas), de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en advisering over de waterkeringen en kust. Verder heeft een deel betrekking op de betaling van de lopende verplichtingen die aangegaan zijn tot en met 2024, waaronder de gebiedsagenda Wadden 2050, Eems-Dollard 2050.
2. **Subsidies**. Het subsidiebudget in 2026 is voor 96% juridisch verplicht. Dit betreft o.a. het subsidieprogramma HGIS Partners voor Water 5 en de subsidies voor Blue Deal, het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), International Panel for Deltas and Coastal Areas, Dutch Wavemakers, het Nationaal Waterplan en Free Flow. De gereseveerde bedragen vanuit het Nationaal Groeifonds voor de projecten NL2120 en het GPWT zijn in 2024 toegezegd aan de deelnemende partijen en is daarmee voor 100% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA), waarvoor de opdracht in december wordt verstrekt. RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI wordt ingezet voor diverse onderzoeken en analyses die betrekking hebben op kennisontwikkeling.

4. **Bijdragen aan medeoverheden**. De bijdrage aan medeoverheden betreft het programma NL2120, een project uit het NGF, waarin ook een bijdrage vanuit twee gemeenten en één provincie is voorzien. Deze bijdrage is in 2024 beschikt via specifieke uitkeringen en zijn daarmee 100% juridisch verplicht.
5. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties**. Het beschikbare budget in 2026 is voor 31% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de structurele contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast wordt bijgedragen aan de High Level Panel on Water (HLPW), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), the Economic Commission for Europe van de United Nations (UN/ECE), de Deltacoalitie Water en Diplomatie en aan de Verenigde Naties (VN), die onder andere het gevolg zijn van een tweetal Memoranda of Understanding, die als bestuurlijk gebonden worden aangemerkt.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

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

Tabel 10 Extracomptabele verwijzingen naar Deltafonds (x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	605.492	702.212	635.780	476.603	630.411
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	58.406	57.566	46.081	2.731	14
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing	487.372	472.855	513.297	520.010	457.457
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	90.242	86.572	61.311	61.525	61.060
Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	421.663	446.095	496.591	482.054	558.703
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	253.564	471.915	184.034	212.151	108.162

Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord

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

Tabel 11 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Visserij: innovatie LVVN (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	921	0	1.222	792	1.189	1.189	1.189	1189	1.189	1.189
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW (€ 24,7 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	294	933	2.859	1.619	3.737	3.749	3.714	3.518	2.698	1.944
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP, KGG (€ 21 miljoen)	0	0	0	4.250	4.500	3.000	3.500	3.000	2.000	750
Versterking toezicht NVWA, LVVN (€ 14 miljoen)	0	673	673	1.350	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	3.804
Veilige doorvaart windparken, IenW (€ 13,7 miljoen)	0	0	0	0	1524	0	1.020	1.020	1.020	9.140[1]
Totaal: € 83,87 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMFAF)	**1.215**	**1.606**	**4.754**	**8.011**	**12.450**	**9.438**	**10.923**	**10.227**	**8.407**	**16.827**

1 Het bedrag in 2030 voor Veilige doorvaart windparken is inclusief de reservering voor 2031 – 2038

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

Tabel 12 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 11 (x € miljoen)

	2024	2025	2026
Vrijstelling leidingwaterbelasting voor grootgebruikers	115	116	54

2.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het duurzaam, gezond en efficiënt (maken voor) gebruik van bodem en ondergrond en het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.

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

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

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**187.594**	**81.054**	**151.495**	**50.226**	**96.582**	**101.592**	**128.421**
Uitgaven	**140.358**	**135.999**	**119.539**	**113.377**	**114.286**	**109.003**	**135.832**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	140.358	135.999	119.539	113.377	114.286	109.003	135.832
Ontvangsten	**1.527**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 14 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van: – Bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doel-matig gebruik van het bodem- en watersysteem. – De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke af-spraken bodem met andere overheden. – Efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
Financieren	Het Rijk draagt financieel bij aan de uitvoering door bevoegde overheden van bodemverontreiniging en het toekomstbestendig omgaan met nazorg. Daarnaast subsidieert het Rijk een deel van bodemsaneringen in eigen beheer door bedrijven. Ook draagt het Rijk fi-nancieel bij aan kennisontwikkeling in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem. Subsidiering drinkwatertarieven op Caribisch Nederland en investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonai-re en Sint Eustatius en rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.
Regisseren	De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid en is daarbij enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan en draagt zo bij aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland. Het gaat daarbij om: – Ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet. – Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen. – Ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid van bodem en ondergrond als basis voor maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS. – Verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht.

	– Toezicht op en de handhaving van wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht). – Het programma Versterking bodemstelsel dat bijdraag aan bescherming van de bodemkwaliteit door herstel van vertrouwen; Verbetering van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking.
(doen) uitvoeren	Het Rijk voert in eigen beheer de hersanering uit van het EMK-terrein. Overige saneringen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van decentrale bevoeg-de gezagen.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Het beheer van het water-bodemsysteem betreft onderwerpen als bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, kabels en leidingen en bodemenergie. Deze worden aangepakt in verband met het beschermen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving en maatschappelijke opgaven zoals energietransitie, klimaatadaptatie en de winning van bouwgrondstoffen. Decentrale overheden en andere partijen nemen het voortouw, terwijl het Rijk een stimulerende en faciliterende rol heeft. Binnen het Programma Bodem en Ondergrond wordt met de betrokken partijen een gezamenlijke aanpak geformuleerd. In lijn met dit programma zijn de volgende specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid.
2. Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.

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

Tabel 15 Doelenboom artikel 13

Algemene doelstelling	
Het duurzaam, gezond en efficiënt (maken voor) gebruik van bodem en ondergrond en het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid. En het ondersteunen van decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken.	Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Het saneren van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden in de periode t/m 2030.	1. Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m3 in 2030
2. Het continu behouden van de maatschappelijke functies van de bodem en ondergrond en deze waar nodig duurzaam te versterken.	2. Terugdringen drinkwatergebruik ìn 2035.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
1. Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen.	1. Productiecapaciteit drinkwaterbedrijven.
2. Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringstrategie	2. Drinkwatergebruik in NL

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid en het ondersteunen van decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken.

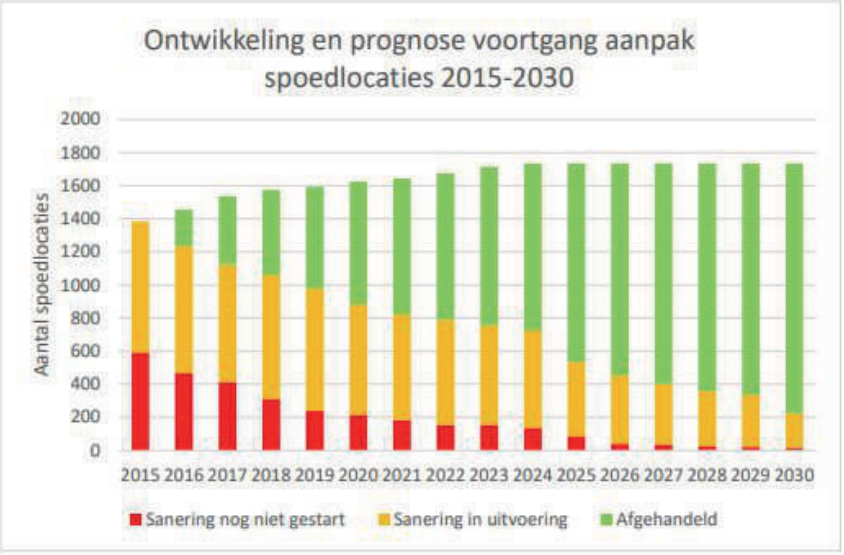
We hebben onze bodem de komende tijd hard nodig. Ruimte is schaars en we hebben behoefte aan een bodem die geschikt is en blijft om in ruimtelijke en maatschappelijke opgaven te voorzien. Om huizen op te bouwen en te behouden, verantwoord voedsel te produceren en om hemelwater af te voeren en te bufferen. De ondergrond bevat drinkwater, energie en grondstoffen en vele kilometers infrastructuur, funderingen, kabels en leidingen en een enorm reservoir aan biodiversiteit. Bovendien gaat de

energietransitie nog veel meer ondergrondse ruimte opeisen, o.a. voor bodemenergiesystemen. Om urgente maatschappelijke opgaven te kunnen blijven vervullen én om de bodem als natuurlijk kapitaal te behouden voor toekomstige generaties, is een nieuwe koers nodig. Deze koerswijziging is ingezet met de Kamerbrief 'Water en bodem sturend', uitwerking, realisatie en verdieping zijn nu nodig.

Subdoelstelling 1: Het saneren van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden in de periode t/m 2030.
In lijn met de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023-2030 stelt IenW middelen ter beschikking voor de aanpak door daarvoor bevoegde (decentrale) overheden van historische bodemverontreinigingen, voor de aanpak van diffuse verontreinigingen en PFAS die voor bevoegde overheden een buitenproportionele opgave vormen en voor het toekomstbestendig omgaan met nazorg. Ook stelt IenW middelen ter beschikking voor de robuuste uitvoering van de bodemtaken en kennisontwikkeling. Voor de aanpak van toekomstige opgaven kijkt IenW samen met de medeoverheden vooruit naar de periode na 2030.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen
De bevoegde overheden Wet bodembescherming[5] maken voortgang met de aanpak van de historische spoedopgave. Specifiek gaat dit om locaties met een beschikt geval van ernstige bodemverontreiniging (inclusief bepaalde waterbodems) die vanwege onaanvaardbare risico's voor mens, ecologie of verspreiding van de verontreiniging met voorrang (spoed) moeten worden aangepakt. Ook de daarmee samenhangende nazorg en gebiedsgerichte aanpak van het grondwater valt onder de historische spoedopgave. IenW ondersteunt de bevoegde overheden financieel bij de aanpak via de Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2024-2030. RWS voert langjarig een monitoring uit over voortgang.

Figuur 6 Ontwikkeling en prognose voortgang aanpak spoedlocaties 2015-2030



Bron: RWS, 2025

[5] Overgangsrecht uit de Aanvullingswet bodem Omgevingswet

Toelichting
Landelijk zijn in 2024 in totaal 1734 spoedlocaties gerapporteerd. In totaal is inmiddels 58 % van de spoedlocaties (1008 van de 1734) afgehandeld (al dan niet met nazorg). Bij de overige locaties is de sanering in uitvoering (590 locaties, 34%) of moet de sanering nog starten (136 locaties, 8 %). In de periode tussen de uitvraag in 2023 en 2024 is de sanering op 26 locaties aangevangen en op 51 locaties afgehandeld. Meer informatie is te vinden in de monitoringsrapportage op het Informatiepunt Leefomgeving.[1] Overgangsrecht uit de Aanvullingswet bodem Omgevingswet.

Het beleid samenhangend met deze doelstelling wordt uitgevoerd door decentrale overheden. Meer informatie over de voortgang van de aanpak van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's wordt gepubliceerd op het Informatiepunt Leefomgeving.

Subdoelstelling 2. Het continu behouden van de maatschappelijke functies van de bodem en ondergrond en deze waar nodig duurzaam te versterken.
Het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater verbindt het bodembeleid met ruimtelijke beleid. Het heeft als doel om de maatschappelijke functies van de bodem te behouden en waar nodig en mogelijk duurzaam te versterken. Dat gaat niet vanzelf. Daar is sturing en regie voor nodig, maar ook kennisontwikkeling, capaciteit, innovatie en communicatie. Toenemend gebruik (winning, opslag) van de ondergrond ten behoeve van diverse maatschappelijke opgaven (energietransitie, klimaatadaptatie) vraagt om expliciet ruimtelijk ordenen van bodem en ondergrond. Daarvan is nu nog geen sprake. Via het Nationaal Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater worden hiertoe instrumenten ontwikkeld.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringsstrategie
Het programma werkt de visie, ambities en lange termijn doelen uit naar concrete maatregelen en instrumenten en een effectieve uitvoerings- en monitoringsstrategie voor de periode 2025-2030/2035 met een doorkijk naar de doelen voor 2050 en verder. In juli 2023 is het Commissievoorstel voor de Europese richtlijn «Bodemmonitoring en Veerkracht» verschenen. De besluitvorming hierover is recent gestart, de inhoud staat dus nog niet vast. Bij de ontwikkeling van het programma wordt al wel getoetst op de mogelijk inhoud van de richtlijn, zodat hier zo goed mogelijk op geanticipeerd kan worden. Na de definitieve vaststelling van de Richtlijn wordt bekeken of het programma op onderdelen herijkt moet worden.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
In 2030 zal als gevolg van bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen de vraag naar drinkwater groeien. Er dreigt in 2030 een tekort aan drinkwater voor consumenten en bedrijven. Drinkwaterbedrijven kunnen niet meer grondwater winnen o.a. vanwege convenantafspraken met provincies die zich richten op natuurherstel en natuurbescherming, en kunnen niet snel genoeg nieuwe winningen realiseren om de drinkwatervraag te vervullen vanwege dezelfde ruimtelijke afwegingen en vergunningsverleningsprocedures. Een deel van de huidige grondwaterbronnen is uitgeput of de kwaliteit is ontoereikend.

Subdoelstelling 1: Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m3 in 2030.
In de Beleidsnota Drinkwater 2021-2026 is aangegeven dat de vraag naar drinkwater toeneemt door bevolkingsgroei, een veranderende bevolkingssamenstelling en economische groei terwijl de natuurlijke beschikbaarheid van drinkwaterbronnen afneemt onder andere als gevolg van klimaatverandering. Door het RIVM is in 2023 vastgesteld dat er in 2030 ca. 102 miljoen m3 extra productiecapaciteit gerealiseerd moet zijn om aan de vraag te kunnen blijven voldoen. Ook voor de periode na 2030 staat de drinkwatervoorziening onder druk. Het aanbod van drinkwater moet dus omhoog. Via het Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen 2023-2030[1] werken drinkwaterbedrijven, provincies en het Rijk hier gezamenlijk aan. De voortgang zal aan de Kamer worden gerapporteerd.[6]

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Productiecapaciteit drinkwaterbedrijven
De kern van het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 bestaat uit ca. 70 regionale plannen waarmee de drinkwaterbedrijven en de provincies toewerken naar uitbreiding van de productiecapaciteit met ca. 102 miljoen m3 in 2030. Om de Kamer jaarlijks te kunnen informeren over de voortgang werken de drinkwaterbedrijven en de provincies een monitoringssysteem uit. Op basis daarvan kan de ontwikkeling van de extra benodigde productiecapaciteit van de drinkwaterbedrijven ook visueel in beeld worden gebracht.

Subdoelstelling 2: Terugdringen drinkwatergebruik ìn 2035
Daarnaast moet de vraag naar drinkwater omlaag. In Water en Bodem Sturend is voor besparing van drinkwater de volgende ambitie opgenomen: we werken toe naar een drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking van 100 liter in 2035 (thans 134 liter per persoon per dag) en beperken laagwaardig gebruik van drinkwater. Grootverbruikers vragen we het gemiddelde drinkwatergebruik in 2035 met 20% te reduceren ten opzichte van 2016 – 2019. Met het Nationaal Plan van aanpak drinkwaterbesparing geven we invulling aan deze ambitie. Het bevat maatregelen en instrumenten van ruim 30 stakeholders op het gebied van communiceren, stimuleren en reguleren die zich richten op huishoudens, nieuwbouw en renovatie, en zakelijke gebruikers. Elke twee jaar wordt het Nationale Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing geactualiseerd en aangescherpt op basis van monitoring van de voortgang.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Huishoudelijk en zakelijk drinkwatergebruik in Nederland
Huishoudelijk drinkwatergebruik
Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van huishoudelijk drinkwatergebruik zien in liters per persoon per dag in de periode van 2003 t/m 2023.

[6] Kst. 27625 nr. 697

Figuur 7 Drinkwatergebruik (in liter per persoon per dag)

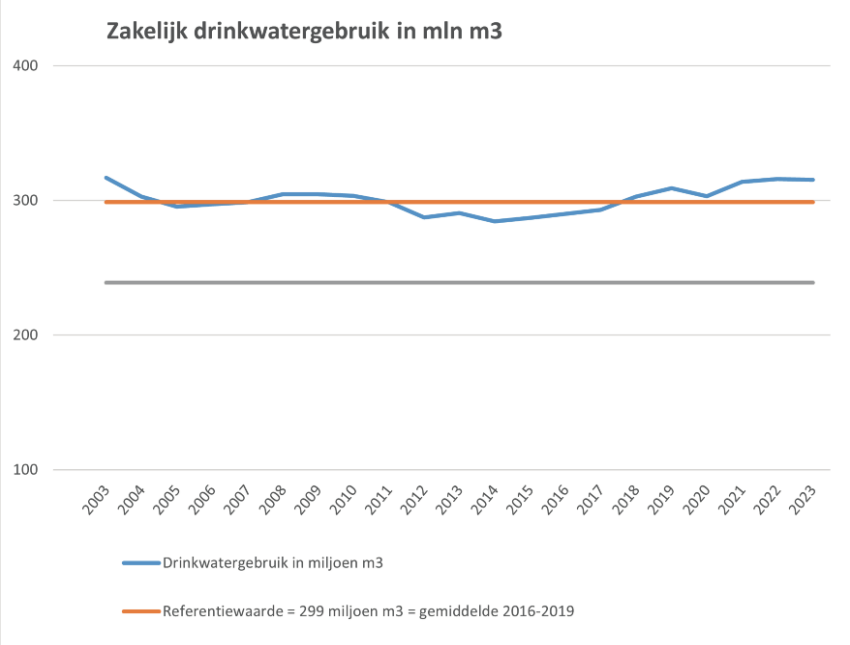
Bron: CBS en VEWIN

Toelichting
Het doel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is om het gemiddelde gebruik te verlagen naar 100 liter per persoon per dag in 2035. Het actuele verbruik in 2023 bedraagt, op basis van voorlopige cijfers, ca. 119 liter per persoon per dag.

Relevante informatie over de gerealiseerde extra productiecapaciteit is beschikbaar bij de Vewin als koepel van de drinkwaterbedrijven. Relevante informatie over het gemiddelde dagelijks drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking en het drinkwatergebruik van zakelijke grootverbruikers is beschikbaar bij het CBS.

Zakelijk drinkwaterverbruik
Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van zakelijk drinkwatergebruik in miljoenm^3 zien in de periode van 2003 t/m 2023.

Figuur 8 Zakelijk drinkwatergebruik in miljoen m3



Bron: CBS Statline

Toelichting
Het doel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is 20% reductie in 2035 t.o.v. het gebruik in de referentieperiode 2016 t/m 2019. Het gemiddelde gebruik in 2016 t/m 2019 is 299 miljoen m3 en het doel in 2035 is 239 miljoen m3. Het drinkwaterverbruik is in de afgelopen jaren toegenomen nadat het in de jaren daarvoor juist afnam.

IPO en Vewin hebben een bestuurlijke regietafel ingericht ten behoeve van het gesprek over de drinkwatervoorziening. Deze landelijke regietafel is sinds april 2024 actief en faciliteert het bestuurlijke gesprek over de voortgang van de acties met name uit de regionale actieplannen. Dit Actieprogramma Beschikbaarheid Waterbronnen 2023-2030 staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van de Implementatie- en Uitvoeringsagenda (IenU-agenda) en het Addendum daarop, die voortvloeien uit de Beleidsnota Drinkwater 2021-2026 en de wijze waarop bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden wordt met het bodem- en watersysteem. Het is dan ook geen programma in de zin van de Omgevingswet. Jaarlijks wordt de voortgang van de uitvoering van het Actieprogramma gerapporteerd aan het BO Water als onderdeel van de voortgangsbewaking rondom de IenU-agenda. Zoals aangegeven zal de bestuurlijke regietafel IPO – Vewin ook de voortgang monitoren.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Saneringen
Op 4 april 2025 heeft de Ministerraad besloten om de SPUK Bodem in ieder geval tot en met 2026 te handhaven. Dit was ook de wens van IPO en VNG. Wel zal worden gekeken naar de inrichting van een systematiek na 2026, mede in het licht van de voorziene saneringsopgaven na afronding van de historische spoedopgaven (o.a. PFAS).

Het Besluit financiële bepalingen bodemsanering (Bfbb) en de Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005 (Rfbb) boden de mogelijkheid om bedrijven te ondersteunen bij bodemsanering van bedrijfsterreinen. Besluit en regeling zijn per 1 januari 2025 vervallen. In 2024 heeft een evaluatie plaatsgevonden die is aangeboden aan de Tweede Kamer (HTK 30.015 nr. 130). Uit de evaluatie bleek dat het Bfbb en de Rfbb een belangrijke bijdrage leveren aan het versnellen en afronden van bodemsaneringen op bedrijfsterreinen. Eind 2022 waren in totaal 845 bodemsaneringen met subsidie uitgevoerd.

Herijking bodemregelgeving
De komende jaren wordt aan de herijking van de bodemregelgeving gewerkt. De huidige bodemregelgeving is in 2008 voor het laatst grondig herzien. Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Aanleiding hiertoe zijn onder andere diffuus verspreide stoffen, knelpunten in de praktijk bij toepassing van secundaire bouwstoffen en nieuwe beleids-uitgangspunten op het gebied van bodem, zoals de aansluiting van bodem-regelgeving op de KRW. Het project is eind 2023 gestart met het oppakken van de knelpunten uit de uitvoeringspraktijk (fase 1). In 2025 wordt een voorstel tot wijziging regelgeving opgeleverd en gaat fase 2 van het project van start. Deze fase behelst een meer fundamentele aanpassing van de bodemregelgeving waarbij nieuw beleid wordt verankerd, zoals de beleidsontwikkelingen met betrekking tot gezonde bodems en water en bodem sturen.

Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater
Het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater, zoals aangekondigd in de NOVI, heeft als doel het duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen door zich te richten op de ruimtelijke impact hiervan. Het ministerie van IenW is coördinator van het programma, vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid voor het bodem-watersysteem. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het programma bouwt voort op de uitgangspunten van de structuurvisie Ondergrond in programma STRONG, structurerende keuzes uit het water en Bodem beleid en het convenant en de bestuurlijke afspraken Bodem en ondergrond 2023-2030 en samenwerkings-agenda Bodem en Ondergrond 2022-2030.

Gezonde bodems
De bodem is meer dan vierkante meters land; het is een levend ecosysteem. We hebben de bodem nodig om huizen op te bouwen en voedsel op te produceren. We maken drinkwater uit ons grondwater en halen energie en grondstoffen uit de ondergrond. De bodem is ook ons archief met waardevolle archeologische en geologische informatie. Ook is in de brief Water en Bodem Sturend geconstateerd dat deze en andere essentiële functies onder druk staan door verkeerd gebruik van de bodem. Om de

bodem te beschermen en herstellen, is beleid nodig dat breder is dan de aanpak van chemische verontreinigingen. Het bodembeleid komt hiermee in een nieuwe fase waarin de vitaliteit van de bodem het uitgangspunt is.

In 2021 heeft de Europese Commissie de Bodemstrategie voor 2030 aangenomen. Schattingen geven aan dat de gezondheid van 60-70% van de bodems in de EU achteruit gaan. In 2025 zal bekend worden of «Bodemmonitoringsrichtlijn en Veerkracht» wordt aangenomen. Met de implementatie van de richtlijn moet voor 2031 de Nederlandse bodem zijn gemonitord en beoordeeld. De inzet van de Europese Unie is dat in 2050 alle bodems weer gezond zijn. De komende jaren zal gewerkt worden aan de implementatie van de richtlijn.

Drinkwater Caribisch Nederland
Op grond van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (WedBES) draagt IenW financieel bij aan een toegankelijke, betrouwbare en betaalbare drinkwatervoorziening op Caribisch Nederland. Vanwege de kleinschaligheid en dure processen om drinkwater uit zeewater te maken, zijn de kosten voor drinkwater op Bonaire, Sint Eustatius en Saba hoog. Om de toegankelijkheid van drinkwater te borgen en inwoners van Bonaire, Sint Eustatius en Saba tegemoet te komen in de hoge kosten van drinkwater verleent IenW subsidie om de maandelijkse vaste drinkwatertarieven (Bonaire en Sint Eustatius) en het transport van reverse osmosis water en de prijs van gebotteld drinkwater (Saba) te verlagen. Daarnaast verstrekt IenW subsidies voor incidentele investeringen in de drinkwatervoorziening van Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Het Ministerie van IenW heeft in het kader van de Wet Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer BES (Wet VROM BES) het Natuur- en mileubeleidsplan 2020-2030 (NMBP) medeondertekend en staat daarmee mede aan de lat om de doelen daarin te realiseren. Hieronder valt ook het duurzamer maken van het afvalwaterbeheer. Hiervoor zijn bijzondere uitkeringen verleend voor Sint Eustatius en Saba en wordt er een bijdrage geleverd aan de exploitatie van de rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi's) op Bonaire.

Als gevolg van de algemene taakstelling op subsidies daalt het budget voor subsidies aan Caribisch Nederland vanaf 2025 met uiteindelijk € 2 miljoen structureel. Via de Voorjaarsnota is dit gerepareerd voor 2025 en 2026. Voor de jaren daarna wordt gezocht naar dekkingsmogelijkheden. In het kader van de integrale koopkrachtbesluitvorming 2025 zal een deel van de drinkwaterkosten in 2025 en 2026 gedekt kunnen worden vanuit een enveloppe van 9,5 miljoen versterking van de koopkracht op CN. In totaal gaat het om 3 miljoen euro voor drinkwater.

Door de subsidies van IenW i.c.m. de koopkrachtondersteuning worden de vaste maandelijkse kosten voor drinkwater op Bonaire verlaagd van 16,34 USD naar 9,53 USD, op Sint Eustatius van 72,67 USD naar 3,20 USD en op Saba gaat de prijs voor een 3 gallon fles van 16,07 USD naar 3,33 USD, voor een 5 gallon fles van 18,50 USD naar 4,29 USD, voor RO-water transport per 1000 gallons van 153,95 USD naar 44,16 USD en voor RO-water vaste aansluiting van 113,95 USD naar 44,16 USD.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 16 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**187.594**	**81.054**	**151.495**	**50.226**	**96.582**	**101.592**	**128.421**
	Uitgaven	**140.358**	**135.999**	**119.539**	**113.377**	**114.286**	**109.003**	**135.832**
13.4	**Ruimtegebruik bodem**	**140.358**	**135.999**	**119.539**	**113.377**	**114.286**	**109.003**	**135.832**
	Opdrachten	*21.485*	*25.176*	*6.910*	*6.910*	*6.910*	*6.015*	*11.114*
	Bodem en STRONG	17.612	19.767	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550
	RWS Leefomgeving	2.101	1.835	1.975	1.975	1.975	1.975	1.975
	Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	109	678	675	675	675	675	5.774
	Overige opdrachten	1.663	2.896	2.710	2.710	2.710	1.815	1.815
	Subsidies (regelingen)	*26.488*	*20.936*	*25.882*	*21.991*	*13.861*	*13.333*	*13.500*
	Bedrijvenregeling	16.085	10.330	15.333	15.181	7.704	7.411	7.411
	Subsidie Caribisch Nederland	9.295	10.213	10.399	6.660	6.157	5.922	6.089
	Overige subsidies	1.108	393	150	150	0	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*8.044*	*11.766*	*8.651*	*8.652*	*8.651*	*8.651*	*8.651*
	Bijdrage aan agentschap RWS	4.440	4.669	4.757	4.758	4.757	4.757	4.757
	Bijdrage aan agentschap RIVM	3.604	7.097	3.894	3.894	3.894	3.894	3.894
	Bijdrage aan medeoverheden	*84.341*	*78.121*	*78.096*	*75.824*	*84.864*	*81.004*	*102.567*
	Meerjarenprogramma Bodem	81.867	78.121	78.096	75.824	84.864	81.004	102.567
	Bijdragen aan Caribisch Nederland	2.474	0	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**1.527**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 119,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,9 miljoen).
- *Bodem en STRONG (€ 1,6 miljoen).* Deze uitgaven hebben onder andere betrekking diverse opdrachten, waaronder ook de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel is opgenomen en waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
- *RWS Leefomgeving (€ 2,0 miljoen).* Er zijn middelen geraamd ter dekking van de opdrachten aan RWS waarbinnen de wettelijke taken en instrumenten bodem en ondergrond is opgenomen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
- *Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet (FLOW) (€ 0,7 miljoen).* Dit betreft kosten voor het nader uitwerken van de Omgevingswet. IenW is onder andere bevoegd gezag voor vergunningen voor bepaalde activiteiten in de fysieke leefomgeving, zoals beperkingengebiedactiviteiten bij rijkswegen en waterstaatswerken, lozingsactiviteiten op rijkswateren, en milieubelastende activiteiten met nationale veiligheidsbelangen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

– *Overige opdrachten (€ 2,7 miljoen)*. Onder overige opdrachten vallen onderzoeksopdrachten verstrekt aan kennisinstellingen zoals RIVM en Deltares voor de ontwikkeling van kennis in het kader van bovengenoemde beleidswijzigingen. Tevens worden opdrachten verleend voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond en bodemenergie. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Subsidies (€ 25,9 miljoen).
– *Bedrijvenregeling (€ 15,3 miljoen)*. Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
– *Subsidie Caribisch Nederland (€ 10,4 miljoen)*. De middelen zijn gereserveerd voor een betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. De subsidies worden verleend aan de nutsbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius, zodat zij de vaste drinkwatertarieven per maand kunnen verlagen t.o.v. de kostprijs. Op Saba wordt de subsidie verleend aan het Openbaar Lichaam (dat zelf de drinkwatervoorziening beheert) ten einde de distributiekosten van Reverse Osmosis en de kosten van gebotteld drinkwater te verlagen en daarmee ook de tarieven voor de inwoners t.o.v. de kostprijs te verlagen. Tevens zijn er subsidies begroot voor investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige subsidies (€ 0,2 miljoen*). Dit betreft de kosten voor exploitatie van Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen (KBF) in Gouda. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan agentschappen (€ 8,7 miljoen).
– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 4,8 miljoen)*. Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat worden bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
– *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 3,9 miljoen).* De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 78,1 miljoen).
– *Meerjarenprogramma Bodem (€ 78,1 miljoen)*.
  • Tussen het Rijk en de andere overheden (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uit te voeren saneringen. De afspraken hebben betrekking op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden, waaronder ook PFAS en lood. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering

van enkele specifieke bodemsaneringslocaties, die ook in 2024 nog doorlopen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
- Tevens worden er bijdragen verleend in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond ten behoeve van kennisontwikkeling, kennisdeling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 17 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2026
juridisch verplicht	28%
bestuurlijk gebonden	61%
beleidsmatig gereserveerd	11%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting

Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 119,5 miljoen) is 28% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget is voor 10% juridisch verplicht. Dit betreft de uitvoering van het bodembeleid met onder andere de sanering van het EMK-Stormpolderdijkterrein te Krimpen aan den IJssel, alsmede voor bodemonderzoeken op het vlak van opkomende stoffen, bodemkwaliteit, grondwater en drinkwater, kennisinfrastructuur en informatievoorziening.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget is 95% juridisch verplicht. Het betreft reeds verstrekte subsidies voor de Bedrijvenregeling, drink- en afvalwater in Caribisch Nederlanden subsidies op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). De opdracht hiervoor wordt in december verleend. RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget is voor 0% juridisch verplicht. Dit betreft met name bijdragen aan lokale overheden voor uitvoering van het meerjarenprogramma bodem, die op grond van de meerjarenafspraken wel grotendeels als bestuurlijk gebonden worden aangemerkt.

2.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Streven naar weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten die de minister tot zijn beschikking heeft, is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid, zoals verderop in het artikel is gepresenteerd.

Tabel 18 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**497.516**	**540.424**	**392.585**	**308.620**	**287.038**	**219.556**	**227.552**
Uitgaven	**465.201**	**413.537**	**400.246**	**468.861**	**394.388**	**268.444**	**289.517**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	42.771	28.425	17.006	12.717	12.142	11.412	11.334
2 Verkeersveiligheid	35.155	18.730	20.862	19.507	16.524	15.879	15.523
3 Slimme en duurzame mobiliteit	387.275	366.382	362.378	436.637	365.722	241.153	262.660
Ontvangsten	**8.619**	**9.622**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 19 Rollen en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister stimuleert specifieke beleidsonderwerpen door het verstrekken van (aanvullende) bekostiging, subsidies en de inzet van andere instrumenten zoals overleg, voorlichting, (prestatie)afspraken en wet- en regelgeving. Het gaat onder meer om de Investeringsimpuls verkeersveiligheid en de reductie van de CO_2-uitstoot van het wegverkeer.
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid. Via (toezicht op) wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het hoofdwegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt IenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. De normeisen van kwaliteit zijn vastgelegd in wet- en regelgeving; de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving.
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust en veilig mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor de besluitvorming over en uitvoering van het instandhouden van de infrastructuur en de netwerkontwikkeling in relatie tot gebiedsontwikkeling. Instandhouding wordt op basis van een 8-jarige programmering in opdracht gegeven aan de uitvoeringsorganisatie RWS. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Mobiliteitsfonds.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet. Dit doet IenW samen met Rijkswaterstaat. Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw is een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Deze raakt op leeftijd en kent een steeds intensiever en zwaarder gebruik. Daarnaast stellen ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en cyberveiligheid nieuwe eisen aan onze infrastructuur.

IenW wil ervoor zorgen dat het hoofdwegennet ook in de toekomst de belangrijke rol in de dagelijkse mobiliteit kan blijven vervullen. Hiervoor zijn de volgende specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.
2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.
3. Werken aan een mobiliteitssector zonder CO2-uitstoot in 2050.

Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren, kengetallen en relevante beleidsinformatie opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen.

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

Tabel 20 Doelenboom artikel 14

Algemene doelstelling Streven naar weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet.	Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.	Werken aan een mobiliteitssector zonder CO2-uitstoot in 2050
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het blijvend op peil houden van de basiskwaliteit van het bestaande Hoofdwegennet.	1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.	1. Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn
2. Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.		2. Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's, 16.000 vrachtauto's en al het lichte bouwmaterieel emissieloos zijn
		3. In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik
		4. Verminderen CO2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen
		5. Verhogen van het aantal fietskilometers
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Prestatie-indicatoren instandhouding Hoofdwegennet	1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers	1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
2. Lokale luchtkwaliteit		2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
3. Geluidsknelpunten		3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
3. Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet		4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit

In het kader van de motie van Heutink en de Hoop over het opnemen van afrekenbare doelen en meetbare gegevens is gewerkt aan het aanpassen van de doelenboom. De subdoelstellingen onder specifieke doelstellingen

1 en 2 zullen bij de Ontwerpbegroting 2027 worden aangepast, omdat het traject om meetbare gegevens aan de nieuwe subdoelstellingen te koppelen nog niet is afgerond.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.
Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobiliteit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt. Beter benutten richt zich d.m.v. gedragsmaatregelen, normering en beprijzen op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit van het netwerk, het slim(mer) met elkaar verbinden van de infrastructuur-netwerken en een betere spreiding over de dag in het gebruik van de netwerken. Met instandhouden en ontwikkelen wordt het hoofdwegennet en de direct omgeving op orde gehouden, zodat de primaire functie gewaarborgd is. Het basiskwaliteitsniveau (BKN) van het hoofdwegennet is daarbij een belangrijk uitgangspunt om ervoor te zorgen dat we nu en in de toekomst kunnen beschikken over een robuust mobiliteitsnetwerk met voorzieningen passend bij de verschillende functies hiervan. Digitalisering en automatisering verandert de manier waarop we ons verplaatsen. Technologische ontwikkelingen van en rond het voertuig dragen bij aan de veiligheid in en rond de auto en van doorstroming op de weg. Digitale toepassingen kunnen daarnaast zorgen voor het efficiënter benutten van het wegennet. Specifiek voor de auto, is in de ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobiliteit (TAM) de ambitie uiteen gezet om te zorgen dat automobiliteit blijvend kan bijdragen dat de reiziger veilig, snel en betrouwbaar van deur tot deur kan reizen. Onderdeel hiervan is in te zetten op een verantwoorde invoering van geautomatiseerd vervoer en het beschikbaar maken en uitwisselen van mobiliteitsdata via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.

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

Meetbare gegevens subdoelstelling 1
Hieronder zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling.
1. Prestatie indicatoren hoofdwegennet
2. Lokale luchtkwaliteit
3. Geluidsknelpunten

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

1. Prestatie indicatoren Instandhouding
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor Rijkswaterstaat budget heeft gekregen. In onderstaande tabel zijn streefwaarden voor het jaar 2026 opgenomen.

Tabel 21 Prestatieindicatoren instandhouding hoofdwegennet

KPI'S hoofdwegennet	Streef-waarde 2020-2026	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	98%	99%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	7%	3%	4%	7%
Levering verkeersgegevens:					
– Beschikbaarheid data voor derden	*90%*	*94%*	*93%*	*91%*	*91%*
– Actualiteit data voor derden	*95%*	*96%*	*100%*	*99%*	*99%*
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,80%	99,70%	99,60%	99,40%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%	99%

Toelichting
Met ingang van 2024 werkt RWS met een meerjarige instandhoudingsopdracht met een basiskwaliteitsniveau (BKN) als uitgangspunt. In het BKN is voor de netwerken van RWS uitgewerkt waar een weg, vaarweg, of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. Zo bieden we in het hele land een toekomstvast fundament dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. De betrouwbaarheid uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een vermindering van het aantal ongeplande storingen. De maakbaarheid van de opgaven - samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën - bepaalt de snelheid waarmee het BKN kan worden bereikt. Het BKN kent daarmee een ingroeitraject.

2. Lokale luchtkwaliteit
In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken verschillende Nederlandse overheden sinds 2009 samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De monitor van het NSL is onder meer bedoeld om te kijken of Nederland de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit haalt. Als dat niet zo is, zijn extra maatregelen nodig om die grenswaarden toch

zo snel mogelijk te halen. Het RIVM volgt daarom elk jaar de concentraties stikstofdioxiden en fijnstof in de lucht en rapporteert daarover. Voor beide stoffen wordt gekeken naar de bijdrage van wegverkeer.

Tabel 22 Lokale Luchtkwaliteit						
	2020	2021	2022	2023	2024	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	1	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen

Toelichting
Uit de 14e monitoringsrapportage NSL blijkt dat Nederland voor het wegverkeer bijna voldeed aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide. De verwachting is dat Nederland aan deze grenswaarden zal blijven voldoen, zoals de prognoses voor 2030 laten zien. Dit betekent dat in de betreffende tabel voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet de streefwaarde op 0 kan blijven staan. De cijfers over 2024 worden medio december 2025 gepubliceerd in de 15e Monitoringsrapportage NSL en zullen worden opgenomen in het IenW jaarverslag 2025. De cijfers over 2025 worden pas in december 2026 gepubliceerd.

3. Geluidsknelpunten
Verkeer maakt geluid en dat kan zorgen voor geluidoverlast. Rijkswaterstaat houdt bij het wijzigen, aanleggen en beheren van de rijkswegen in de gaten of het geluid daarvan binnen de wettelijk gestelde grenzen blijft. In het document Geluid langs rijkswegen is toegelicht hoe Rijkswaterstaat geluid langs rijkswegen beheerst. De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe geluidsknelpunten ontstaan.

Tabel 23 Geluidsknelpunten						
	2020	2021	2022	2023	2024	Streefwaarde peildatum
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.400	2.350	150	50	50	50 knelpunten in 2024

Toelichting
De peildatum van 2023 betreft de uiterste datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De waarde voor de nog op te lossen geluidknelpunten (gedefinieerd als NoMo's) voor 2024 is vastgesteld op (afgerond) 50. Alle saneringsobjecten buiten de aanlegprojecten zijn inmiddels opgelost door het vaststellen van saneringsplannen. Vanwege de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten is het niet te verwachten dat de overige 50 saneringsobjecten in afzienbare tijd kunnen worden opgelost. Dit geldt voor nu ook voor 2025 en 2026. Bij nadere berichtgeving rondom de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten zal dit opnieuw opgepakt kunnen worden.

Subdoelstelling 2: Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet
Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur conform het basiskwaliteitsniveau. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder

andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De Rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet
Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid. Hieronder wordt inzicht gegeven in de nieuwe ontwikkeling van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat.

In 2026 zijn er geen mijlpalen voor aanlegprojecten voorzien. Tijdens de jaarlijkse MIRT-brieven wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van lopende projecten. Daarbij geeft het MIRT-projectenoverzicht 2026 een toelichting bij deze begroting over de projecten en programma's.

Tabel 24 Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet

	Categorie	Project
Aanleg	Openstelling	–
	Openstelling	–
Planning en Studies	Geen (ontwerp) tracébesluiten voorzien	

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen
Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. De ambitie is nul verkeersslachtoffers in 2050 door samen met verschillende overheden en maatschappelijke partners zoveel mogelijk risico's weg te nemen, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

Subdoelstelling 1: Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg
De basis voor het beleid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). Het belangrijkste doel van het SPV is het voorkomen van ongevallen door maatregelen te nemen op die plekken waar de risico's het grootst zijn. Dit plan is geschreven door de Rijksoverheid samen met onder andere maatschappelijke organisaties, gemeenten en provincies. Het SPV is de basis voor concrete acties en maatregelen. Deze staan in de eigen uitvoeringsplannen van de Rijksoverheid, provincies en gemeenten. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022 – 2025 staan de maatregelen van het Rijk beschreven. De decentrale overheden worden bij de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid ondersteund door de aanpak SPV.

Meetbare gegevens subdoelstelling1: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers
Hieronder zijn de met deze specifieke doelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling.
1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

In aanvulling op de meetbare gegevens stelt het SWOV de factsheet Verkeersdoden in Nederland op. In de factsheet is gedetaillerde informatie bijeengebracht over onder meer de oorzaken van de dodelijke verkeersongevallen, verdeling naar wegtype, leeftijd en geslacht. Ook het CBS publiceert deze gegevens. de ontwikkeling van het

1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers opgenomen. De ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan in 2050. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is gevraagd of een halvering van het aantal slachtoffers in 2030 mogelijk is. Hoewel een halvering volgens SWOV te ambitieus is, wordt in samenwerking met maatschappelijke partijen en medeoverheden gewerkt aan een lijst met concrete maatregelen waarmee de huidige trend gekeerd kan worden. Deze lijst delen we naar verwachting in oktober 2024 met de Kamer.

Tabel 25 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde 2002	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal verkeersdoden	1.066	610	582	745	684	675
Ernstig verkeersgewonden (volgens oude meetmethode)	16.100	19.700	–	–	–	–
Ernstig verkeersgewonden (volgens nieuwe meetmethode)		6.500	6.800	8.300	7.400	n.n.b.

Bron: CBS, 2024

Toelichting

1. Verkeersdoden: Op 17 april 2025 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er in 2024 in Nederland 675 mensen om het leven kwamen door een verkeersongeval: 9 verkeersdoden minder dan een jaar eerder en 491 minder dan in 2000, toen er 1166 verkeersdoden waren.De meeste fatale slachtoffers, 246, betreffen bestuurders van een fiets (elektrische fiets en conventionele fiets), gevolgd door 220 automobilisten en 59 voetgangers.
2. Ernstige verkeersgewonden: Naast deze fatale slachtoffers vielen er ook gewonden. In de Staat van de Verkeersveiligheid heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2024 is het aantal ernstig verkeersgewonden[7]over 2023 vastgesteld op 7.400. Dit zijn 900 minder dan in 2022. De cijfers over 2024 worden dit najaar gepubliceerd.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Werken aan een mobiliteitssector zonder CO2-uitstoot in 2050.

Om de Nederlandse economie sterk en weerbaar te houden moeten we minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen uit andere delen van de wereld. Meer autonomie vraagt om meer hernieuwbare energie die dichtbij is opgewekt of geproduceerd. Daarbij moeten we efficiënt omgaan met energie, want energie die we niet gebruiken stoot geen CO2 uit en hoeft niet te worden opgewekt of geproduceerd. Dat betekent dat de mobiliteitssector zich hierop zal moeten aanpassen en zuinig moet omgaan met energie en meer gebruik zal moeten maken van deze

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

hernieuwbare energiebronnen. Dit is nodig om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet. Voor 2050 werken we toe naar een klimaatneutrale samenleving met als tussendoel om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990. Daarnaast is Europees besloten dat de lidstaten hun gezamenlijk finaal en primair energieverbruik met 11,7 procent dienen te verminderen ten opzichte van de prognoses voor het energieverbruik in 2030. Voor Nederland betekent dit een finaal energieverbruik van maximaal 1609 petajoule (PJ) en een primair energieverbruik van maximaal 1935 PJ in 2030.

Om dat te realiseren streven we naar slimmer, anders en schoner reizen van personen en vervoer van goederen. Emissievrije personen- en bestelauto's zijn voor steeds meer gebruikers een aantrekkelijker alternatief. Emissievrije voertuigen zorgen naast reductie van CO2-emissie ook voor verdere reductie van de stikstofemissie. Voor zwaardere vormen van vervoer zetten we in op verbetering van de efficiency, verandering naar duurzame modaliteit en duurzame transportmiddelen door over te stappen naar emissievrije voertuigen en inzet van hernieuwbare energiedragers. Ook realiseren wij een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur voor de verschillende modaliteiten. Lopen en fietsen stimuleren we door de fietsinfrastructuur te verbeteren en via gedragsstimuleringsmaatregelen. Belangrijke randvoorwaarde voor deze transities is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals hernieuwbare elektriciteit, biobrandstoffen en hernieuwbare waterstof, en de uitrol van de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur, waarbij de problemen rondom netcongestie aangepakt moeten worden.

Het duurzame mobiliteitsbeleid is gebaseerd op vijf pijlers:
1. Elektrische personenauto's
2. Verduurzaming logistiek
3. Hernieuwbare brandstoffen
4. Vergroenen reisgedrag
5. Actieve mobiliteit

Aan de hand van deze pijlers zijn vijf subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.
Bij de binnenlandse mobiliteit is bijna de helft van de CO2-uitstoot afkomstig van personenauto's. Personenauto's hebben een gemiddelde levensduur van circa 20 jaar. Daarom is het ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Hiermee wordt geborgd dat in 2050 een mobiliteitssector zonder uitstoot gerealiseerd kan worden. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering. Om elektrische en benzine personenauto's gelijker te belasten in de motorrijtuigenbelasting (MRB), heeft het kabinet bij voorjaarsnota 2025 besloten om de MRB correctie te verhogen van 25% naar 30% in de periode 2026 tot en met 2028. In 2029 blijft de tariefkorting 25%. Door deze aanpassing worden grotere fossiele en elektrische personenauto's komende jaren gelijk belast. Voor kleinere en middelgrote voertuigen worden de verschillen tussen de benzine en de elektrische auto verkleind. Daarnaast versnelt het kabinet de ingroei van elektrische auto's door per 2027 de zakelijke leasemarkt te normeren via een pseudo-eindheffing in de loonbelasting. Om de groei van elektrisch vervoer te kunnen faciliteren wordt daarnaast gestuurd op een landelijk dekkend laadnetwerk, waarbij voertuigen steeds meer slim en netbewust worden

geladen. In 2026 is het doel dat 60% van alle laadsessies slim zijn en door extra inzet op bidirectioneel laden kan mobiliteit een extra bijdrage leveren aan het stabiliseren van het elektriciteitsnet.

Subdoelstelling 2: Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat zo veel mogelijk bestel- en vrachtauto's (doch minimaal 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's) en al het lichte bouwmaterieel emissieloos zijn.
(Bouw)logistiek is een belangrijke motor van onze economie en daarmee van onze samenleving: Nederland Distributieland. Tegelijkertijd zijn logistieke activiteiten een belangrijke bron van CO2-uitstoot en andere emissies. Daarom zijn diverse maatregelen overeengekomen om de logistieke (bouw-) sector te verduurzamen. Het doel is een emissievrije transportsector in 2050. Dit betekent verduurzaming van ongeveer 1 miljoen bestelauto's en 160.000 vrachtauto's (ijkpunt 2030: zo veel mogelijk emissievrije bestel- en vrachtauto's doch minimaal 250.000 emissievrije bestelauto's en 16.000 emissievrije vrachtauto's). Om dat mede mogelijk te maken hebben 18 gemeenten in 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek ingesteld en zullen ten minste 4 andere gemeenten volgen in 2026. Om dit in goede banen te leiden zijn hierover afspraken vastgelegd in het convenant Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ) dat op 2 april 2025 door 41 partijen is ondertekend.

Ook voor ander zwaar vervoer, zoals OV-bussen en touringscars, zijn afspraken over verduurzaming met de sector en medeoverheden gemaakt. De transitie wordt ondersteund met aanschafsubsidies voor voertuigen en logistieke laadinfrastructuur. Nederland heeft de ambitie om in 2040 100% van de vrachtwagen nieuwverkopen emissievrij te laten zijn. Om dit doel te realiseren werken we internationaal samen met Europese lidstaten met dezelfde ambitie, maar ook onder meer het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

Het programma voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) draagt bij aan de reductie van schadelijke emissies, zoals fijnstof en stikstof, en is cruciaal om de opgave in de woningbouw en de vervanging en renovatie van de infrastructuur te realiseren binnen de beperkte mogelijkheden die er zijn als gevolg van de stikstofproblematiek. Met de Routekaart SEB werken we stap voor stap aan emissieloos licht materieel vóór 2030, terwijl zwaarder materieel zo snel mogelijk daarna volgt. Dit gebeurt met instrumenten zoals de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) waarmee de bouwsector wordt gestimuleerd om hun werktuigen, vaartuigen en voertuigen te verduurzamen. Daarnaast gaan er middelen naar medeoverheden (SPUK SEB) en Rijksdiensten om de meerkosten bij de inzet van emissieloos te ondersteunen. Ook is er een Kennis-, Opschalings- en Praktijkervaringsprogramma (KOP) dat onder andere kijkt naar de bouwplaats van de toekomst en de impact op materieel.

Om bedrijven te helpen te verduurzamen in tijden van netcongestie wordt een online loket ingericht voor advies aan bedrijven en worden ook middelen beschikbaar gesteld voor het nemen van mitigerende maatregelen, zoals het plaatsen van batterijen.

Subdoelstelling 3: In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik.
De overstap naar hernieuwbare energiedragers is van groot belang om wegtransport te verduurzamen. Het eindbeeld is zero-emissie door de ingroei van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch. Voor de komende decennia is een steeds groter aandeel biobrandstoffen – in met name lucht- en scheepvaart – een kostenefficiënte manier om CO_2 te reduceren. Dit wordt gedaan via een Europese verplichting om een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen in te zetten, niet alleen in wegvervoer, maar ook in binnenvaart, zeevaart en luchtvaart. Per 1 januari 2026 treedt het hervormde systeem Energie Vervoer in Nederland in werking; de Nederlandse implementatie van de verplichtingen in de aangescherpte Europese hernieuwbare energie richtlijn (RED-III). De huidige en de nieuwe jaarverplichting leiden ertoe dat er minder fossiele brandstoffen worden gebruikt en de CO_2-uitstoot daalt. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) rapporteert hier jaarlijks over.

Daarnaast wordt sinds 2024 extra ingezet op het stimuleren van waterstof in mobiliteit via de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM). Vanuit de Europese verordening Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) wordt een basisinfrastructuur voor waterstof verplicht gesteld. In de SWiM-regeling worden de aanschaf van waterstofvoertuigen en de ontwikkeling van waterstoftankstations aan elkaar gekoppeld. De inzet blijft daarnaast gericht op het reduceren van de uitstoot van de emissies van het huidige fossiele wagenpark door onder meer beleid op te stellen gericht op handhaving van de uitstoot van voertuigen.

Subdoelstelling 4: Verminderen CO_2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.
Om te werken, onderwijs te volgen en te recreëren worden jaarlijks vele kilometers afgelegd. Het streven is reisbewegingen van, naar en voor het werk in 2030 duurzamer te maken. Ook willen we zorgen dat (recreatieve) sectoren voorbereid zijn op de ingroei van duurzame mobiliteit. Hiertoe vergroten we de kennis over de mogelijkheden, faciliteren we werkgevers, gemeentes en maatschappelijke partners en hebben we regelgeving gericht op bewustzijn ontwikkeld. Voor het totale pakket van maatregelen wordt de bijdrage aan de CO_2-uitstoot periodiek in kaart gebracht.

Subdoelstelling 5: Verhogen van het aantal fietskilometers.
Fietsen en lopen zijn de stille krachten achter een bereikbaar, leefbaar, klimaatneutraal en gezond Nederland. Ze verbinden mensen met werk, onderwijs en voorzieningen, dragen bij aan gezondheid en zuinig ruimtegebruik. Fietsen en lopen verlagen het autogebruik op korte afstanden en in combinatie met de trein ook voor de (middel)lange afstanden. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 is de gezamenlijke toekomst geschetst. De IenW Uitvoeringsagenda Fiets (2024) bevat de actielijnen fietsen naar het werk, fietsen en woningbouw, fietsen voor iedereen, fiets in het mobiliteitssysteem, doorfietsroutes, stimuleren van gedragsverandering, internationaal delen van onze expertise en het leren van andere landen. Er wordt gebiedsgericht gewerkt in nauwe samenwerking met provincies en gemeenten. Het aantal fietsforenzen wordt gemonitord met behulp van een representatief panel waarvan het mobiliteitsgedrag continu gevolgd wordt.

Meetbare gegevens subdoelstellingen
Hieronder zijn de met deze suboelstellingen verbonden meetbare gegevens opgenomen.

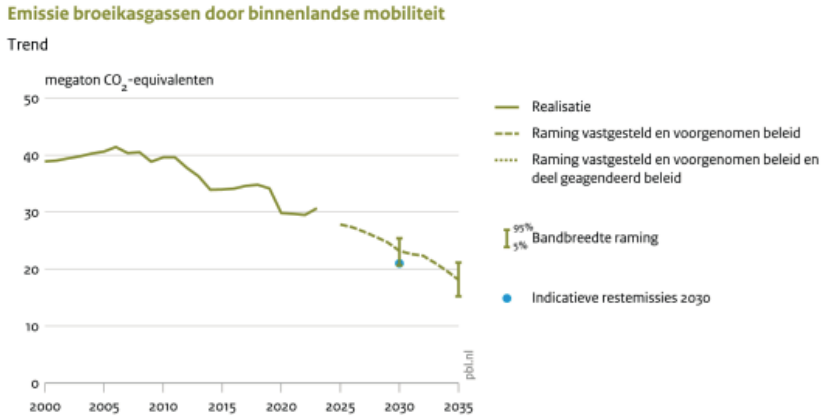
1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit

1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
De vijf subdoelstellingen dragen samen bij aan het verlagen van de broeikasgasemissies van de binnenlandse mobiliteit. Vanaf 2025 publiceert het kabinet met Prinsjesdag de Klimaat- en Energienota. Hierin wordt op basis van indicatoren op kwantitatieve wijze over de voortgang van het klimaat- en energiebeleid gerapporteerd. De meest actuele data over de ontwikkelingen op de verschillende subdoelstellingen is daarom te vinden op hetDashboard Klimaatbeleid - Mobiliteit.

2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
Met het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) monitort het CBS jaarlijks de ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag in Nederland. Met het ODiN kan onder meer gevolgd worden wat de ontwikkeling is van het aantal fietskilometers.

3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
Voor 2030 zijn in het kabinet indicatieve restemissies per sector overeengekomen. Daarbij is sprake van overprogrammering om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen. Na de afgesproken verhoging tijdens de voorjaarsbesluitvorming (zie toelichting onder 'beleidsmatige ontwikkelingen') van 2025 bedraagt voor de binnenlandse mobiliteit de indicatieve restemissie 21,3 megaton (Mton) CO2 in 2030. In onderstaande figuur wordt nog uitgegaan van een indicatieve restemissie van 21 Mton CO2 in 2030 en is nog geen rekening gehouden met het aanvullende beleid dat bij de voorjaarsbesluitvorming van 2025 is afgesproken.

Figuur 9 Emissie broeikasgassen door binnenlandse mobiliteit



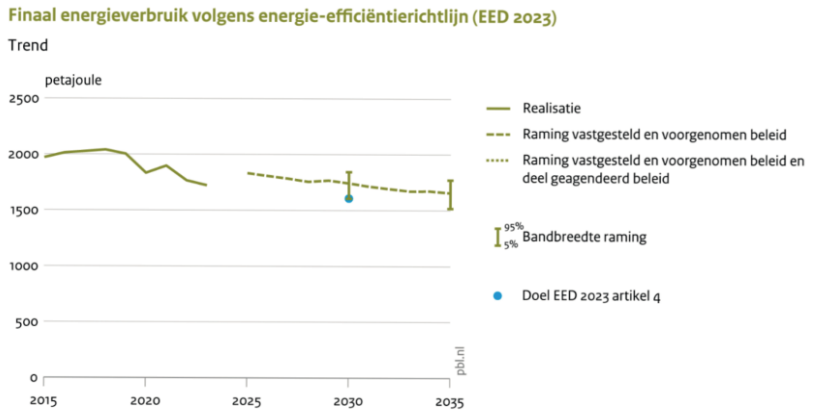
Bron: Klimaat- en Energieverkenning 2024, figuur 4.6

Toelichting
In 2023 waren de broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit 30,6 Mton CO2. Dit is een stijging van circa 4 procent ten opzichte van 2022 door met name toegenomen autogebruik en daarmee het verbruik van benzine in het wegverkeer. De uitstoot per gereden kilometer is de afgelopen jaren afgenomen vanwege een toename van het aandeel elektrisch gereden kilometers en een hogere bijmenging van hernieuwbare brandstoffen.

Op basis van de vastgestelde en voorgenomen beleidsmaatregelen dalen de broeikasgasemissies van de mobiliteit naar verwachting naar 23,2 Mton CO2 in 2030. De geraamde daling van de uitstoot tot 2030 is vooral toe te schrijven aan de snelle toename van het aantal elektrische voertuigen in het wegverkeer en de steeds grotere inzet van biobrandstoffen. In de sector mobiliteit wordt de onzekerheidsbandbreedte van de raming met name bepaald door onzekerheid over de energieprijzen, het tankgedrag van vervoerders, de inzet van biobrandstoffen om aan de jaarverplichting te voldoen, de economische ontwikkeling en de marktpenetratie van elektrische auto's.

4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit
Het finaal energieverbruik zoals gedefinieerd in de Europese energie-efficiëntie richtlijn (EED) is het energieverbruik door eindverbruikers in de sectoren industrie, gebouwde omgeving, landbouw en mobiliteit inclusief de internationale luchtvaart. De herziene EED verplicht de EU-lidstaten hun gezamenlijke finaal en primair energieverbruik te verminderen. Voor Nederland resulteert dit doel in een finaal verbruik van maximaal 1.609 PJ. Het finale energieverbruik in Nederland was in 2023 1.723 PJ, en daarmee 2,5% lager dan in 2022.

Figuur 10 Finaal energieverbruik volgens energie-efficiëntierichtlijn (EED 2023)



Bron: Klimaat- en Energieverkenning 2024, figuur 3.1

Toelichting
In de raming van de KEV 2024 wordt op basis van het vastgestelde en voorgenomen beleid een finaal energieverbruik van 1.606 PJ tot 1.844 PJ verwacht in 2030. In de sector mobiliteit wordt een daling van 15 PJ verwacht tussen 2025 en 2030. De daling van finaal energieverbruik in de sector mobiliteit is vooral toe te schrijven aan de snelle toename van het aantal elektrische voertuigen in het wegverkeer. De daling wordt echter enigszins beperkt doordat het gebruik van bunkerbrandstoffen voor de luchtvaart toeneemt.

Op basis van zowel het vastgestelde en voorgenomen beleid als het geagendeerde beleid waarvan een effectinschatting kon worden gemaakt, verwachten we een finaal energieverbruik van 1.590 PJ tot 1.828 PJ. De kans dat daarmee in 2030 het doel voor vermindering van het finaal energieverbruik wordt gehaald is circa 10 procent. Geagendeerd beleid in de sector

mobiliteit, zoals verhoging van de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur en de herinvoering van rode diesel, zal naar verwachting leiden tot een hoger energieverbruik.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein Wegen en Verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid
IenW zet in op het verminderen van de grootste risico's in het verkeer. Er komt een Strategische Agenda Verkeersveiligheid specifiek voor het Rijkswegennet. Daarnaast werken we door aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Dit doen we samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners.

Concreet gaan we in 2026 aan de slag met:
– Veilige infrastructuur: IenW werkt verder aan de uitvoering van infrastructurele verbetermaatregelen op de Rijks-N-wegen. Ook worden medeoverheden financieel ondersteund bij het nemen van maatregelen via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.
– Veilig gedrag: Er worden vier landelijke campagnes gevoerd gericht op de thema's: snelheid, rijden onder invloed (Bob), afleiding (MONO) en fietsverlichting. Ook verkent IenW samen met JenV de invoering van een alcoholslot.
– Veilige voertuigen: Met inzet op (inter)nationale wet- en regelgeving wordt gezorgd dat voertuigen voldoen aan (verkeers)veiligheidseisen. Ontwikkelingen op het gebied van automatisering en digitalisering worden daarin meegenomen net als internationale afspraken over gemaakt over standaardisering en toelating.
– Veilig fietsen: IenW zet in op het vergroten van de fietsveiligheid via het Meerjarenplan Fietsveiligheid.

Digitale weerbaarheid
De internationale veiligheidssituatie is de afgelopen jaren sterk verslechterd en dit raakt heel IenW. Het ministerie versterkt dan ook de aanpak van digitale dreigingen voor het kerndepartement, uitvoeringsorganisaties zoals Rijkswaterstaat en de vitale sectoren zoals drinkwater, waterbeheer en weg- en spoorvervoer.

De belangrijkste beleidsprioriteiten voor 2026 zijn het implementeren van de Europese Network and Information Security Directive (NIS2) richtlijn via de nieuwe Cyberbeveiligingswet (Cbw) en het ondersteunen van de sectoren via de al lopende cyberweerbaarheidsprogramma's. Bij grote dreiging in een crisis- en conflictscenario, heeft monitoring, detectie, respons en herstel prioriteit. Omdat cyberoperaties in toenemende mate ook gericht zijn op Operational Technology (OT) willenW een OT kennis- en expertisecentrum lanceren. Ook anticipeert IenW proactief op dreigingen van nieuwe technologieën zoals AI en Quantum.

Eén van de vitale processen waar IenW verantwoordelijkheid voor draagt is tijds- en plaatsbepaling middels satellieten (GNSS). Verschillende sectoren waaronder transport en logistiek zijn afhankelijk van dit proces. IenW zet in 2026 in op het robuuster maken van deze infrastructuur door in te zetten op ondersteunende technologieontwikkeling, het onderzoeken mitigerende

maatregelen zoals grondgebonden alternatieven voor de satellietinfrastructuur en door het opstellen van wettelijke randvoorwaarden voor het kunnen gebruiken van het extra beveiligd satellietsignaal van Galileo.

Aanvullende klimaatmaatregelen voorjaarsbesluitvorming 2025
In de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2024 constateerde het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat de kans zeer klein is dat Nederland het 55%-reductiedoel in 2030 uit de Klimaatwet haalt. Daarom is in het voorjaar 2025 besloten om alternatieve maatregelen te treffen om het doel weer binnen bereik te brengen.

Daarbij is voor de verduurzaming van de mobiliteit afgesproken om een aantal fiscale maatregelen te treffen. Het gaat daarbij om 1) vanaf 2027 normering zakelijke leasemarkt door middel van een pseudo-eindheffing in de loonbelasting, 2) de komende drie jaar extra tariefkorting in de MRB voor elektrische personenauto's van 25% naar 30% en 3) wijziging BPM voor bijzondere elektrisch personenauto's en elektrische motorfietsen van een percentage van de catalogusprijs naar een vaste voet in de BPM (vergelijkbaar met huidige systematiek personenauto's). Deze wijzigingen worden meegenomen in het Belastingplan 2026.

Daarnaast zijn nieuwe afspraken gemaakt over de raffinageroute. De correctiefactor wordt verhoogd van 0,4 naar 1,0 en de subverplichting voor Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) wordt vanaf 2028 geleidelijk verhoogd van 3,9 naar 7,5 PJ in 2030. Hiermee verschuift hernieuwbare energie van mobiliteit naar industrie. Om te voorkomen dat dit leidt tot een extra beleidsopgave voor de mobiliteitssector, is de indicatieve restemissie voor mobiliteit in 2030 verhoogd van 21 naar 21,3 Mton CO2.

Verder is afgesproken om de brandstoftransitieverplichting vanaf 2028 geleidelijk te verhogen, zodanig dat hierdoor in 2030 1,5 Mton extra CO2-reductie wordt gerealiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de afspraken over de raffinageroute en dat ongeveer 0,3 Mton CO2 zal worden ingevuld door verduurzaming van de zakelijke leaseauto's.

Per 1 januari 2026 treedt het hervormde systeem Energie Vervoer in werking (RED-III). Daarin worden de afspraken over de raffinageroute en de brandstoftransitieverplichting meegenomen. Nieuw ten opzichte van de vorige RED is dat Nederland zal sturen op de reductie van ketenemissies. Ook nieuw is dat de reductie moet worden behaald over de hele brandstoffenplas, dus ook lucht- en zeevaart. Door de samenhang met de specifieke Europese verordening voor de luchtvaart (ReFuelEU Aviation) is het juridisch niet mogelijk gebleken om vanuit de RED-III een verplichting op te leggen aan de luchtvaart. Daarom zal de luchtvaartsector geen onderdeel zijn van de brandstoftransitieverplichting die volgt uit de RED-III implementatie; zeevaart en binnenvaart zullen daar net als wegvervoer wel onderdeel zijn.

Met Prinsjesdag 2025 heef het PBL de Klimaat- en Energieverkenning 2025 gepubliceert waarin een prognose wordt gegeven over het behalen van de klimaat- en energiebesparingsdoelen in 2030. Dit kan aanleiding geven tot intensivering van het beleid om de wettelijke doelen te kunnen halen. De minister van Klimaat en Groene Groei heeft hierin een coördinerende rol. Aangezien de sector mobiliteit een bijdrage levert aan het behalen van deze wettelijke doelen, kunnen eventuele intensiveringen van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 26 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)

Art.		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Verplichtingen	**497.516**	**540.424**	**392.585**	**308.620**	**287.038**	**219.556**	**227.552**
	Uitgaven	**465.201**	**413.537**	**400.246**	**468.861**	**394.388**	**268.444**	**289.517**
14.1	**Netwerk**	**42.771**	**28.425**	**17.006**	**12.717**	**12.142**	**11.412**	**11.334**
	Opdrachten	*12.991*	*10.069*	*11.312*	*7.024*	*6.448*	*5.722*	*5.644*
	Wegverkeersbeleid	5.269	4.119	5.697	4.066	3.528	2.927	2.864
	Voertuigen en Digitale Infrastructuur	6.454	4.450	2.894	0	0	0	0
	Overige opdrachten	1.268	1.500	2.721	2.958	2.920	2.795	2.780
	Subsidies (regelingen)	*0*	*420*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige subsidies	0	420	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*9.340*	*11.117*	*5.694*	*5.693*	*5.694*	*5.690*	*5.690*
	Bijdrage aan agentschap RWS	7.659	8.237	5.694	5.693	5.694	5.690	5.690
	Overige bijdragen	1.681	2.880	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan medeoverheden	*8.313*	*6.014*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Bijdrage aan Caribisch Nederland	8.313	6.000	0	0	0	0	0
	Regionale bijdrage MIRT	0	14	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*12.127*	*805*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	12.127	805	0	0	0	0	0
14.2	**Verkeersveiligheid**	**35.155**	**18.730**	**20.862**	**19.507**	**16.524**	**15.879**	**15.523**
	Opdrachten	*5.679*	*5.006*	*7.857*	*7.606*	*5.433*	*5.117*	*4.544*
	Opdrachten Verkeersveiligheid	5.679	3.606	3.950	4.272	4.620	4.347	4.544
	Overige opdrachten	0	1.400	3.907	3.334	813	770	0
	Subsidies (regelingen)	*11.868*	*10.565*	*10.267*	*9.150*	*8.394*	*8.065*	*8.282*
	Veilig Verkeer Nederland (VVN)	4.102	3.984	4.032	3.772	3.474	3.339	3.683
	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.367	4.437	4.294	4.018	3.701	3.559	3.863
	Overige subsidies	3.399	2.144	1.941	1.360	1.219	1.167	736
	Bijdrage aan agentschappen	*743*	*789*	*720*	*720*	*720*	*720*	*720*
	Bijdrage aan agentschap RWS	743	789	720	720	720	720	720
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*33*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige Bijdragen	33	0	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*3.135*	*2.370*	*2.018*	*2.031*	*1.977*	*1.977*	*1.977*
	Bijdrage aan CBR	2.034	1.970	2.018	2.031	1.977	1.977	1.977
	Overige bijdragen	1.101	400	0	0	0	0	0
	(Schade)vergoeding	*13.697*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Stint	13.697	0	0	0	0	0	0
14.3	**Slimme en duurzame mobiliteit**	**387.275**	**366.382**	**362.378**	**436.637**	**365.722**	**241.153**	**262.660**
	Opdrachten	*44.900*	*59.542*	*72.750*	*181.234*	*143.965*	*86.042*	*134.877*
	Innovatie en Intelligente Transportsystemen	7.845	9.553	15.117	7.395	1.463	603	104
	Klimaatakkoord	0	2.942	17.761	39.266	45.326	37.736	32.469
	Verkeersemissies	375	740	2.952	2.907	3.062	3.107	3.100
	KF: Laadinfra wegverkeer	233	30	0	10.222	4.214	7.060	31.620
	Programma Vergroening Reisgedrag	1.099	2.172	3.347	7.004	6.187	2.770	37.010
	Verduurzaming logistiek	12.904	7.444	4.841	4.000	0	10	0
	NGF: Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	10.055	23.744	14.840	14.840	5.935	0	0
	KF: Laadinfra bouw	0	0	7.958	88.083	72.023	31.400	27.584
	KF: Zero-emissie zones	0	250	1.832	2.582	1.664	332	0
	Overige opdrachten	12.389	12.667	4.102	4.935	4.091	3.024	2.990

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Subsidies (regelingen)	*259.368*	*236.429*	*230.471*	*226.574*	*198.645*	*145.443*	*119.109*
Duurzame Mobiliteit	23.226	18.091	25.670	20.100	21.500	18.010	0
Elektrisch Vervoer	134.941	58.444	29.335	23.228	1.622	0	0
Laad en AanZET	50.136	66.713	42.406	0	0	0	0
Bronmaatregelen Stikstof	37.509	34.029	31.570	35.712	41.374	40.156	23.443
KF: Laadinfra wegvervoer	8.867	32.832	78.060	97.537	75.987	40.120	27.120
KF: Laadinfra Bouw	1.360	6.200	7.500	14.000	17.500	0	0
Vergroenen reisgedrag	0	1.450	4.250	8.750	8.750	6.000	5.563
KF: SWIM	0	14.486	7.000	25.000	30.000	40.000	62.000
Overige Subsidies	3.329	4.184	4.680	2.247	1.912	1.157	983
Bijdrage aan agentschappen	*26.902*	*31.151*	*15.917*	*15.429*	*11.822*	*9.668*	*8.674*
Bijdrage agentschap RWS	4.634	4.361	1.829	1.932	1.932	1.932	1.932
Bijdrage agentschap NEA	5.179	6.052	5.462	5.158	4.519	4.516	4.516
Bijdrage agentschap RVO	16.699	19.790	6.756	6.689	3.433	1.570	1.056
Bijdrage aan agentschap RIVM	390	616	220	0	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	0	332	1.650	1.650	1.938	1.650	1.170
Bijdrage aan medeoverheden	*51.702*	*36.050*	*42.940*	*13.400*	*11.290*	*0*	*0*
Duurzame Mobiliteit	37.928	25.050	13.940	13.400	11.290	0	0
Mobiliteit en Gebieden	591	1.000	0	0	0	0	0
KF - Laadinfra	13.183	10.000	29.000	0	0	0	0
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*768*	*710*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Overige bijdragen	768	710	0	0	0	0	0
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*3.635*	*2.500*	*300*	*0*	*0*	*0*	*0*
Overige bijdragen	3.635	2.500	300	0	0	0	0
Ontvangsten	**8.619**	**9.622**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Netwerk (€ 17,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 11,3 miljoen).
- *Wegverkeersbeleid (€ 5,7 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten in het kader van campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en autobanden). Ook betreft het uitgaven in het kader van de wegvervoerssector en verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
- *Voertuigen en Digitale Infrastructuur (€ 2,9 miljoen)*. Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale Infrastructuur. Het gaat onder andere om opdrachten in het kader van botsproeven (NACP) en cyberweerbaarheid. Daarnaast wordt een deel bij Voorjaarsnota overgeboekt naar het instrument voor bijdragen aan ZBO's/RWT's voor uitvoeringstoetsen van het CBR. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

– *Overige opdrachten (€ 2,7 miljoen).* Dit betreft uitgaven aan diverse (onderzoeks)opdrachten, onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie van gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan agentschappen (€ 5,7 miljoen).
– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 5,7 miljoen).* De bijdrage aan agentschappen op dit artikelonderdeel is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2026 onder meer capaciteit voor de advisering op het stikstofdossier en voor de besluitvorming van MIRT projecten. De minister draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

2. Verkeersveiligheid (€ 20,9 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 7,9 miljoen).
– *Opdrachten Verkeersveiligheid (€ 4,0 miljoen)*. Onder opdrachten vallen de onderzoeken en activiteiten die gerelateerd zijn aan de uitvoering van het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid, dat een onderdeel vormt van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zoals beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders (zo'n € 0,1 miljoen), maatregelen fietsveiligheid (€ 0,4 miljoen), het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen (bijv. ouderen). Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). De uitgaven zijn hiervoor zo'n € 1,8 miljoen. De uitgaven hiervoor worden voor een groot deel bij en aan RWS gedaan. Tot slot wordt zo'n € 1,7 miljoen uitgegeven aan diverse verkeersveiligheid (onderzoeks)opdrachten. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige opdrachten (€ 3,9 miljoen)*. Dit betreft opdrachten in het kader van het advies Roemer, inzake rijonderwijs, en het meerjarenplan fietsveiligheid. Onder andere gaat het om communicatieopdrachten en beleidsmatige onderzoeksopdrachten. Daarnaast wordt een deel van het budget bij Voorjaarsnota overgeboekt naar het instrument voor bijdragen aan ZBO's/RWT's voor onder andere bijdragen aan IBKI. Dit draagt bij aan de specifieke doelstelling 2.

Subsidies (€ 10,3 miljoen).
– *Veilig Verkeer Nederland (€ 4,0 miljoen)* en *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,3 miljoen).* Er worden in 2026 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren maatschappelijke producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. Daarmee draagt deze subsidie bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2.
– *Overige subsidies (€ 1,9 miljoen).* In 2026 worden onder andere subsidies verstrekt aan TeamAlert (ca € 0,8 miljoen), CROW (ca € 0,8 miljoen) en aan de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (ca € 0,1 miljoen). Daarmee draagt deze subsidie bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan agentschappen (€ 0,7 miljoen).

– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 0,7 miljoen).* De bijdrage aan agentschappen is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2026 onder meer capaciteit voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van de specifieke doelstellingen 1 en 2.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 2,0 miljoen).

– *Bijdrage aan CBR (€ 2,0 miljoen).* Dit betreft de regulier bijdrage aan CBR (€2,1 miljoen) voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid. Daarmee draagt deze bijdrage bij aan de realisatie van de specifieke doelstellingen 1 en 2.

3. Slimme en duurzame mobiliteit (€ 365,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 75,8 miljoen).

– *Innovatie en intelligente transportsystemen (€ 15,1 miljoen).* De opdrachten in het kader van Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben voor het grootste deel betrekking op opdrachten die het Rijk centraal aangaat ten behoeve van de regio overstijgende uitgaven in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam. In 2026 zal een deel van dit budget derhalve worden overgeboekt naar de bijdrage medeoverheden. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Klimaatakkoord (€ 20,8 miljoen).* Op de begroting van IenW staan klimaatmiddelen gereserveerd voor onder andere opdrachten Verduurzaming Logistiek en Elektrisch Vervoer (€ 10,0 miljoen), uitvoeringskosten RWS (€ 4,0 miljoen) en ZE-bussen (€ 6,4 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Verkeersemissies (€* 3,0 *miljoen).* Voor verkeersemissies zijn opdrachten geraamd in het kader van het monitoren van de stikstofuitstoot. Te denken valt aan een bijdrage aan TNO voor het meetprogramma MaVe. Verder worden onderzoeksopdrachten voor onder andere voertuigemissies hiervan verantwoord. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra wegverkeer:* Vanuit het Klimaatfonds is voor laadinfrastructuur voor wegverover vanaf 2024 budget beschikbaar gesteld. Deze middelen staan gereserveerd op de opdrachten. Het gaat om investeringen in (slimme) laadinfrastructuur). Er zijn drie belangrijke pijlers: (opschaling) slim laden (mede ter ontlasting van het energienet), laden voor logistiek (inclusief voortzetting Vliegende Brigade) en laden voor bussen, doelgroepen en taxi's. De middelen worden bij Voorjaarsnota 2026 verder verdeeld en naar het juiste financiële instrument overgeboekt.
– *Programma Vergroenen Reisgedrag (€ 3,3 miljoen)*. Dit betreft uitgaven voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, bijvoorbeeld rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijze (sociale innovatie), minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Verduurzaming Logistiek (€ 4,8 miljoen)*. Dit zijn middelen uit het Klimaatakkoord 2019. Het betreft met name onderzoeksuitgaven voor stadslogistiek, zero emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

– *NGF: Dutch Metropolitan innovations (DMI) (€ 14,8 miljoen).* Met het project Dutch Metropolitan innovations wordt ingezet op een digitale koppeling tussen mobiliteit, ruimte en verduurzaming met als doel om een stevige basis leggen voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland. Hiervoor wordt € 7,9 miljoen beschikbaar gesteld met als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra Bouw (€ 8,0 miljoen).* De middelen uit het Klimaatfonds voor bouw laadinfrastructuur zijn hier gereserveerd. Bij Voorjaarnota 2026 worden deze middelen naar het juiste financiële instrument overgeboekt voor de regeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Zero-emissie zones (€ 1,8 miljoen).* Deze middelen uit het Klimaatfonds voor opdrachten in het kader van het uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten dragen bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige opdrachten (€ 4,1 miljoen).* De overige uitgaven hebben o.a. betrekking op campagnes actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en (onderzoeks)opdrachten in het kader van slimme en duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Subsidies (€ 230,5 miljoen).
– *Duurzame mobiliteit (€ 25,7 miljoen).* Hier worden diverse subsidies verantwoord:
  • Subsidieregeling Aanschaf Emissieloze Touringcars (STour)
  • de subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) voor onder andere rolstoelbusjes en openbaar vervoer
  • subsidies aan NKL, VER, ELaad, CoalitieAndersReizen
  • Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI-Transport).

  Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Elektrisch vervoer (€ 29,3 miljoen).* Dit betreffen de bijdragen voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) en de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA). De SEPP (€ 21,2 miljoen) heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto’s in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, om de emissie van CO2 te verminderen. De SEBA heeft tot doel de groei van elektrische bestelauto’s te stimuleren (€ 7,0 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Laad en AanZET (€ 42,4 miljoen).* Dit betreft de bijdrage voor de Aanschafregeling Zero-Emissietrucks (AanZET) voor emissieloze vrachtauto's, de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa). Daarnaast wordt hiermee de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit ondersteunt en gaan er middelen naar de uitvoeringskosten bij de RVO.
– *Bronmaatregelen stikstof (€ 31,6 miljoen).* Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) en de Tijdelijke Subsidieregeling Topsector Logistiek (TSL). Met de SSEB wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel dat nu nog hogere kosten kent, maar wel reeds beschikbaar is, of om te bouwen naar emissiearm materieel in geval van lange afschrijvingstermijnen. Op dit moment is conform de huidige regeling € 29,7 miljoen begroot. De TSL is bedoeld voor onderzoek en ontwikkeling in de logistieksector. Op dit moment is conform de huidige regeling € 1,9 miljoen begroot. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

– *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 78,1 miljoen).* Dit betreft een subsidie gefinancierd uit het Klimaatfonds en is bestemd voor wegvervoer. Een groot deel van de middelen is bestemd voor de subsidieregelingen publieke logistieke laadinfrastructuur (SPuLa) en private laadinfrastructuur (SPriLa) die in 2024 is opengesteld en heeft betrekking op vrachtvervoer, logistiek laden, taxi's en OV bussen. Deze subsidies worden door de RVO uitgevoerd. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra bouw (€ 7,5 miljoen).* Deze middelen uit het Klimaatfonds zijn bestemd voor de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur ten behoeve van de bouw. Dit is nodig om de gang naar emissieloos te realiseren, voor onder andere stikstofreductie en CO2-reductie. Deze middelen worden ingezet via de nieuwe regeling voor private laadinfrastructuur, publieke laadinfrastructuur en via de bestaande Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Vergroenen reisgedrag (€ 4,3 miljoen).* Dit betreft subsidies voor de verduurzaming van MKB-collectieven (COVER), het verduurzamen van bedrijventerreinen en de Coalitie Anders Reizen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: SWiM (€ 7,0 miljoen).* Deze middelen zijn afkomstig uit het Klimaatfonds. Deze subsidie heeft als doel om ondernemers te stimuleren over te stappen op waterstof. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige subsidies (€ 4,7 miljoen).* De overige subsidies hebben met name betrekking op een subsidie aan de Vereniging Fietsersbond voor de belangenbehartiging voor fietsen (€ 0,8 miljoen), Wandel en fiets (€1,0 miljoen), en subsidie voor een stimuleringsprogramma deelauto's/deelmobiliteit voor minima (€ 2,2 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan agentschappen (€ 15,9 miljoen).
De bijdragen aan agentschappen betreffen:
– *Bijdrage agentschap RWS (€ 1,8 miljoen).* Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage (€ 1,8 miljoen) wordt capaciteit bij RWS hiervoor gereserveerd. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Bijdrage agentschap NEA (€ 5,5 miljoen).* Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van wettelijke taken op het gebied van Energievervoer een opdracht aan de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEa). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Bijdrage agentschap RVO (€ 6,8 miljoen).* Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zijn diverse subsidieregelingen uitbesteed. Te denken valt aan onder andere subsidies elektrisch vervoer en subsidies bronmaatregelen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 0,2 miljoen).* Aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) wordt jaarlijks € 0,2 miljoen overgemaakt. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Bijdrage aan overige agentschappen (€ 1,7 miljoen).* Het Rijksvastgoedbedrijf ontvangt middelen in het kader van Schoon en Emissieloos Bouwen. Hiermee kan het RVB haar werkzaamheden zonder stikstofuitstoot uitvoeren. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 42,9 miljoen).
– *Duurzame mobiliteit (€ 13,9 miljoen):* Voor zero emissie bussen (€ 6,6 miljoen). De uitkeringen zijn bedoeld voor de 13 OV-autoriteiten. Daarnaast uitgaven voor de specifieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen. (€ 7,3 miljoen) Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF - Laadinfra (€ 29,0 miljoen):* Specifieke uitkering voor Schoon en Emissieloos Bouwen. Dit betreft Klimaatfondsmiddelen. Het draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,3 miljoen).
Dit betreffen bijdragen aan de RDW voor uitvoeringstoetsen. Het gaat onder andere om het Centraal Loket zero emissies. Dit draagt bij aan de specifieke doelstelling 3.

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

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2026 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 27 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2026
juridisch verplicht	99%
bestuurlijk gebonden	1%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 400,2 miljoen) is 99% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Op dit instrument wordt een onderscheid gemaakt tussen de reguliere opdrachtenbudgetten en de gereserveerde klimaatakkoord-middelen. Van het totale opdrachtenbudget 2026 is 95% juridisch verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden.
    - De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten in het kader van campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en autobanden). Ook betreft het uitgaven in het kader van de wegvervoerssector en verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen. Bij verkeersveiligheid liggen diverse campagnes vast (waaronder BOB en MoNo). Een substantieel deel daarvan wordt betaald aan RWS.
    - De uitgaven in het kader van het NGF-project: Dutch Metropolitan Innovations zijn in 2023 voor zes jaar vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van deze begroting zijn de gunningstrajecten in een afrondende fase. De werkzaamheden hebben betrekking op algemene voorzieningen, kennis & afspraken en diverse toepassingen.
    - De uitgaven voor Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben betrekking op dienstverlening door UDAP en licenties DMI.
    - De uitgaven duurzame logistiek zijn onder andere bedoeld voor bouwlogistiek en emissievrije bouwplaatsen.
    - De Klimaatakkoordmiddelen betreffen voornamelijk opdrachten voor Verduurzaming Logistiek en Elektrisch Vervoer, uivoeringskosten RWS en ZE-bussen. Deze middelen worden jaarlijks bij Voorjaarsnota beschikbaar gesteld voor de betreffende programma's. Deze middelen zijn 97% juridisch verplicht en 3% bestuurlijk gebonden.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget 2026 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreffen subsidies voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
    - De subsidies voor verkeersveiligheid bestaan uit:
        - Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. De regelingen worden in 2026 weer open gezet.
        - De overige subsidies bestaan uit TeamAlert en de tijdelijke subsidieregeling. Ook hier gaat het om het uitvoeren van projecten en het leveren van producten gericht op de verkeersveiligheid. De regelingen worden in 2026 weer open gezet.
        - Voor de subsidies aan VVN, SWOV, Team Alert en Kennisnetwerk SPV zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen of jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds.
    - De subsidies voor duurzame mobiliteit bestaan uit:
        - Twee subsidies voor bronmaatregelen stikstof: subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) en de tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek (TSL) 2022–2026. De SSEB stimuleert de aanschaf van emissieloze bouwmachines voor bouwwerkzaamheden door ondernemingen in de bouwsector.

- Subsidies in het kader van elektrisch vervoer: de subsidieregeling voor particulieren auto's (SEPP). Deze liep tot en met 2024, maar de uitgaven voor leaseauto's (nieuw en gebruikt) lopen tot en met 2028. De subsidieregeling voor bestelauto's 2024 (SEBA) kennen kasuitgaven ook voor 2026.
- Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport. Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van projecten gericht op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van CO_2, alsmede de emissies van NOx, fijn stof en geluid, in de sector mobiliteit en transport door het gebruik van vervoermiddelen die in hun energiebehoefte worden voorzien door alternatieve brandstoffen. De verwachte kasuitgaven lopen tot en met 2028.
- Overige subsidies. Voor deze subsidies wordt de wettelijke grondslag via de begroting geregeld. Het gaat om subsidies aan maatschappelijke organisatie als Dutch Cycling Embassy, Wandelnet, De Fietsersbond en Wandel&Fiets.

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

3. **Bijdragen aan agentschappen**
   - De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 95% juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
   - De bijdrage aan de NEa wordt verstrekt voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer en hebben tevens een structureel karakter.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdragen aan medeoverheden zijn voor 100% juridisch verplicht. Het betreft de specifieke uitkering tot en met 2026 voor «zero emissie bussen». De bijdragen gaan naar de 13 OV autoriteiten. Daarnaast betreft het de specifieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. Het gaat hier om bijdrages aan CBR (het vorderingenonderzoek en medisch en rijvaardigheid), RDW en IBKI. De bijdrages zijn verplicht op grond van diverse verstrekte bijdragebrieven aan de hierboven genoemde organisaties en kennen verschillende looptijden. De bijdragen voor 2026 zijn voor 100% juridisch verplicht.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

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

Tabel 28 Extracomptabele verwijzing naar het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	4.434.931	4.660.974	4.647.599	4.356.044	4.092.690
Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok	272.440	348.234	307.613	265.435	258.228

Fiscale Regelingen

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

Tabel 29 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 14 (x € miljoen)

	2024	2025	2026
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's	261	226	204
MRB Korting voor nulemissievoertuigen	415	405	196
MRB Halftarief plug-in hybride auto's	64	34	–
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen	71	–	–

2.4 Artikel 15 Vrachtwagenheffing

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Met de vrachtwagenheffing bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten die de minister tot zijn beschikking heeft, is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid, zoals verderop in het artikel is gepresenteerd.

Tabel 30 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 15 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**0**	**0**	**374.484**	**644.784**	**668.004**	**728.946**	**728.946**
Uitgaven	**0**	**0**	**374.484**	**644.784**	**668.004**	**728.946**	**728.946**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Exploitatiekosten	0	0	89.789	177.000	184.000	187.000	187.000
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	0	0	31.695	138.784	144.004	151.946	0
4 Terugsluis	0	0	253.000	329.000	340.000	390.000	541.946
Ontvangsten	**0**	**0**	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**1.082.000**	**1.082.000**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 31 Rollen en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De minister stimuleert met de vrachtwagenheffing de verduurzaming en innovatie van het Nederlandse wegvervoer.
(doen) uitvoeren	De Minister is als tolheffer systeemverantwoordelijk voor zowel het systeem van de heffing als de besteding van de opbrengsten daarvan.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie
Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens
Voor het artikel vrachtwagenheffing is één specifieke doelstelling geformuleerd. Deze specifieke doelstelling levert een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. In deze begroting zijn ook subdoelstellingen geformuleerd. Daarnaast zijn meetbare gegevens opgenomen. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name

belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. Aangezien de Vrachtwagenheffing pas in 2026 ingevoerd wordt, worden vanaf dat moment pas de meetbare gegevens geactualiseerd voor dit artikel.

Tabel 32 Doelenboom artikel 15
Algemene doelstelling
Met de vrachtwagenheffing bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem .
Specifieke doelstelling
Het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt' en het geven van een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.
Subdoelstellingen
1. Bijdragen aan een gelijk internationaal speelveld voor het wegvervoer, doordat vanaf de start van de heffing binnen- en buitenlands wegvervoer hetzelfde betaalt voor het gebruik van de Nederlandse weg.
2. Continu bijdragen aan een schoner vrachtwagenpark.
3. Continu bijdragen aan de doelstelling van een emissievrije wegvervoerssector in 2050.
4. Continu bijdragen aan efficiënter gebruik van de weg door wegvervoer.
Meetbare gegevens
Het aantal gereden kilometers op het heffingsnetwerk (subdoelstelling 1)
Samenstelling vrachtwagenpark (opgesplitst in CO2- en Euro-emissieklassen en nieuwverkoop) (subdoelstellingen 2 en 3)
Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing (subdoelstellingen 2 en 3)
Emissies en Energieverbruik mobiliteit in Klimaatmonitor (subdoelstellingen 2 en 3)

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt', waarmee een stevige impuls wordt gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.
De Wet vrachtwagenheffing van 30 augustus 2022 (Stb. 2022, 330) voorziet erin dat op autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen) per gereden kilometer wordt betaald. De heffing geldt voor zowel Nederlandse als buitenlandse kentekenhouders van motorrijtuigen of een samenstel van voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoeren van goederen met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing medio 2026 start.

Met de introductie van de vrachtwagenheffing wordt een rechtvaardige - naar rato van het gebruik - beprijzing bevorderd, door toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer gaat betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting [MRB] en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer.

Niet alleen het principe 'de gebruiker betaalt' wordt gehanteerd, maar ook het principe 'de vervuiler betaalt'. Het tarief van de heffing is afhankelijk van de euro-emissieklasse, de toegestane maximummassa van de vrachtwagen en de CO_2-emissieklasse van het voertuig. De daarmee samenhangende tariefstructuur draagt bij aan de betaalbaarheid van het gebruik van emissievrije vrachtwagens en daarmee aan de verduurzaming van het wagenpark.

Op dit moment betalen Nederlandse kentekenhouders een vast bedrag (MRB en Eurovignet). Buitenlandse kentekenhouders in Nederland betalen alleen het Eurovignet voor het gebruik van de weg, terwijl in onder meer Duitsland en België voor vrachtwagens een kilometerheffing is ingevoerd waarbij ook houders van vrachtwagens met buitenlandse kentekens per gereden kilometer voor het gebruik van de weg moeten betalen. Met

de invoering van de vrachtwagenheffing gaan alle houders van vrachtwagens die gebruik maken van het Nederlandse hoofdwegennet, betalen per gereden kilometer. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld voor het internationale wegvervoer. Zodra de heffing van start gaat, verdwijnt het Eurovignet in Nederland en gaat de motorrijtuigenbelasting omlaag tot het minimum dat in Europees verband is toegestaan.

Door zowel de heffing als door het gebruik van de opbrengst van de heffing, wordt een stevige impuls gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. Dat is niet enkel nodig om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet (een klimaatneutrale samenleving in 2050), maar ook voor een toekomstbestendige vervoerssector. Investeringsopgaven op deze terreinen zijn voor individuele bedrijven lastig te realiseren. Zeker waar het kostbare emissievrije vrachtwagens betreft. Daarom is inmenging van de overheid aangewezen. Tegen deze achtergrond heeft de regering besloten om de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluizen naar de vervoerssector door financiering van maatregelen voor verduurzaming en innovatie. Hiermee zal de vrachtwagenheffing een impuls geven aan een transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

Het gaat uitdrukkelijk om zogeheten netto-opbrengsten. Uitgangspunt is dat de invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist. Daarom worden de systeemkosten (invoeringskosten en exploitatiekosten) en de compensatie voor de derving van de inkomsten uit het Eurovignet, de verlaging van de MRB en de afname van de accijnsinkomsten uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing gedekt. Op 4 oktober 2024 is de Kamer geïnformeerd over het door de minister van IenW - na overleg met de vervoerssector - vastgestelde meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030. Dit meerjarenprogramma beschrijft de besteding van terugsluis voor de periode 2026-2030.

Subdoelstellingen
De vier subdoelstellingen zijn een verbijzondering c.q. uitwerking van de hierboven genoemde specifieke doelstelling, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het uitvoeren van het heffingssysteem en de impuls aan de beoogde energietransitie grijpen onmiskenbaar op elkaar in. Zo sluit de introductie van de vrachtwagenheffing enerzijds aan bij de heffingen die in de buurlanden voor het wegvervoer gelden. De prijsprikkel, die van de heffing uitgaat, stimuleert een duurzaam, schoon en efficiënt wegvervoer.

Anderzijds geldt dat de netto-opbrengst van de heffing gebruikt wordt voor het verstrekken van subsidies voor bijvoorbeeld de aanschaf van emissievrije vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur alsmede door de inzet van andere instrumenten voor verduurzaming en innovatie. Deze bevorderen op hun beurt ook de transitie naar een duurzaam en efficiënt wegvervoerssysteem.

Subdoelstelling 1: Bijdragen aan een gelijk internationaal speelveld voor het wegvervoer doordat vanaf de start van de heffing binnen- en buitenlands wegvervoer hetzelfde betaalt voor het gebruik van de Nederlandse weg
Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan voortaan ook in Nederland alle vrachtwagenhouders - zowel binnen- als buitenlandse - betalen per gereden kilometer, wanneer zij in Nederland gebruik maken van de wegen waar de heffing geldt. De MRB in Nederland wordt met de invoering verlaagd tot het Europees minimum. Hiermee wordt

het internationaal speelveld voor het wegvervoer gelijkgetrokken. De vrachtwagenheffing resulteert in een verbeterde concurrentiepositie van Nederlandse beroepsvervoerders ten opzichte van buitenlandse beroepsvervoerders. Belangrijkste reden hiervoor is de verlaging van de MRB voor Nederlandse vervoerders.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1
Aantal gereden kilometers op het heffingsnetwerk
Wanneer de exploitatie van de vrachtwagenheffing is gestart wordt het aantal gereden kilometers op het heffingsnetwerk een relevant kengetal. Dit kengetal zal inzicht geven in de mate waarin er betaald wordt per gereden kilometer.

Subdoelstelling 2: Continu bijdragen aan een schoner vrachtwagenpark
Het tarief van de heffing is afhankelijk van de CO_2-emissieklasse, de Euro-emissieklasse en het gewicht van de vrachtwagen. Hierbij geldt: hoe schoner en zuiniger de vrachtwagen, hoe lager het tarief per kilometer. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen vijf emissieklassen. De tariefstructuur draagt hiermee van meet af aan bij aan de betaalbaarheid van het gebruik van emissievrije vrachtwagens en daarmee aan de verduurzaming van het wagenpark. Omdat emissievrije vrachtwagens geen stikstofoxiden (NO_x) uitstoten en minder fijnstof veroorzaken, bevordert deze tariefstructuur ook minder luchtvervuiling door het wegvervoer. Daarnaast dragen de subsidies vanuit het meerjarenprogramma terugsluis - zie onder F4 - daar aan bij.

Subdoelstelling 3: Continu bijdragen aan de doelstelling van een emissievrije wegvervoerssector in 2050
De transitieopgave vergt over een reeks van jaren een goed gerichte en gecoördineerde inspanning. Het betreft een complexe en kostbare veranderopgave waarvoor de terugsluismiddelen jaarlijks zullen worden ingezet om de vervoerssector te ondersteunen bij de gewenste systeem-sprong. Ook andere beleidsmaatregelen, zoals de Europese normen voor de uitstoot van vrachtwagens, het nieuwe Europese emissiehandels-systeem voor CO_2 (ETS2) en de zero-emissiezones hebben daar invloed op.

In lijn met de doelen uit de Klimaatwet wordt gestreefd naar een emissievrije wegvervoersector in 2050 en 100% nieuwverkopen van emissievrije voertuigen in 2040 als tussenstap. Vrachtwagens waren in 2020 verantwoordelijk voor ongeveer 11% van de gehele Nederlandse CO_2-uitstoot. Om het emissievrije doel te kunnen halen, moeten er de komende jaren dus veel meer emissievrije vrachtwagens bij komen. Om deze ontwikkeling te stimuleren, wordt er met de terugsluis ingezet op de versnelde transitie naar batterij- en waterstof-elektrisch aangedreven voertuigen. Ook wordt de aanleg van laad- en tankinfrastructuur gestimuleerd om batterij- en waterstof-elektrisch vrachtvervoer mogelijk te maken. Daarmee helpen deze subsidie-regelingen en andere projecten uit het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 de Nederlandse vervoerssector om schoon, innovatief én concurrerend te zijn.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2 en 3
Hieronder zijn de met deze suboelstellingen verbonden meetbare gegevens opgenomen.
1. Samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop
2. Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing
3. Emissies en Energieverbruik mobiliteit in Klimaatmonitor

1. Samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop
De indicator 'samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop' zal na de start van de heffing de ontwikkelingen in de samenstelling van het vrachtwagenpark in beeld brengen. In het bijzonder is het relevant hoe de voertuigen verdeeld zijn over de emissieklassen. Door monitoring wordt duidelijk welke veranderingen zich voordoen in het vrachtwagenpark en specifiek het aandeel emissievrije vrachtwagens. Deze indicator geeft inzicht in de mate waarin het vrachtwagenpark verduurzaamt.

2. Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing
Voor de vrachtwagenheffing geldt: hoe schoner de vrachtwagen, hoe lager het tarief. Daarmee is het gemiddelde tarief een indicatie voor hoe schoon het vrachtwagenpark is. Een dalend tarief wijst erop dat het vrachtwagenpark schoner wordt.

3. Emissies en Energieverbruik mobiliteit in Klimaatmonitor
Cijfers over emissies en energieverbruik van vrachtwagens geven een indicatie van de uitstoot van het vrachtwagenpark. Een dalende trend wijst erop dat het vrachtwagenpark schoner wordt.

Subdoelstelling 4: Continu bijdragen aan een efficiënter gebruik van de weg door wegvervoer
Naast het terugdringen van emissies door het gebruik van emissieloze vrachtwagens is er nog veel winst te behalen door efficiënter te vervoeren en meer samen te werken in de gehele logistieke keten. Er kan nog het nodige bereikt worden met bijvoorbeeld een hogere beladingsgraad door bundeling van transport en minder lege retourvrachten. Dit draagt bij aan het terugdringen van het aantal gereden voertuigkilometers. Minder gereden kilometers betekent minder uitstoot van broeikasgassen en heeft daarnaast een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

Als het wegvervoer per kilometer gaat betalen voor gebruik van de weg, heeft dat een enigszins dempend effect op het totaal aantal voertuigkilometers. Daarmee is de heffing een prikkel voor het wegvervoer om efficiënter gebruik te maken van de weg. In dat licht is het ook een stimulans om meer aandacht te hebben voor de efficiëntie van de logistiek. Binnen het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zijn maatregelen ontwikkeld die de efficiëntie van de logistieke keten verbeteren. De doelgroep van deze maatregelen is de hele logistieke wegtransport-sector: transportondernemingen én verladers. Hierbij gaat het zowel om grotere bedrijven als het mkb. Naast de innovatieve baten voor de keten levert dit transportondernemingen financiële voordelen op.

Meetbare gegevens subdoelstelling 4
De verschillende maatregelen om de efficiëntie van de logistieke keten verbeteren, worden gemonitord. Zo kan na verloop van tijd concreet gemeten worden in welke mate deze bijdragen aan de subdoelstelling.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
De start van de vrachtwagenheffing is gepland op 1 juli 2026. Hiermee wordt een beprijzing naar rato van het gebruik ingevoerd, door toepassing van het principe 'de gebruiker en de vervuiler betaalt'. Binnen- en buitenlands vrachtverkeer gaat betalen 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.

Met de invoering van de vrachtwagenheffing, gaat de motorrijtuigenbelasting fors omlaag en verdwijnt het Eurovignet in Nederland. Binnen- en buitenlandse vrachtwagens betalen dan evenveel voor het gebruik van de weg. Als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing, wordt daarom per 1 juli 2026 ook het Eurovignet voor vrachtwagens beëindigd.

Door zowel de heffing als door het gebruik van de opbrengst van de heffing, wordt een stevige impuls gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. De heffing zelf geeft een impuls omdat voor vrachtwagens die lichter zijn en minder uitstoot veroorzaken, een lager kilometertarief geldt. Daarnaast wordt vanaf 2026 de netto-opbrengst van de heffing teruggesluisd naar de vervoerssector, door middel van subsidies voor verduurzaming en innovatie, bijvoorbeeld subsidies voor de aanschaf van elektrische of waterstoftrucks en laadpalen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 33 Budgettaire gevolgen van beleid art. 15 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**0**	**0**	**374.484**	**644.784**	**668.004**	**728.946**	**728.946**
	Uitgaven	**0**	**0**	**374.484**	**644.784**	**668.004**	**728.946**	**728.946**
15.2	**Exploitatiekosten**	**0**	**0**	**89.789**	**177.000**	**184.000**	**187.000**	**187.000**
	Opdrachten	*0*	*0*	*10.714*	*37.000*	*37.000*	*37.000*	*37.000*
	Opdrachten aan ILT	0	0	3.000	7.000	7.000	7.000	7.000
	Programmakosten	0	0	7.714	30.000	30.000	30.000	30.000
	Bijdrage aan agentschappen	*0*	*0*	*34.075*	*40.000*	*47.000*	*50.000*	*50.000*
	Bijdrage aan RVO	0	0	30.500	35.000	42.000	45.000	45.000
	Bijdrage aan RWS	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	Bijdrage aan CJIB	0	0	575	2.000	2.000	2.000	2.000
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*0*	*0*	*45.000*	*100.000*	*100.000*	*100.000*	*100.000*
	Bijdrage aan RDW	0	0	45.000	100.000	100.000	100.000	100.000
15.3	**Terugbetaling Mobiliteitsfonds**	**0**	**0**	**31.695**	**138.784**	**144.004**	**151.946**	**0**
	Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	*0*	*0*	*31.695*	*138.784*	*144.004*	*151.946*	*0*
	Terugbetaling realisatiekosten aan MF	0	0	31.695	138.784	144.004	151.946	0
15.4	**Terugsluis**	**0**	**0**	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**	**541.946**
	Subsidies (regelingen)	*0*	*0*	*253.000*	*329.000*	*340.000*	*390.000*	*541.946*
	Zero-Emissie Trucks (AanZET)	0	0	156.000	189.000	195.000	230.000	317.000
	Private Laadinfrastructuur bij bedrijven	0	0	66.000	94.000	99.000	114.000	172.946
	Waterstof in Mobiliteit (SWiM)	0	0	10.000	10.000	10.000	10.000	6.000
	Electric Road Systems, ERS	0	0	11.000	26.000	26.000	26.000	26.000
	Logistieke efficiëntie	0	0	10.000	10.000	10.000	10.000	20.000
	Ontvangsten	**0**	**0**	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**1.082.000**	**1.082.000**

In bovenstaande tabel is enkel het budget op artikel 15 opgenomen. Een totaaloverzicht van de inkomsten, uitgaven en fiscale derving is te vinden in onderdeel H. Extracomptabele verwijzingen.

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
In bovenstaande tabel is enkel het budget op artikel 15 opgenomen. Een totaaloverzicht van de inkomsten, uitgaven en fiscale derving is te vinden in onderdeel H. Extracomptabele verwijzingen.

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. Alle middelen dragen bij aan het behalen van specifieke doelstelling 1.

De uitvoeringsorganisaties zullen in het najaar van 2025 hun begrotingen indienen. Deze begroting bevat een eerste indicatie van de uitvoeringskosten.
De verwachting is dat de vrachtwagenheffing medio 2026 start. Daarom starten de uitgaven en ontvangsten pas in 2026 in de bovenstaande tabel. De terugsluis maakt onderdeel uit van het meerjarenbestedingplan. Voor de inzichtelijkheid is alsnog per artikelonderdeel een toelichting opgenomen. De bedragen zijn in lopende prijzen.

2. Exploitatiekosten (€ 89,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 10,7 miljoen)
- *Opdrachten aan ILT (€ 3,0 miljoen):* De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt verantwoordelijk voor de fysieke uitvoering van de handhaving. Dit houdt in o.a. stilhouden van vrachtwagens, controle op werkende OBU apparatuur en controle/inning openstaande boetes.
- *Programmakosten (€ 7,7 miljoen)*: Deze kosten omvatten onder andere de invulling opdrachtgeverschap, verantwoording, monitoring (uitwijk) en evaluatie effecten, op- en bijstellen juridisch kader, onderzoek, en bijeenkomsten met de sector.

Bijdragen aan agentschappen (€ 34,1 miljoen)
Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.
- *Bijdrage aan RVO (€ 30,5 miljoen):* De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) zal de uitvoering van de verschillende subsidieregelingen op zich nemen.
- *Bijdrage aan RWS (€ 3,0 miljoen)* : Rijkswaterstaat (RWS) zal de portalen boven de weg beschikbaar stellen en is verantwoordelijk voor dataverbinding en energievoorziening. Daarnaast is RWS betrokken bij de monitoring en evaluatie van de effecten van o.a. het uitwijkverkeer.
- *Bijdrage aan CJIB (0,6 miljoen):* Indien de heffing niet wordt voldaan is het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) verantwoordelijk voor het versturen en incasso van bestuurlijke boetes.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 45,0 miljoen)
Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.

– *Bijdrage aan RDW (€ 45,0 miljoen):* De verantwoordelijkheid van de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) is via een ICT systeem en hoofddienstaanbieders het innen van de heffing. Ook heeft de RDW de taak van Coördinerend Uitvoeringsorganisatie verantwoordelijk voor de functionele aansturing van de uitvoeringsorganisaties.

3. Terugbetaling Mobiliteitsfonds (€ 31,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Bijdragen aan (andere) begrotingshoofdstukken (€ 31,7 miljoen).
– *Terugbetaling realisatiekosten aan MF (€ 31,7 miljoen)*. De kosten voor de invoering van de Vrachtwagenheffing waren voorgefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds, dit wordt via deze bijdrage teruggestort. Dit geldt ook voor het stimuleringspakket Terugsluis, deze middelen zijn in 2024 en 2025 ingezet voor diverse subsidieregelingen aan de sector. De middelen zijn met de ontwerpbegroting 2025 structureel overgeboekt naar het MF, waardoor de reeks op 0 staat.

4. Terugsluis (€ 253,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Subsidies (€ 253,0 miljoen)
De netto-opbrengst van de Vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie van de sector. Dit wordt gedaan door middel van de volgende subsidies
– *Zero-Emissie Trucks (AanZET) (€ 156,0 miljoen)*: subsidieregeling voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Op grond van deze regeling ontvangen ondernemers subsidie voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Doel is om de ingroei van emissievrije vrachtwagens te versnellen.
– *Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) (€ 66,0 miljoen):* Ondernemers ontvangen op grond van deze regeling subsidie voor advies óf voor de aanleg van laadinfrastructuur voor o.a. elektrische vrachtwagens. Zo komen er sneller meer laadpunten beschikbaar.
– *Waterstof in Mobiliteit (SWiM) (€ 10,0 miljoen):* subsidieregeling voor samenwerkingsverbanden die investeren in de realisatie van zowel een waterstoftankstation als waterstofvoertuigen. Doel is zowel het aantal waterstofvoertuigen als het aantal waterstoftankstations te doen toenemen.
– *Electric Road Systems (ERS) (€ 11,0 miljoen)*: onderzoek naar de haalbaarheid van ERS (al rijdend opladen van een elektrische vrachtwagen, bijvoorbeeld met een bovenleiding) als aanvulling op het stilstaand opladen. Indien daartoe wordt besloten betreft dit ook de realisatie van ERS.
– *Logistieke efficiëntie (€ 10,0 miljoen)*: deze subsidieregeling betreft meerdere maatregelen met als doel de efficiëntie in de logistieke keten te verbeteren, zoals een subsidie voor samenwerkingen tussen verschillende ondernemers die gezamenlijk het aantal vervoerskilometers reduceren en voorbereiding van de toelating van de Super EcoCombi (een extra lange vrachtwagen).

Ontvangsten (€ 539,0 miljoen)
– Vrachtwagenheffing: Kentekenhouders betalen vanaf 2026 Vrachtwagenheffing per gereden kilometer op het heffingsplichtige netwerk. Het tarief van de vrachtwagenheffing zal worden gedifferentieerd naar maximum toegestane massa, CO2-emissieklasse en de Euro-emissieklasse binnen CO2-emissieklasse 1. De opbrengsten hangen

voornamelijk af van het tarief en het aantal gereden kilometers op het heffingsplichtige netwerk. Er is ook rekening gehouden met een 'vergroening' van het vrachtwagenpark door het invoeren van de heffing met korting voor vrachtwagens met een lage CO2-uitstoot. De raming van de ontvangsten is gecertificeerd door het Centraal Planbureau. De netto-opbrengst van de heffing is bedoeld voor de stimulering verduurzaming en innovatie van de sector.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 34 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 15

	2026
juridisch verplicht	32%
bestuurlijk gebonden	68%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 start. De ontvangsten uit de vrachtwagenheffing worden volledig ingezet voor de kosten die samenhangen met de in- en uitvoering van de heffing, fiscale derving en maatregelen ter bevordering van de innovatie en verduurzaming van de sector.

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 374,5 miljoen) is 32% juridisch verplicht en 68% bestuurlijk gebonden. De bestuurlijk gebonden uitgaven zijn wel wettelijk verplicht (Wet Vrachtwagenheffing). Dit betreft de subsidies voor innovatie en verduurzaming van de sector. Per financieel instrument wordt dit toegelicht.

1. **Opdrachten:** De juridisch verplichtingen bij opdrachten betreft de opdrachten aan de ILT.
2. **Subsidies:** De subsidies zijn 100% bestuurlijk gebonden. Dit zijn de subsidies en uitgaven voor Zero-Emissie Trucks, Private Laadinfrastructuur bij bedrijven, Waterstof in Mobiliteit, Electric Road Systems en Logistieke efficiëntie. De uitvoering hiervan is vastgelegd in het meerjarenprogramma voor de jaren 2026-2030 dat is overeengekomen met de vervoerssector. Na deze periode wordt er een nieuw meerjarenprogramma opgesteld. Hoewel deze subsidies bestuurlijk gebonden zijn, is het verstrekken van de subsidies uit de inkomsten van Vrachtwagenheffing wettelijk wel vastgelegd.
3. **Bijdrage aan agentschappen:** Dit betreft de juridische verplichtingen voor de bijdrage aan RVO en RWS voor de uitvoering.
4. **Bijdrage aan ZBO's/**RWT's: Dit betreft de juridische verplichtingen voor de bijdrage aan de RDW en CJIB voor de uitvoering.

5. **Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken:** Deze uitgaven zijn ook 100% juridisch verplicht en betreffen de terugbetaling aan het Mobiliteitsfonds, waar de kosten voor het mogelijk maken (de invoering) van de Vrachtwagenheffing uit voorgefinancierd zijn. De volledige terugbetaling is in de jaren 2026-2029 geraamd.

H. Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzingen

Onderstaande tabel geeft een integraal overzicht van alle uitgaven en de compensatie voor fiscale derving die worden gefinancierd uit de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing.

Vanwege de invoering van de Vrachtwagenheffing loopt het ministerie van Financiën inkomsten mis omdat het Eurovignet, de accijns, en de motorrijtuigenbelasting voor deze groep (deels) komt te vervallen. Het ministerie van Financiën wordt voor deze fiscale derving gecompenseerd door een deel van de inkomsten uit de Vrachtwagenheffing. Dit loopt via het inkomstenkader en is daarmee niet opgenomen in de begroting van IenW.

De kosten voor de invoering van de Vrachtwagenheffing als mede het stimuleringspakket Terugsluis, waren voorgefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds. De terugbetaling hiervan is structureel overgeboekt naar het fonds. Daarnaast worden de kosten ten behoeve van het personeel van de programmadirectie van het ministerie van IenW verantwoord op artikel 98.

Tabel 35 Overzicht Vrachtwagenheffing

Vrachtwagenheffing	2026	2027	2028	2029	2030
Ontvangsten Vrachtwagenheffing	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**1.082.000**	**1.082.000**
Compensatie fiscale derving	**– 159.516**	**– 328.216**	**– 337.996**	**– 347.054**	**– 347.054**
Eurovignet	– 108.820	– 223.613	– 229.975	– 235.825	– 235.825
Accijns	– 23.597	– 48.918	– 50.752	– 52.503	– 52.503
MRB	– 27.099	– 55.685	– 57.269	– 58.726	– 58.726
Totaal ontvangsten - fiscale derving	**379.484**	**755.784**	**749.004**	**734.946**	**734.946**
Uitgaven					
Exploitatiekosten	**89.789**	**177.000**	**184.000**	**187.000**	**187.000**
Opdrachten					
Opdrachten aan ILT	3.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Programmakosten	7.714	30.000	30.000	30.000	30.000
Bijdragen aan agentschap					
RVO	30.500	35.000	42.000	45.000	45.000
RWS	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Bijdr ZBO's/RWT's					
RDW	45.000	100.000	100.000	100.000	100.000
CJIB	575	2.000	2.000	2.000	2.000
Terugbetaling MF	**31.695**	**243.784**	**219.004**	**151.946**	**0**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken					
Terugbetaling realisatiekosten aan MF	31.695	138.784	144.004	151.946	0
Terugbetaling stimuleringspakket aan MF		105.000	75.000		
Terugsluis	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**	**541.946**
Subsidies					

Vrachtwagenheffing	2026	2027	2028	2029	2030
Zero-Emissie Trucks (AanZET)	156.000	189.000	195.000	230.000	317.000
Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa)	66.000	94.000	99.000	114.000	172.946
Waterstof in Mobiliteit (SWiM)	10.000	10.000	10.000	10.000	6.000
Electric Road System (ERS)	11.000	26.000	26.000	26.000	26.000
Logistieke efficiëntie	10.000	10.000	10.000	10.000	20.000
Personeelskosten	**5.000**	**6.000**	**6.000**	**6.000**	**6.000**
Eigen personeel	5.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Totaal uitgaven	**379.484**	**755.784**	**749.004**	**734.946**	**734.946**

2.5 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Streven naar een veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk spoor- en ov-systeem voor reizigers en goederenvervoerders/verladers.

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

Tabel 36 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**351.392**	**177.903**	**26.511**	**24.273**	**22.428**	**21.796**	**22.249**
Uitgaven	**476.714**	**185.187**	**32.998**	**26.526**	**25.732**	**24.046**	**23.749**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	459.028	166.425	32.998	26.526	25.732	24.046	23.749
2 Maatregelenpakket OVS	17.686	18.762	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**23.751**	**115.482**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 37 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking. Deze regierol wordt ingevuld door:–Regelgeving en afspraken over de benutting van de ov-infrastructuur, de ordening van de ov-markt en voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid;–Regelgeving en afspraken over concessieoverstijgende onderwerpen, zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, ov-chipkaart, taxivervoer en ov-data;–Het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en de spoorgoederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels;–De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen, het STS-verbeterprogramma (reductie stop tonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid). Voor het Openbaar Vervoer en Spoor betekent dit dat de Minister zorgt voor o.a.:–Een concessie voor het reizigersvervoer over het hoofdrailnet, waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd, en een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel);–De uitvoering van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van IenW via de beheerconcessie, zie Mobiliteitsfonds (artikel 13);–De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling, alsmede het vormgeven en uitvoeren van

aanpak hoge geluidsbelastingen;–Een bijdrage aan de financiering van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer en het programma Beter Benutten Decentraal Spoor;–Invoering European Railway Traffic Management System (ERTMS) om onder meer de veiligheid verder te verhogen.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens wordt dit jaar nader onderzocht in de periodieke rapportage artikel 16[8]. Daarbij zal ook gekeken worden naar de formulering van de beleidsdoelen en de aansluiting op de meetbare gegevens. Ook wordt er toegewerkt naar een betere aansluiting van de begrotingsindicatoren op de doelen ten behoeve van structurele weergave en monitoring in dit begrotingsartikel. De hieronder gepresenteerde doelenboom en beleidsinformatie is daarmee nog in ontwikkeling.

Tabel 38 Doelenboom artikel 16

Algemene doelstelling	
Streven naar een veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk spoor- en ov-systeem voor reizigers en goederenvervoerders/verladers.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Zorgdragen voor een veilig, betrouwbaar, bereikbaar, toegankelijk en betaalbaar personenvervoer per spoor, bus, tram, metro, taxi	Zorgdragen voor veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar vervoer van goederen per spoor
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem dat voorziet in de vervoersvraag en voldoende punctualiteit.	1. Het doel van vervoer van goederen over het spoor is om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.
2. Het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV blijft behouden en wordt verbeterd, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV, met als doel een volledig toegankelijk OV in 2040.	2. Het ministerie van IenW zet zich in dat het intermodale vervoer per spoor in 2030 op gelijke voet kan concurreren met het wegvervoer (in de EU).
3. Teneinde een maximale veiligheid op het spoor te borgen wordt ingezet op het minimaliseren van het aantal STS-passages en aanrijdingen op het spoor.	3. We streven naar een dusdanig kwaliteitsniveau van het goederenvervoer per spoor dat het een bijdrage kan leveren aan een modal shift van het vervoer van goederen van de weg naar goederen per spoor, met minimale druk op de leefomgeving
4. Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving voor zowel de reiziger als het personeel.	
5. Het aantal impactvolle verstoringen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 verstoringen per jaar en veroorzaakt door NS ten hoogste 240 per jaar	
6. In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.	

[8] Brief aan Parlement - Aankondiging Beleidsdoorlichting HXII art. 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Algemene doelstelling	
7. De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op de Leefomgeving.	
Belangrijkste meetbare gegevens	**Belangrijkste meetbare gegevens**
Aantal gereden treinkilometers	
Spoorveiligheid: STS-passages, aanrijdingen op overwegen en suïcides	
Impactvolle verstoringen op de infrastructuur	
Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren	Punctualiteit goederenvervoer
Punctualiteit reizigersverkeer	Vervoerd ladinggewicht per spoor
Klanttevredenheid in het OV en op de Waddenveren	
Aantal transacties en instappers spoorvervoer	

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Zorgdragen voor een veilig, betrouwbaar, bereikbaar, toegankelijk en betaalbaar personenvervoer per spoor, bus, tram, metro en taxi
We willen een zo aantrekkelijk mogelijk spoor- en ov-systeem waar hoogwaardigheid en toegankelijkheid van belang zijn. Dit doen we door het spoor- en ov-systeem te ordenen met bijvoorbeeld de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000), een gemoderniseerde Spoorwegwet en het verlenen van concessies. Daarbij hebben we ook aandacht voor betaalbaarheid en toegankelijkheid van het spoor- en ov-systeem.

We sturen/stimuleren de sector daarnaast om de veiligheid te verbeteren. Daartoe stellen we onder andere wet- en regelgeving op. Sociale veiligheid en toegankelijkheid zijn twee van de belangrijkste voorwaarden voor een goed en aantrekkelijk OV. Naast concrete maatregelen wordt ingezet op nauwere samenwerking en kennisdeling tussen de verschillende betrokken partijen.

Subdoelstelling 1: Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem dat voorziet in de vervoersvraag en voldoende punctualiteit.
We hebben in Nederland een goed en betrouwbaar OV netwerk. Om dit doel te bereiken en te behouden zetten we in op het behoud van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. ProRail als beheerder krijgt van via onze begroting hiertoe jaarlijks een subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor zodat de reizigers blijvend gebruik kunnen maken van een betrouwbaar spoornetwerk. In het voorjaar van 2024 is in samenwerking met ProRail het basiskwaliteitsniveau voor de periode vanaf 2026 t/m 2030 vastgesteld. Met het BKN hebben we een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt zichzelf voor de taak om de capaciteit op het spoor te laten toenemen. Hiertoe wordt zowel nieuwe infrastructuur aangelegd als bestaande infrastructuur uitgebreid dan wel beter benut. Dit behelst daarom niet alleen nieuwe trajecten aanleggen en bestaande trajecten van meer spoor voorzien, maar ook uitbreiding van emplacementscapaciteit, verbetering van de doorstroom op stations, verhoging van de efficiëntie van het spoorgebruik door wissel-, sein- en treinbeveiligingsoptimalisatie, enz.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1
Hieronder zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Totaal aantal gereden treinkilometers
2. Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren
3. Punctualiteit van het spoorvervoer

4. Aantal OV-chipkaart inchecks, Instappers regionale treinen en Instappers NS

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
- Tevredenheid reizigers
- Punctualiteitscijfers beheerconcessie ProRail (p. 8 en p. 39)
- Rapportage HRN-concessie NS (p. 15, 18, 20 en 30)
- Dashboard Deur tot Deur OV Ketenreis

1. Totaal aantal gereden treinkilometers

Tabel 39 Aantal gereden treinkilometers

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal aantal treinkm's	152 miljoen	160 miljoen	157 miljoen	152 miljoen	n.n.b.

Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid).

Toelichting
Het aantal treinkilometers betreft het totaal van het aantal:
- Reizigerstreinkilometers
- Goederentreinkilometers
- Werkverkeer treinkilometers

2.Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren

Tabel 40 Veiligheid en beleving (klantenbarometer)

Indicator	2021	2022	2023	2024
Veiligheid	8,1	8	8	8
Beleving	7,5	7,4	7,4	7,3

Bron: OV-Klantenbarometer 2023.

Toelichting
De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren. De onderwerpen op het gebied van klanttevredenheid betreffen clusters, waarin onder andere de volgende zaken zijn meegenomen:
1. Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station
2. Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid

3. Punctualiteit reizigersverkeer

Tabel 41 Punctualiteit van het spoorvervoer reizigersverkeer

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	93,5%	93,5%	91,1%	87,7%	87,3%

Bron: ProRail (Jaarverslag 2023).

Toelichting
De treinpunctualiteit reizigersverkeer betreft het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten

en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website van ProRail de laatste inzichten, Home | ProRail Reports.

4. Aantal OV-chipkaart inchecks, instappers regionale treinen en instappers NS.

Tabel 42 Aantal Transacties en instappers

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal ov-chipkaart transacties	1,47 miljard	1,56 miljard	1,92 miljard	2,227 miljard	2.395.680.000
Aantal instappers regionale treinen[1]	27,2 miljoen	29,5 miljoen	40,2 miljoen	864,2	922,1
Aantal instappers NS	0,59 miljoen	0,62 miljoen	0,96 miljoen	1,10 miljoen	1,09 miljoen

1 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

Bron: Ov-transacties: Translink jarverslag 2023, Instappers: ProRail (jaarverslag 2023)

Toelichting
Het aantal instappers en het aantal OV-chipkaart transacties geeft inzicht in de betaalbaarheid en de benutting van het OV en spoor.

Subdoelstelling 2: Het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV blijft behouden en wordt verbeterd, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV, met als doel een volledig toegankelijk OV in 2040.
Met het Bestuursakkoord Toegankelijk OV zet IenW zich samen met verschillende partijen, zoals provincies, vervoerregio's, vervoerders in om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor iedereen. De afspraken in het akkoord strekken zich uit over de periode 2022-2032 en zijn met name gericht op het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een beperking in het regionaal openbaar vervoer. Dit gebeurt onder andere door aanpakken van haltes, verbetering van reisassistentie en verbeteren van reisinformatie. Deze afspraken zijn aanvullend op de landelijke programma's die ProRail en NS in opdracht van IenW uitvoeren om alle treinen (streefdatum) stations (streefdatum) toegankelijk te maken.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2
Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 2 in dit artikel. Wel zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
– Aantal/% toegankelijke stations/haltes (p. 64)
– Aantal/% stations met reisassistentie (p. 75)

Subdoelstelling 3: Teneinde een maximale veiligheid op het spoor te borgen wordt ingezet op het minimaliseren van het aantal STS- passages en aanrijdingen op het spoor.
Dit doen we door de sector aan te sturen en te stimuleren om de veiligheid te verbeteren. Daartoe stellen we onder andere wet- en regelgeving op. We moedigen de sector aan om initiatief te nemen om nog veiliger te presteren. Daarnaast financieren we maatregelen om overwegen veiliger te maken, Stop-tonend-sein (STS) passages te reduceren, suïcides te voorkomen en andere incidenten tegen te gaan. We dragen daarmee ook bij aan een

nog veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. We nemen maatregelen om het aantal treinen dat over het spoor rijdt veilig te laten toenemen, zoals de uitrol van ERTMS en aanpassingen aan perrons

Meetbare gegevens subdoelstelling 3
Hieronder zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Spoorveiligheid

1. Spoorveiligheid

Tabel 43 Spoorveiligheid (naar risicodrager)

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal STS-passages	95	105	114	98	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	20	21	29	29	n.n.b.
Aanrijding op overwegen	28	34	28	29	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	5	9	2	6	n.n.b.
Aantal spoorsuicides	198	186	210	190	n.n.b.

Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid 2023).

Toelichting
Hierboven staat een aantal indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

Ook over het jaar 2023 benoemt ILT het Nederlandse spoor als één van de veiligste in Europa, maar onderstreept zij dat maatregelen nodig blijven om deze situatie te handhaven en te verbeteren. Het aantal aanrijdingen op overwegen en het aantal dodelijke slachtoffers is wat hoger dan in 2022. Het aantal aanrijdingen kan per jaar nogal variëren, een jaar met een hoger aantal slachtoffers kan weer gevolgd worden door minder slachtoffers, zoals de tabel ook laat zien.

In 2022 kwam het 98 keer voor dat machinisten zonder toestemming een stop-tonend sein (STS) passeren. 29 keer (30%) wordt het gevaarpunt (bijvoorbeeld een overweg of wissel) bereikt, wat een risico op een ongeval betekent. Dit is een stijging ten opzichte van 2022.

Het aantal suïcides op het spoor nam sinds 2015 af, bleef in de jaren 2018-2021 ongeveer gelijk, nam in 2022 toe en is in 2023 weer afgenomen. Het percentage suïcides dat op het spoor plaatsvond ten opzichte van het totale aantal suïcides is 9,6% en dat is een afname t.o.v. 2022. ProRail werkt via het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg aan maatregelen om het aantal suïcides op het spoor terug te brengen. Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat deze maatregelen effectief zijn en daarom is dit Programma nu verlengd voor de periode 2022 – 2026. Het Programma sluit aan bij de Derde Landelijke Agenda Suïcidepreventie van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Subdoelstelling 4: Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving voor zowel de reiziger als het personeel.
Sociale veiligheid is een van de belangrijkste voorwaarden voor een goed en aantrekkelijk OV. Iedereen moet veilig kunnen reizen en werken in het openbaar vervoer. IenW werkt binnen het 'Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020 – 2025' (Kamerstuk 28 642, nr. 108. Vergaderjaar 2019–2020) samen met vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, politie, vakbonden en het ministerie van JenV om de veiligheid in het OV te verbeteren. Sommige initiatieven vragen inzet van specifieke partijen, terwijl andere initiatieven zullen vragen om samenwerking en afstemming met partners binnen de OV-sector en/of het veiligheidsdomein. Inzet is om in 2025 tot een nieuw convenant te komen waarbij ook wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Meetbare gegevens subdoelstelling 4
Hieronder zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Klanttevredenheid OV

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

– Aantal geregistreerde incidenten (p. 58)
– Reizigerswaardering voor sociale veiligheid in het ov (p. 38)
– Veiligheidsgevoel ov-medewerkers (p. 7, 10 en 11)
– Reizigerswaardering voor sociale veiligheid op stations (p. 11-12)

1. Klanttevredenheid

Tabel 44 Kengetal: Klanttevredenheid

Indicator	2021	2022	2023	2024
Totaaloordeel	*8*	*7,9*	*7,8*	*7,8*
Snelheid	7,7	7,6	7,5	7,6
Gemak	7,7	7,6	7,6	7,6
Comfort	8,2	8,1	8	8
Personeelsmonitor[1]	n.b.	6,1	n.b.	n.n.b.

1 De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.
Bron: OV-Klantenbarometer 2023.

Toelichting
De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren. De onderwerpen op het gebied van klanttevredenheid betreffen clusters, waarin de volgende zaken zijn meegenomen:
1. Snelheid: frequentie, overstaptijd, reissnelheid, punctualiteit;
2. Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen;
3. Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl;
4. Personeelsmonitor: sociale veiligheid medewerkers.

Subdoelstelling 5: Het aantal impactvolle verstoringen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 verstoringen per jaar en veroorzaakt door NS ten hoogste 240 per jaar.
Om impactvolle storingen op het spoor te voorkomen, werkt het ministerie van IenW samen met ProRail en NS aan diverse maatregelen waaronder preventief onderhoud, verbeterde beveiligingssystemen, snelle respons bij storingen en in sommige gevallen het aanpassen van de dienstregeling.

Meetbare gegevens subdoelstelling 5
Hieronder zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
– Aantal impactvolle verstoringen NS 2024

1. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur

Tabel 45 Impactvolle storingen op de Infrastructuur

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Impactvolle storingen op de infrastructuur	361	406	455	475	507

Bron: ProRail (Jaarrapportage 2024)

Toelichting
De impactvolle storingen op de infrastructuur is het aantal storingen aan de infrastructuur dat leidt tot (zeer) veel hinder voor reizigers. Vertragingen door defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders tellen hierbij niet mee. Ten opzichte van 2023 is in 2024 het aantal storingen als gevolg van derden (o.a. suïcides) afgenomen, terwijl het aantal technische storingen en het aantal storingen voortkomend uit onderhoud zijn toegenomen. Storingen als gevolg van onderhoud betreffen onder andere een aantal uitgelopen werkzaamheden en storingen als gevolg van uitgevoerde werkzaamheden. Inmiddels is er een verbeteraanpak ingericht waardoor in de tweede helft van 2024 het aantal storingen is gedaald. In de jaarrapportage ProRail 2024, pagina 47, wordt een nadere toelichting gegeven op deze cijfers.

Subdoelstelling 6: In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.
Om het huidige het spoor veiliger, sneller en efficiënter te maken, en om internationale treinreizen te vereenvoudigen wordt het trein- en beveiligingssysteem vervangen door ERTMS om.

Meetbare gegevens subdoelstelling 6
Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 6 in dit artikel. Wel zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

– Voortgangsrapportage ERTMS Proefbaanvakken

Subdoelstelling 7: De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op de leefomgeving.
De transitie naar een volledig zero-emissie en circulaire openbaar vervoersector in 2050 zal een combinatie zijn van verschillende factoren. Allereerst zal er een sterke focus zijn op elektrificatie en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen voor voertuigen. Daarnaast zal de circulaire economie een cruciale rol spelen, waarbij materialen en grondstoffen langer in de keten blijven en hergebruikt worden, waardoor afval geminimaliseerd wordt.

Meetbare gegevens subdoelstelling 7
Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 7 in dit artikel. Wel zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
– Voortgang elektrificatie spoor
– Verduurzaming Spoor Prorail
– Jaarverslag NS Verduurzaming

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Zorgdragen voor veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar vervoer van goederen per spoor
De invoering van het digitale treinbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) is één van de sleutels om barrières voor grensoverschrijdend goederenverkeer per spoor weg te nemen. Daarnaast financieren we maatregelen om overwegen veiliger te maken, Stop-tonend-sein (STS) passages te reduceren en andere incidenten tegen te gaan. We dragen daarmee ook bij aan een nog veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Inzet van het beleid is om aan de spoorse kant bij te dragen aan de modal shift van goederenvervoer van de weg naar goederenvervoer per spoor.

Subdoelstelling 1: Het doel van vervoer van goederen over het spoor is om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.
Het ministerie van IenW werkt samen met verschillende partijen aan het behalen van deze doelstelling. Dit wordt bereikt door een combinatie van maatregelen, waaronder investeringen in geavanceerde beveiligingssystemen zoals ERTMS, strenge veiligheidscontroles voor en tijdens de rit, en een cultuur van voortdurende verbetering en bewustwording bij alle betrokken partijen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1
Eerder in dit artikel zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Spoorveiligheid (zie tabel 43)

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het beleid ten aanzien van goederenvervoer over het spoor. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

– Monitoring ongevallen met gevaarlijke stoffen (p. 14)

Subdoelstelling 2: Het ministerie van IenW zet zich in dat het intermodale vervoer per spoor in 2030 op gelijke voet kan concurreren met het wegvervoer (in de EU).
Het ministerie van IenW verbetert de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor door te werken aan betrouwbaarheid, capaciteitsverdeling en het stimuleren van duurzaamheid. Dit gebeurt onder andere door het verbeteren van de infrastructuur, het vergroten van de capaciteit en het faciliteren van een eerlijke verdeling van de beschikbare ruimte op het spoor.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2
Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het beleid ten aanzien van goederenvervoer over het spoor. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 2 in dit artikel. Wel zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
– Ontwikkeling goederenvervoer per spoor (p. 4, 13 en 35)

Subdoelstelling 3: We streven naar een dusdanig kwaliteitsniveau van het goederenvervoer per spoor dat het een bijdrage kan leveren voor een modal shift van het vervoer van goederen van de weg naar goederen per spoor, met minimale druk op de leefomgeving
Het Ministerie van IenW streeft naar een kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer per spoor, zodat dit een aantrekkelijk alternatief wordt voor wegtransport. Dit wordt o.a. bereikt door te investeren in een betrouwbaar spoornetwerk en het stimuleren van innovatie. Het ministerie stimuleert bedrijven om meer goederen over het spoor te vervoeren door middel van subsidies en voorlichtingscampagnes. Er wordt ingezet op het minimaliseren van de overlast voor omwonenden van spoorlijnen, bijvoorbeeld door het verminderen van geluidsoverlast en trillingen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3
In dit artikel zijn de met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:
1. Vervoerd ladinggewicht per spoor
2. Treinpunctualiteit goederenvervoer
3. Aantal treinkilometers goederenvervoer (zie tabel 39)
4. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur ProRail (zie tabel 45)

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het beleid ten aanzien van goederenvervoer over het spoor. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.
– Ontwikkelingen goederenvervoer spoor ten opzichte van goederenvervoer over de weg (p. 4 en 5)
– Ontwikkelingen van het goederenvervoer

1. Aantal transacties, instappers en vervoerd ladinggewicht

Tabel 46 Vervoerd ladinggewicht per spoor					
Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	40,02	42,62	44,47	39,21	37,62

Bron: Ladinggewicht: CBS

Toelichting
Het vervoerd ladinggewicht betreft het totale gewicht van de vervoerde goederen plus het gewicht van de verpakking en (in geval van roro- of containervervoer) het leeg gewicht van de transporteenheid.

2. Treinpunctualiteit goederenvervoer

Tabel 47 Treinpunctualiteit goederenvervoer					
Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Treinpunctualiteit goederenvervoer	70,1%	66,3%	65,5%	60,5%	61,6%

Bron: ProRail (Jaarverslag 2023).

Toelichting
De treinpunctualiteit goederenvervoer betreft het percentage goederentreinen waarbij de vertraging op het eindpunt minus de vertraging op het vertrekpunt kleiner is dan 3 minuten. Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website van ProRail de laatste inzichten, Home | ProRail Reports.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Openbaar Vervoer en Spoor.

Uitwerking marktordening spoor
Voor open toegang op het spoor worden enkele beleidsmaatregelen uitgewerkt om in de toekomst effectief te kunnen blijven sturen op de borging van publieke belangen. Aanvullende sturings- en reguleringsinstrumenten zijn nodig wanneer op een beperkter aandeel van het totale reizigersvervoer concessiesturing van toepassing is. Open toegang betekent dat vervoerders voor eigen rekening en risico treindiensten aanbieden, geen contractrelatie met een overheid hebben, en in de vormgeving en uitvoering van deze diensten een grote mate van vrijheid hebben.

Daarnaast is het streven in 2026 te komen tot een besluit over de principes van marktordening op het spoor na 2033, als de hoofdrailnetconcessie afloopt. Met dit besluit wil het kabinet ervoor zorgen dat het spoorsysteem blijft bijdragen aan een goede bereikbaarheid van maatschappelijk-economische functies voor de reiziger en aan een veilig en duurzaam mobiliteitssysteem.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 48 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**351.392**	**177.903**	**26.511**	**24.273**	**22.428**	**21.796**	**22.249**
	Uitgaven	**476.714**	**185.187**	**32.998**	**26.526**	**25.732**	**24.046**	**23.749**
16.1	**OV en Spoor**	**459.028**	**166.425**	**32.998**	**26.526**	**25.732**	**24.046**	**23.749**
	Opdrachten	*4.954*	*6.261*	*4.039*	*4.266*	*4.473*	*4.193*	*4.077*
	OV & Stations	1.250	1.570	2.620	2.826	2.892	2.695	2.615
	ACM	0	1.131	0	0	0	0	0
	Overige opdrachten	3.704	3.560	1.419	1.440	1.581	1.498	1.462
	Subsidies (regelingen)	*234.897*	*134.417*	*25.377*	*18.678*	*17.677*	*16.271*	*16.090*
	NS Sociale Veiligheid	3.150	2.300	8.300	2.500	2.500	1.500	1.500
	NS-concessie	0	16.966	16.139	15.390	14.562	14.179	13.955
	Overige subsidies	231.747	115.151	938	788	615	592	635
	Bijdrage aan agentschappen	*1.221*	*1.171*	*941*	*941*	*941*	*941*	*941*
	Bijdrage aan agentschap RWS	880	880	925	925	925	925	925
	Bijdrage aan agentschap KNMI	15	16	16	16	16	16	16
	Bijdrage aan agentschap RVO	326	275	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan medeoverheden	*217.864*	*24.474*	*2.539*	*2.539*	*2.539*	*2.539*	*2.539*
	CLU Betuweroute en HSL	2.918	3.009	2.439	2.439	2.439	2.439	2.439
	Overige bijdragen	214.946	21.465	100	100	100	100	100
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*92*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*
	Overige bijdragen	92	102	102	102	102	102	102
16.2	**Maatregelenpakket OVS**	**17.686**	**18.762**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Subsidies (regelingen)	*17.686*	*18.762*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	4.511	3.204	0	0	0	0	0
	Transitievangnet OV	13.175	15.558	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**23.751**	**115.482**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. OV en Spoor (€ 33,0 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 4,0 miljoen)

- *OV en stations (€ 2,6 miljoen).* Dit betreffen opdrachten voor de OV-begeleiderskaart, marktordening, de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Deze opdrachten worden door verschillende marktpartijen uitgevoerd en dragen bij aan het realiseren van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
- *Overige opdrachten (€ 1,4 miljoen).* Dit betreffen voornamelijk opdrachten voor de MER evaluatie HSL-zuid, beheerconcessie ProRail, veiligheid en internationaal, opdrachten RWS en SWUNG geluidstaken.

Deze opdrachten worden door verschillende marktpartijen en ProRail uitgevoerd en dragen bij aan het realiseren van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Subsidies (€ 25,4 miljoen)

– *NS Sociale Veiligheid (€ 8,3 miljoen):*
  - Subsidie NS SOV Maarheeze (€ 2,3 miljoen). Dit betreft de subsidie voor de extra beveiligingsinzet op station Maarheeze om overlast op het station en het traject Eindhoven – Weert te voorkomen door een 100% ingangscontrole. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
  - Subsidie bodycams NS-conducteurs (€ 6,0 miljoen). Dit betreft de subsidie voor de uitrol van bodycams voor treinpersoneel. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.

– *NS-concessie (€ 16,1 miljoen):*
  - Subsidie NS HRN concessie (€ 11,6 miljoen). Deze subsidie is onderdeel van de concessie die de NS tot 2033 heeft voor het vervoer op het hoofdrailnet in Nederland. De taakstelling op de subsidies op grond van de afspraken uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is hierin reeds meerjarig verwerkt. De korting bedraagt in 2025 circa € 0,5 mln. en loopt tot en met 2030 op tot circa € 3,6 miljoen, waarna deze doorloopt tot en met het einde van de concessieperiode. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
  - Subsidie Wind in de Zeilen Zeeland (€ 4,5 miljoen). Betreft een subsidie aan de NS gedurende de concessie periode tot 2033 om de gemiste marinierskazerne in Zeeland te compenseren. De subsidie moet zorgen voor investeringen op zowel sociaal als economisch gebied. Deze subsidie draagt daarmee bij aan de realisatie de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

– *Overige subsidies (€ 0,9 miljoen):*
  - Subsidie Consumentenorganisatie OV (€ 0,3 miljoen). Dit betreft de subsidie aan stichting CROW voor de OV-klantenbarometer € 0,2 miljoen. Deze subsidie draagt daarmee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
  - Subsidie TransLink informatiehuishouding OV (€ 0,1 miljoen). Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
  - Subsidie beleidsondersteuning (€ 0,3 miljoen). In 2026 zal een bedrag van maximaal € 0,3 miljoen verstrekt worden aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) voor beleidsondersteuning. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
  - Subsidie Klachtenloket OV (€ 0,3 miljoen). Er vindt subsidieverlening aan de Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken plaats voor het in stand houden van het tweedelijns klachtenloket OV. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.

Bijdragen aan agentschappen (€ 0,9 miljoen)

– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 0,9 miljoen).*
  Met Rijkswaterstaat zijn - afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering. Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschaps-

bijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
– *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,015 miljoen)*. Met het KNMI (€ 0,016 miljoen) zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 2,5 miljoen)
– *CLU Betuweroute en HSL (€ 2,4 miljoen).* Dit betreft de jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken veiligheidsregio's. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
– *Overige bijdragen (€ 0,1 miljoen).* Dit bedrag betreft de evaluatie van de besteding van de Bikkergelden en wordt uitgezet bij een marktpartij. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,1 miljoen)
– *Overige bijdragen (€ 0,1 miljoen)*. Dit betreft een bijdrage aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Deze internationale organisatie richt zich vooral op het creëren van een uniform rechtssysteem voor het vervoer van passagiers en vracht per rails. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2026 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 49 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 16	
	2026
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	3%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma-uitgaven (€ 24,6 miljoen) is 96% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget in 2026 is 77% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen, het overige deel is beleidsmatig gereserveerd. Het betreft hier onder andere uitgaven voor de de OV-begeleiderkaart, marktordening, de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid, MER-evaluatie HSL-Zuid, beheerconcessie ProRail, veiligheid en internationaal, opdrachten RWS en SWUNG-geluidstaken. Opdrachten zijn verplicht op grond van verstrekte opdrachtbrieven aan diverse opdrachtnemers. De opdrachten kennen een verschillende looptijd.
2. **Subsidies**. Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen en beschikkingen en wettelijke bepalingen 100% juridisch verplicht. Dit betreft subsidie NS voor de hoofdrailnetconcessie, subsidie Wind in de zeilen Zeeland, subsidie Consumentenorganisatie OV en subsidie Regionale OV-systemen. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI is bestemd voor het verstrekken van informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.
4. **Bijdrage aan medeoverheden.** De bijdragen aan mede-overheden zijn op grond van de regelingen voor de specifieke uitkeringen en de reeds aangegane verplichtingen 100% juridisch verplicht. Het betreft onder meer de jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's waaraan de bijdrage wordt verstrekt.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** De bijdrage internationale organisaties is op grond van verdragen voor 100% juridisch verplicht en kent een structureel karakter. Het betreft bijdragen aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviares (OTIF) en Railforum Nederland.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

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

Tabel 50 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)					
	2026	2027	2028	2029	2030
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	3.175.694	3.034.507	2.949.327	2.918.182	2.805.365
Totale uitgaven op artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	426.854	199.659	231.014	175.726	197.102
Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	317.772	371.713	362.471	532.177	332.609

Fiscale Regelingen

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

Tabel 51 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 16 (x € miljoen)			
	2024	2025	2026
Reisaftrek OV	6	6	6
Btw Verlaagd tarief Personenvervoer	681	718	762
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer	55	61	64

2.6 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 52 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**116.074**	**226.766**	**267.890**	**145.291**	**176.391**	**65.234**	**22.344**
Uitgaven	**70.157**	**83.116**	**125.057**	**132.747**	**103.124**	**64.656**	**72.585**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Luchtvaart	70.157	83.116	125.057	132.747	103.124	64.656	72.585
Ontvangsten	**1.399**	**16.639**	**12.711**	**2.028**	**1.433**	**575**	**575**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 53 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het behouden van concurrentievermogen voor het Nederlandse verbindingennetwerk en het borgen van de concurrentiekracht en strategische autonomie van de Nederlandse luchtvaartsector en maakindustrie in brede zin. - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar volgt uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota 2020-2050. - Het uitvoeren van het programma Luchtvaart in Transitie dat innovaties voor het vliegen op waterstof en vernieuwende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen stimuleert. - Het investeren in de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-fuels en alcohol-to-jet-brandstoffen) met de beschikbare middelen uit het Klimaatfonds. - Het uitvoeren van de innovatiestrategie luchtvaart, samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties - Het bijdragen aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies. - Het stimuleren en faciliteren van innovatieve ontwikkelingen van drones en onbemande luchtvaartuigen door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. - Het stimuleren dat de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen en verwacht van de luchthavens dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven vormgeven.

Regisseren	De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken: - Regie voeren om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken. - Een actieve bijdrage leveren aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. - Regie voeren door eisen te stellen aan de (digitale) beveiliging van vitale infrastructuur en luchtvaartsystemen. Dit moet technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf voorkomen. - Regie voeren op de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis door de verbondenheid periodiek te beoordelen aan de hand van het beleidskader netwerkkwaliteit en dat waar mogelijk te verbeteren. - Regie voeren om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. - Het vaststellen van de (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. - Het nationaal en internationaal richten op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC),een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (integratie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). - Het inzetten op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven. - Verantwoordelijk zijn voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026. - Het uitvoeren van de Actieagenda trein en luchtvaart in samenwerking met partners. - Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. - Invulling geven aan het Schipholbeleid. Het doel van het beleid is om de rechtspositie van omwonenden te herstellen en de geluidsoverlast rondom de luchthaven aan te pakken. Dit is geconcretiseerd in een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, maar met behoud van de verbondenheid. Dit doet IenW door te werken aan het beëindigen van anticiperend handhaven (herstel rechtspositie), het vaststellen van een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit en door te werken aan de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor de milieuruimte. - De beschikbare luchthavencapaciteit (slots) zo zorgvuldig, kwalitatief en efficiënt mogelijk blijven inzetten. - De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen laten uitvoeren die inzicht geeft in de hub-positie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. - Het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor geluidnormen en aan de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - Verdere implementatie van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - In internationaal verband bijdragen aan de verdere implementatie van het mondiale doel van netto-nul CO2-emissies in 2050, zoals vastgesteld door ICAO voor de internationale burgerluchtvaart. - Inzet plegen in Brussel op voor Nederland relevante beleidsontwikkelingen, o.a. slots, luchthaventarieven, concurrentiepositie, grondafhandeling en passagiersrechten. - Samen met Defensie werken aan de samenvoeging van het civiele en militaire luchtruim. - Het uitvoeren van een aantal projecten in Caribisch Nederland voor de borging van de luchtvaartveiligheid. Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Luchtvaart zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling.

De doelstellingen zijn te herleiden uit de Luchtvaartnota 2020-2050 waarin een nieuwe koers is uitgezet naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. ‘Slim en duurzaam’ is het uitgangspunt van de Luchtvaartnota. Kwaliteit komt centraal te staan. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen.

Voor iedere specifieke doelstelling zijn een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens staan de indicatoren en kengetallen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren

kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens staat hieronder.

Tabel 54 Doelenboom artikel 17

Algemene doelstelling		
Werken aan een veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid	Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.	Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken en continu te verbeteren	1. Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld moet in stand worden gehouden.	1. De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2029 20% minder ernstig geluidgehinderden. 2. Het verminderen van de CO2-uitstoot van de luchtvaart: in 2030 CO2-uitstoot op het niveau van 2005, in 2050 50% minder CO2-uitstoot dan 2005 en in 2070 nul CO2-uitstoot. 3. Het verminderen van de uitstoot schadelijke stoffen (SO2, NOX, PM2.5, NMVOS) door de luchtvaart
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid	1. Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens	1.Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure 2. CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland 3. Emissies Luchtvaart

Ten op zichte van de begroting 2025 zijn er in de doelenboom van artikel 17 meerdere wijzigingen opgetreden naar aanleiding van de moties met betrekking tot de informatiewaarde van de begroting van Heutink en de Hoop. Zo is het aantal specifieke doelstellingen vermindert van 6 naar 3. Ook het aantal subdoelstellingen is afgenomen van 24 naar 5. Elk van deze subdoelstellingen is SMART geformuleerd. Omdat de subdoelstellingen zijn aangescherpt, zijn er ook een aantal meetbare gegevens ten opzichte van de vorige begroting komen te vervallen. Zo is de netwerkkwaliteit regionale luchthavens in Nederland niet meer opgenomen. Hiervoor is gekozen omdat de netwerkkwaliteit van regionale luchthavens relatief laag ligt, aangezien ze niet naar preferente maar vooral naar vakantiebestemmingen vliegen. Een doel wat betrekking heeft op preferente bestemmingen is hierom voor regionale luchthavens niet wenselijk. Ook is de totale volume geluidsbelasting bijvoorbeeld vervangen door de monitoring van het maatregelenpakket van de Balanced-Approach-procedure, omdat het Ministerie niet wil focussen op de belasting, maar hoeveel mensen gehinderd worden door de geluidsoverlast.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.
Vliegen is een van de veiligste vormen van transport. De overheid en de luchtvaartsector werken nauw samen om die veiligheid continu te verbeteren. De luchtvaart moet veilig zijn voor vliegtuigpassagiers, bemanning en de mensen die onder vliegroutes en bij vliegvelden wonen en werken.

Subdoelstelling 1: Het luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken en continu te verbeteren
Zoals vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid
Luchtvaartveiligheid is niet in één overkoepelende indicator te meten. Het gaat om een veiligheidssysteem. Om inzicht te hebben in de ontwikkeling van dit veiligheidssysteem verschijnt jaarlijks een systeemmonitor luchtvaartveiligheid. Het nog beter kennen en beheersen van de risico's en het samenwerken aan veiligheidsmanagement draagt bij aan de continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. De systeemmonitor geeft inzicht in het functioneren van het veiligheidssysteem van de overheid (regelgeving en kaders, toelating en toezicht en reflectie) en het veiligheidssysteem van de sectorpartijen (inrichting (vlieg)operatie).

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen
Het ministerie van IenW zet zich in voor een goede verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld, via het onderhouden van een kwalitatief hoogwaardig (inter)continentaal netwerk van luchtvaartverbindingen en goede internationale betrekkingen. Nederland als handelsland kent een open economie en is sterk internationaal georiënteerd. Via de borging van het publieke belang van connectiviteit draagt IenW bij aan het behoud en, waar nodig, de versteviging van de (inter)nationale Nederlandse economische- en handelsbelangen, de werkgelegenheid, de versterking van het vestigingsklimaat en de Nederlandse welvaart.

Subdoelstelling 1: Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld moet in stand worden gehouden
Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland. Via de luchthavens, met name Schiphol, heeft Nederland verbinding met honderden bestemmingen over de hele wereld. De hubfunctie speelt daarin een belangrijke rol. Het luchtvaartnetwerk van Nederland is van belang voor onze internationale bereikbaarheid. Het bestemmingennetwerk moet passen bij de Nederlandse consument en bedrijven. De netwerkkwaliteit is de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen. Preferente bestemmingen zijn steden die een aanzienlijk economisch belang voor Nederland vertegenwoordigen of die een bijzondere staatkundige/historische relatie met Nederland hebben. Wanneer de netwerkkwaliteit vanaf Nederlandse luchthavens wordt aangetast, kan dit leiden tot een verslechtering van het vestigingsklimaat en kan dit gevolgen hebben voor het vrachtvervoer.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens
Onderstaande tabel geeft de netwerkkwaliteit per luchthaven weer. De netwerkkwaliteit wordt berekend door het aandeel preferente bestemmingen dat direct wordt bediend door de luchthaven, gewogen naar economisch belang (netwerkbreedte), te vermenigvuldigen met de capaciteit naar deze bestemmingen (netwerkdiepte). Het economische

belang wordt gemeten aan de hand van de GaWC lijst voor elk land. De netwerkdiepte houdt er rekening mee dat het toevoegen van extra vluchten naar dezelfde bestemming minder toevoegt dan de eerste vlucht naar een nieuwe bestemming.

Het kengetal netwerkkwaliteit wordt omschreven in het Beleidskader Netwerkkwaliteit (Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1021) en bestaat uit meerdere factoren. De jaarlijkse monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties rapporteert vanaf 2022 ook over de netwerkbreedte, netwerkdiepte en netwerkkwaliteit.

Tabel 55 Kengetal: Netwerkkwaliteit: De preferente bestemmingen waarmee de luchthaven direct is verbonden (op basis van de GaWC lijst) en de ingezette capaciteit naar deze bestemmingen

X1.000	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Schiphol	2107	2031	2152	2247	2297	1367	1429	1844	1991	1985
Frankfurt	2271	2233	2239	2250	2271	1177	1185	1660	1823	2055
London Heathrow	2702	2737	2770	2659	2696	1492	1014	1862	2318	2335
Parijs Charles de Gaulle	2326	2231	2241	2282	2351	1340	1247	1792	2013	2162
Brussel	721	693	692	768	746	329	319	467	518	583
Istanbul	1626	1791	1738	1850	1975	1097	1244	1711	2000	2124

Bron: Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2024

Toelichting
In 2024 is de kwaliteit van het netwerk van alle luchthavens ten opzichte van 2023 toegenomen, behalve voor Schiphol. De netwerkkwaliteit voor London Heathrow is het hoogst in 2024, gevolgd door Parijs Charles de Gaulle en Istanbul. Voor deze drie luchthavens is het aandeel directe bestemmingen dat wordt bediend, gewogen naar economisch belang, relatief hoog. De geringe afname van de netwerkkwaliteit van Schiphol in 2024 wordt veroorzaakt door de daling in het aandeel van de - naar (economisch) belang gewogen - preferente bestemmingen dat wordt bediend door Schiphol (netwerkbreedte). Dit is in 2024 met 3% gedaald. De ingezette capaciteit op de bestemmingen (netwerkdiepte) is op Schiphol gestegen in 2024.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen
In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van mensen, milieu en natuur. Het kabinet zet daarom in op vermindering van de schadelijke effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.

Subdoelstelling 1: De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2029 20% minder ernstig geluidgehinderden
Om de rechtspositie van omwonenden te verbeteren en de geluidshinder te beperken is de balanced approach-procedure doorlopen. Deze is op 2 april 2025 afgerond. Het pakket met maatregelen, zoals voorgesteld in de balanced approach-procedure, is per 1 november 2025 geïmplementeerd. Hiermee is naar verwachting 15% van het geluidsdoel ingevuld. In 2026 wordt gemonitord of het geluidsdoel van 15% is behaald. Hierna zal het restpercentage worden ingevuld.

Daarnaast wordt gewerkt aan een algehele wijziging van het luchtvaartbesluit om de rechtspositie van omwonenden te herstellen. Dit zal naar verwachting voor de zomer van 2026 gepubliceerd worden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure
Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket op 1 november 2025 monitoren of de doelen uit het balanced approach-pakket worden behaald. Uit de monitoring moet blijken of het geluidsdoel van 15 procent per 1 november 2025 wordt behaald. Daarnaast verschaft de monitoring inzicht in het resterende percentage van het geluidsdoel. In 2026 wordt op basis van de monitoring bepaald of en wanneer het resterende percentage van het geluidsdoel is behaald.

Subdoelstelling 2: Het verminderen van de CO2-uitstoot van de luchtvaart: in 2030 CO2-uitstoot op het niveau van 2005, in 2050 50% minder CO2-uitstoot dan 2005 en in 2070 nul CO2-uitstoot
De luchtvaartsector en de overheid hebben in het Akkoord Duurzame Luchtvaart afspraken gemaakt om de CO_2-uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De CO_2-doelen uit het Akkoord zijn geconcretiseerd en vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

Tabel 56 Indicator: CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland (op basis van gebunkerde brandstoffen)

	Bunkering – CO2-uitstoot (miljoen kg)	Bunkering – CO_2-uitstoot (Mton)	CO2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor (miljoen kg)	CO_2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor (Mton)
2005	11091,6	11,1	11091,6	11,1
2017	12207,08	12,2	12207,08	12,2
2018	12352,44	12,4	12352,44	12,4
2019	12080,68	12,1	12080,68	12,1
2020	6737,12	6,7	6737,12	6,7
2021	7410,2	7,4	7410,2	7,4
2022	9694,88	9,7	9630,24	9,6
2023	10336,36	10,3	10149,63	10,1
2024	10867,24	10,9	onbekend	onbekend

Bron: Op basis van cbs-cijfers over gebunkerde kerosine voor internationale luchtvaart («afzet voor bunkers») en aan de hand van de in Nederland gebunkerde (gemengde) biokerosine voor internationale luchtvaart

Toelichting
De gegevens voor het jaar 2023 en 2024 betreffen voorlopige cijfers. De definitieve gegevens (inclusief de cijfers over 2024 van de CO_2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor) worden door CBS in 2027 gepubliceerd. De CO_2-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor internationale luchtvaart («afzet voor bunkers») en aan de hand van de in Nederland gebunkerde (gemengde) biokerosine voor internationale luchtvaart.

Op basis van een emissiefactor wordt kg brandstof omgerekend naar kg CO_2. De CO_2-uitstoot afkomstig van gebunkerde brandstoffen wordt berekend aan de hand van de hoeveelheid verbrande brandstof met een emissiefactor van 3,16 (kg CO_2/kg kerosine). Voor SAF wordt gerekend met een emissiefactor van 0 (kg CO_2/kg SAF). De CO_2-uitstoot in 2023 komt hiermee uit op 10,1 Mton.

Subdoelstelling 3: Het verminderen van de uitstoot schadelijke stoffen (SO2, NOX, PM2.5, NMVOS) door de luchtvaart

De kwaliteit van de woon-, werk en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van de mensen in de omgeving. Die kwaliteit bepaalt ook mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen en is daarmee belangrijk voor onze welvaart. Daarom is het belangrijk dat naast geluidshinder ook de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3: Emissies Nederlandse luchthavens

Tabel 57 Indicator: Emissies Nederlandse luchthavens

in kton per jaar [1) 2) 3)]	2017	2018	2019	2020 [4)]	2021 [4)]	2022	2023
SO2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2
NOX	4	4,2	4,1	2,3	2,6	3,4	3,7
PM2.5	0,04	0,04	0,04	0,02	0,02	0,03	0,03
NMVOS	0,5	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,4

Bron: CBS Emissies van luchtverontreinigende stoffen volgens NEC-richtlijn, 1990-2023. Voorlopige cijfers over 2024 worden in september 2025 door CBS gepubliceerd.

Toelichting

1. Onder «Luchtvaart» wordt verstaan: Vervoer van personen en goederen via de lucht. Emissies door het verbranden en verdampen van vliegtuigbrandstoffen tijdens binnenlandse vluchten, en de emissies bij het taxiën, landen en stijgen tot 3000 voet vanaf Nederlands grondgebied van internationale vluchten.
2. Bij de verbranding van een fossiele brandstof, zoals kerosine in vliegtuigmotoren, komen veel verschillende stoffen vrij. De vier stoffen die in deze tabel zijn opgenomen, zijn de belangrijkste als het gaat om lokale luchtkwaliteit. Dat is de reden dat CO_2 niet in deze tabel is opgenomen, want die stof is met name van belang voor het klimaatbeleid (zie Indicator: CO_2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland). NO_2 en PM2,5 leveren samen veruit het grootste risico op gezondheidseffecten. SO_2 is een belangrijke stof voor de vorming van ultrafijn stof. De categorie NMVOS bevat de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS).
3. In het kengetal Emissies luchtverontreinigende stoffen van Artikel 20staan de totale hoeveelheden van de vier genoemde stoffen die in Nederland door alle bronnen tezamen per jaar worden uitgestoten. Uit onderzoeksresultaten (Kamerstukken II 2023/24, 30175, nr. 1137 herdruk) blijkt dat de invloed van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit beperkt is. Zo wordt de vermindering van de luchtkwaliteit in woonkernen rondom de regionale luchthavens voor gemiddeld 99 procent bepaald door andere bronnen dan luchtvaart. Bij Schiphol zijn andere bronnen dan luchtvaart gemiddeld voor ruim 95 procent verantwoordelijk voor de vermindering van de lokale luchtkwaliteit in woonkernen. Desalniettemin worden de emissies van de Nederlandse luchthavens gemonitord in lijn met de doelstelling minder uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart.
4. De daling in de jaren 2020 en 2021 ten opzichte van 2019 is het gevolg van de Coronapandemie, die zorgde voor een forse vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein luchtvaart.

Algemeen

Luchtvaart is een belangrijke toegangspoort tot de wereld en een pijler onder onze economie. Het bevordert de handel en zorgt voor een goed vestigingsklimaat. Dagelijks reizen duizenden Nederlanders met het vliegtuig de hele wereld over voor vakantie, familiebezoek en werk. De hub Schiphol is een internationaal knooppunt voor zowel passagiers- als vrachtvervoer. Een sterke luchtvaartsector is nodig om deze positie te behouden in de wereld. Daarvoor is het nodig dat de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur afnemen. Geopolitieke spanningen maken dat het belang van nationale weerbaarheid, crisisbeheersing en een strategische autonomie in Europa en Nederland snel groter wordt. Dit brengt ook kansen met zich mee voor technologische ontwikkelingen en innovaties.

In het luchtvaartbeleid staan de volgende publieke belangen centraal:

Veilige luchtvaart

Zoals vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren.

Met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026 wordt uitvoering gegeven aan het NLVP. Om het veiligheidssysteem binnen het Koninkrijk blijvend te versterken, zal er ook in 2026 aandacht uitgaan naar de compliance met internationale standaarden (inclusief Caribisch Nederland en landen binnen het Koninkrijk.)

De versterking van de fysieke, digitale en economische weerbaarheid van vitale luchtvaartorganistaties wordt in het kader van de Critical Entities Resilience directive (CER-richtlijn) en Network and Information Security directive (NIS2-richtlijn) voortgezet door deze te ondersteunen in het inzichtelijk maken van risico's en weerbaarheidsmaatregelen.

Behoud van een goed functionerend luchtvaartsysteem vraagt ook om continue inzet van voldoende capaciteit en deskundigheid bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor regelgeving, vergunningverlening, toezicht, handhaving en reflectie. Zo wordt een volwaardige en herkenbare luchtvaartautoriteit binnen een sterke luchtvaartketen geborgd.

Onbemande luchtvaart

De inzet van drones in Nederland neemt ieder jaar verder toe en zal de komende jaren blijven groeien. Met de komst van drones ontstaat er een scala aan nieuwe maatschappelijk waardevolle toepassingen. Om dit mogelijk te maken is een verantwoorde maatschappelijk inpassing belangrijk. Waarborgen van veiligheid, privacy, security en de leefomgeving zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden die voor zowel burger als overheden goed moeten worden vormgegeven.

De komende jaren volgen structurele maatschappelijke toepassingen met onbemande luchtvaartuigen in zowel het civiele als militaire domein. Het ministerie van IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling door het experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en de daarvoor benodigde nieuwe digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. Het geeft daarbij richting aan de digitale transformatie die door de komst van drone technologie nodig is. Belangrijke activiteiten hieromtrent zijn het (mede) uitvoering geven aan de EU Drone strategie 2.0, het implementeren van Europese voorschriften (vb. U-Space, dynamische kaarten, zonering, opleiden, registratie), kennisontwikkeling (vb. test- en experimenteerkader) en onderzoek (vb. vertiports, urban air mobility).

Nederland goed verbonden
Luchthavencapaciteit blijft in 2026 schaars. Dit betekent dat we de beschikbare capaciteit zo zorgvuldig, kwalitatief en efficiënt mogelijk moeten blijven inzetten. Dit vergt extra aandacht bij de reductie van de bestaande beschikbare capaciteit waar historische aanspraak op kan worden gemaakt op Schiphol. Ook de positie van vrachtvluchten wordt in de gaten gehouden.

De werking van de tariefregulering is geëvalueerd. In 2025 is op basis van de uitkomsten en aanbevelingen in samenspraak met alle betrokken stakeholders nagegaan in hoeverre de huidige systematiek verbeterd kan worden. In 2026 worden de besluiten hierover verankerd. Zoals elk jaar geeft de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen inzichten in de hub-positie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens.

In 2025 is de invoering van de in het regeerakkoord opgenomen afstandsafhankelijke vliegbelasting voorbereid. Dit gaat in 2027 ingevoerd worden en voorafgaand daaraan wordt vastgesteld hoe de effecten van de vliegbelasting goed gemonitord kunnen worden. Denk hierbij aan netwerkkwaliteit, emissies en economie.

Een verdere verbetering van het beleidskader netwerkkwaliteit wordt onderzocht in 2026.

De publieke consultatie voor de geplande herziening van Europese regelgeving op het gebied van luchthavenregulering (slots, luchthaventarieven en grondafhandeling) zal naar verwachting eind 2025 starten.

De verordening voor luchtvaartpassagiers wordt herzien en besproken in de Raadswerkgroepen in Brussel. Nederland levert hiervoor input.

Het belang van strategische autonomie in de luchtvaart is in 2025 verder in kaart gebracht en zal in 2026 tot inzichten en acties leiden die het Europese concurrentievermogen kunnen versterken.

Regionale luchthavens
Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. De procedures hiervoor zijn gestart. Voor luchthaven Groningen Airport Eelde is een ontwerp voor het Luchthavenbesluit gepubliceerd in februari 2025. Inzet is om de luchthavenbesluiten in 2025/2026 vast te stellen.

Voor de vaststelling van de luchthavenbesluiten worden zorgvuldige procedures doorlopen met goede betrokkenheid van de omgeving, stakeholders en andere belanghebbenden. Voor de geluidberekeningen zal in de luchthavenbesluiten gebruik worden gemaakt van actuele invoergegevens en de nieuwe berekeningsmethoden Doc29 en NORAH.

Lelystad Airport
In 2024 en voorjaar 2025 heeft over stationering van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) nauw overleg plaatsgevonden met de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. Hieruit is naar voren gekomen dat er voor stationering van jachtvliegtuigen bij deze partijen draagvlak is onder de voorwaarde dat de luchthaven ook opengaat voor groothandelsverkeer. Lokaal draagvlak is voor het kabinet belangrijk. Daarom is in de kamerbrief over het NPRD van 23 mei jl. aangekondigd dat een definitief gecombineerd besluit over zowel de openstelling van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer als het stationeren van jachtvliegtuigen later genomen zal worden.

Voor de ingebruikname voor groothandelsverkeer heeft Lelystad Airport een aanvraag lopen voor een vergunning voor groothandelsverkeer in het kader van de Wet natuurbescherming bij het bevoegd gezag (ministerie van LVVN). Daarnaast heeft LVNL op verzoek van IenW een voorstel van de luchthaven beoordeeld om het resterende vraagstuk van de 'laagvliegroute' Lemelerveld-Zwolle op te lossen. De Kamer is over deze beide onderdelen geïnformeerd per brief op 20 december 2023 (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr.1138).

Luchtruim
In 2026 worden verdere stappen gezet om het civiele en militaire luchtverkeersleidingsysteem (1ATM) samen te voegen. Dit gebeurt met de integratie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het militaire Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK). Dit integratieproces moet voldoen aan Europese en nationale regelgeving. Deze integratie vergroot een veilig en effectief gebruik van het Nederlandse luchtruim.

In 2026 wordt verder ingezet op een verbetering in de ruimtelijke ordening (obstakelbeleid) rond luchthavens en indeling van het luchtruim. Ook wordt invulling gegeven aan de afspraken die worden gemaakt in het nieuwe Performance Plan (RP4), dat alle staten voor hun eigen luchtruim hebben opgesteld.

Caribisch Nederland
In 2026 zal op Bonaire een project van start gaan om de luchthaven van Bonaire beter in staat te stellen grote vliegtuigen te ontvangen. Daartoe zal een nieuw vliegtuigplatform worden aangelegd, onder begeleiding van RWS. Ook op Saba zullen verbeteringen aan de luchthaven zijn uitgevoerd, deze zijn deels gestart in 2025. Op St. Eustatius is inmiddels een nieuwe klimaatinstallatie in werking.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
De gezondheid van zowel omwonenden van luchthavens als werknemers op die luchthavens vraagt een aanpak waarmee de negatieve effecten van de luchtvaart worden verminderd. Bij het opstellen van de nieuwe luchthavenbesluiten is en wordt daarom ingezet op minder hinder en verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Zo wordt onder andere ingezet op meer

duurzaam taxiën en meer gebruik van elektriciteit van de luchthaven zelf, zodat vliegtuigmotoren kunnen worden uitgezet. Dit wordt waar mogelijk opgenomen in de komende luchthavenbesluiten.

Programma Omgeving Luchthavens Schiphol
Er wordt ingezet op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.

In 2026 wordt doorgewerkt aan de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) om de rechtspositie van omwonenden, ook voor hen die verder wonen van de luchthaven Schiphol, te herstellen. In de algehele wijziging van het LVB worden onder meer extra handhavingspunten opgenomen in een groter gebied rondom de luchthaven.

Nadat het geluidsdoel van 20% is behaald, wordt de geluidruimte die ontstaat door verdere verstilling van de vloot, gelijk verdeeld tussen de luchtvaartsector (groei van het aantal vliegtuigbewegingen) en de omgeving (vermindering van de geluidbelasting). Dit moet perspectief bieden voor zowel de luchtvaartsector als de omgeving. Om dat te kunnen realiseren moet een groeiverdien-systematiek in een LVB worden vastgelegd.

Voor de langere termijn wordt gewerkt aan een nieuw normenstelsel, waarbij de milieueffecten van het nieuwe maximum als bovengrens worden gehanteerd. In dit kader wordt een nieuw stelsel voor geluidnormen ontwikkeld. Dit normenstelsel biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving.

Luchtruimherziening
Het programma Luchtruimherziening (LRH) werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim. Dit is onder meer nodig omdat de Koninklijke Luchtmacht behoefte heeft aan een groter oefengebied voor de nieuwe F-35's. De uitbreiding hiervan vindt plaats op een plek waar nu nog civiel vliegverkeer vliegt waardoor ook aanpassingen aan het civiele luchtruim noodzakelijk zijn. Dankzij deze aanpassingen is er in de nieuwe indeling van het luchtruim sprake van kortere routes en dus van minder omvliegen. Tevens wordt met deze aanpassingen de leefbaarheid in Nederland verbeterd omdat de nieuwe indeling het op termijn mogelijk maakt om met minder geluidhinder dicht bij de luchthaven te vliegen. Het programma LRH wordt gezamenlijk uitgevoerd door IenW, Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Begin 2025 is het Schetsontwerp gepubliceerd, waarna belangstellenden middels verschillende informatiebijeenkomsten informatie tot zich hebben kunnen nemen. In 2026 zal het Voorlopig ontwerp aangeboden worden aan de Tweede Kamer na ingewonnen advies van een externe commissie (die de nut en noodzaak zullen toetsen) van de nieuwe indeling van het luchtruim.

Bestuur en samenwerking
De samenwerking met bestuurlijke partijen en belanghebbenden blijft van groot belang. Het omgevingsmanagement blijft een belangrijke rol vervullen in het zo goed mogelijk betrekken en informeren van de belanghebbenden. Dat gebeurt door middel van formele participatieprocedures bij besluitvormingsmomenten, maar vooral door informele participatie in de vorm van proactieve communicatie en kennisuitwisselingen. Daarnaast

vervult IenW een faciliterende en soms regulerende rol bij o.a. bestuurlijke overleggen, de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en de Commissies Regionaal Overleg (CRO's).

Energietransitie in de luchtvaart
De energietransitie in de luchtvaart is nodig voor onze strategische autonomie, voor toekomstige energiezekerheid en -onafhankelijkheid, en om de internationale, Europese en nationale verduurzamingsdoelen te halen. Dankzij de uitstekende geografische ligging van Nederland, biedt de energietransitie grote kansen voor het innovatie- en verdienvermogen van de Nederlandse (maak)industrie. Bijvoorbeeld voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Vanuit het Klimaatfonds wordt geïnvesteerd in de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-fuels en alcohol-to-jet-brandstoffen). In 2026 zal het subsidie-instrument hiervoor worden ontworpen.

Het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie stimuleert innovaties voor het vliegen op waterstof en voor onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen. Dit programma draagt zodoende bij aan het vergroten van het verdienvermogen van Nederland. In 2026 ligt de nadruk op het verder optimaliseren van de uitvoering.

Het internationale karakter van de luchtvaartsector vereist een mondiale aanpak. Een gelijk speelveld is cruciaal, daarom wordt beleid gemaakt op mondiaal en Europees niveau. In 2026 vindt een evaluatie plaats van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) in relatie tot CORSIA (het mondiale instrument van ICAO om CO_2-emissies te compenseren en te reduceren).

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 58 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**116.074**	**226.766**	**267.890**	**145.291**	**176.391**	**65.234**	**22.344**
	Uitgaven	**70.157**	**83.116**	**125.057**	**132.747**	**103.124**	**64.656**	**72.585**
17.1	**Luchtvaart**	**70.157**	**83.116**	**125.057**	**132.747**	**103.124**	**64.656**	**72.585**
	Opdrachten	*14.652*	*18.278*	*22.586*	*28.084*	*6.598*	*6.669*	*11.393*
	Geluidsisolatie Schiphol	95	0	0	0	0	0	0
	Caribisch Nederland	176	469	243	193	465	465	465
	NGF Project - Luchtvaart in Transitie	322	210	300	300	300	300	3.449
	GIS-4 regeling	498	4.500	7.000	17.205	0	0	0
	Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	2.366	3.204	3.399	1.501	0	0	0
	Luchtruim Regio Luchthaven	1.357	1.350	1.398	920	1.489	1.489	1.489
	Luchtruimherziening	2.194	1.240	2.013	1.118	1.118	1.118	1.118
	KF: Luchtvaartverkeer energie	105	767	539	100	100	100	100
	KF: Alcohol-to-jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen	0	0	200	100	100	100	0
	Overige opdrachten	7.539	6.538	7.494	6.647	3.026	3.097	4.772
	Subsidies (regelingen)	*49.448*	*58.643*	*94.553*	*96.615*	*93.244*	*54.963*	*57.894*
	Tarieven Bonaire	1.269	860	200	200	0	0	0
	Omploegen graanresten	1.528	1.500	1.500	1.500	0	0	0
	Klimaatbeleid	19	0	28	28	0	0	0
	NGF-project Luchtvaart in transitie	44.197	54.100	85.500	61.466	41.400	11.100	19.142
	Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	1.205	1.153	1.078	221	207	199	202
	KF - Alcohol-to-jet	0	0	3.000	13.500	23.591	22.569	23.250
	KF - Duurzame luchtvaartbrandstoffen	0	0	2.500	10.250	15.725	13.787	14.988
	KF - Aandrijftechnologieën	0	0	0	5.000	8.000	5.000	0
	Overige subsidies	1.230	1.030	747	4.450	4.321	2.308	312
	Bijdrage aan agentschappen	*2.464*	*2.249*	*2.843*	*2.337*	*1.427*	*1.169*	*1.443*
	Bijdrage aan agentschap RWS	484	334	323	231	59	59	59
	Bijdrage aan agentschap KNMI	13	30	29	29	0	0	0
	Bijdrage aan agentschap RVO	586	797	1.268	1.218	668	410	684
	Bijdrage aan agentschap RIVM	293	340	281	159	0	0	0
	Bijdrage aan agentschap RWS (Caribisch Nederland)	465	10	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschap RVO (NGF)	623	500	400	400	400	400	400
	Overige bijdragen	0	238	542	300	300	300	300
	Bijdrage aan medeoverheden	*512*	*1.427*	*3.044*	*3.796*	*0*	*0*	*0*
	Bijdrage Caribisch Nederland	512	1.427	0	0	0	0	0
	Overige bijdragen	0	0	3.044	3.796	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*1.604*	*1.627*	*1.665*	*1.665*	*1.625*	*1.625*	*1.625*
	ICAO (HGIS)	1.395	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455
	Overige bijdragen	209	172	210	210	170	170	170
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*1.477*	*892*	*366*	*250*	*230*	*230*	*230*
	Overige bijdragen	1.477	892	366	250	230	230	230
	Ontvangsten	**1.399**	**16.639**	**12.711**	**2.028**	**1.433**	**575**	**575**

Tabel 59 Uitsplitsing verplichtingen artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**116.074**	**226.766**	**267.890**	**145.291**	**176.391**	**65.234**	**22.344**
waarvan garantieverplichtingen	51.000	73.300	77.700	67.300	120.200	53.300	0
waarvan overige verplichtingen	65.074	153.466	190.190	77.991	56.191	11.934	22.344

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Luchtvaart (€ 122,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 22,6 miljoen).
- *Caribisch Nederland* (*€ 0,2 miljoen*). Het betreft de financiering van diverse onderwerpen bijvoorbeeld ten behoeve van de ICAO compliancy en de ondersteuning van de luchtvaartautoriteit. Het budget zal aan verschillende organisaties betaald worden. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
- *NGF Project - Luchtvaart in Transitie (€ 0,3 miljoen).* Het betreft onder andere kosten voor onderzoeken, evaluaties en toetsen. Het budget zal aan diverse organisaties worden betaald. Dit draagt bij aan doelstelling 3.
- *GIS-4 regeling (€ 7,0 miljoen).* Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door woningen van geluidsisolatie te voorzien. De geplande uitgaven voor 2026 en verder hebben betrekking op geluidsisolatie van woningen. RWS voert deze taken uit. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 3,4 miljoen)* Opdrachten hebben betrekking op onder andere het Luchthavenindelingbesluit (LIB), het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het monitoringsplan geluidsdoel. Dit draagt bij aan specifieke doestelling 3.
- *Luchtruim regionale luchthavens (€ 1,4 miljoen) .* Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. Van belang bij de ontwikkeling is dat de geluidbelasting en uitstoot van verontreinigende stoffen omlaag moet. Dat zal ook van het Rijk inzet vragen, bijvoorbeeld door onderzoek naar normstelling voor geluid en luchtkwaliteit of naar ondersteuning bij uitwerking en implementatie van hinderbeperkende maatregelen. Verschillende organisaties zullen deze werkzaamheden uitvoeren. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
- *Luchtruimherziening (€ 2 miljoen).* Het programma Luchtruimherziening kent langjarige financiële dekking. De opdrachten hebben betrekking op de nieuwe indeling van het luchtruim waarvoor IenW en Defensie samen bevoegd gezag zijn. Vanuit financieel oogpunt geldt dat de maatschappelijke voordelen, die de luchtruimherziening op de gestelde doelen kan halen, met beperkte financiële middelen worden bereikt. De uitvoerende partners die aan tafel zitten (LVNL, CLSK en MUAC) worden bekostigd door luchtvaartmaatschappijen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

– *KF: Luchtvaartverkeer energie op zee (€ 0,5 miljoen).* Bijdrage vanuit EZK voor diverse onderzoeken met betrekking tot luchtverkeer en energie op zee. Dit draagt bij aan doelstelling 3.
– *KF: Alcohol-to-Jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (0,2 miljoen).* Het gaat om diverse opdrachten om ervoor te zorgen dat de subsidies uitgevoerd kunnen worden. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige opdrachten (€ 7,5 miljoen)* dragen bij aan alledrie de specifieke doelstellingen. Betreft onder andere:
    • Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP). In 2026 worden opdrachten uitgevoerd door verschillende organisaties voor de beheersing van veiligheidsrisico's.
    • KDC. Er vindt opdrachtverlening plaats aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol.
    • Energietransitie. Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor fundamenteel onderzoek, het verrichten van haalbaarheidsstudies, het opzetten van pilots/demo's en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor zowel de productie van verschillende (nieuwe) typen duurzame brandstoffen als het versnellen van duurzame innovaties. De middelen worden ook ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO_2. De middelen zullen naar diverse organisaties gaan, waaronder de Nea.
    • Onbemande luchtvaart. Opdrachten hiervoor worden ingezet voor de implementatie van Europese voorschriften bijvoorbeeld door de ontwikkeling van U-space conform nieuwe Europese regels, kennisontwikkeling en onderzoek bijvoorbeeld voor vertiports en urban air mobility. Diverse organisaties, waaronder LVNL zullen de opdrachten uitvoeren.
    • Luchtvaartveiligheid. Diverse opdrachten aan verschillende organisaties voor onder andere de luchtvaartautoriteit, cyber security en vitale infrastructuur. Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van IenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders (in beleid of in wet- en regelgeving, al dan niet voortvloeiend uit EU/internationaal verband) en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen.

Subsidies (€ 94,6 miljoen)
– *Tarieven Bonaire (€ 0,2 miljoen) .* Het is een subsidie voor voor de AIS/ARO kosten aan DC/ANSP. Deze subsidie zorgt voor compliance met ICAO annex 15 en draagt bij aan het vergroten van de connectiviteit en daarmee het verlagen van de kosten voor vliegtickets. Het bedrag van deze subsidie is € 200.000. Het bedrag is afhankelijk van koersverschillen. Deze subsidie betreft een subsidie die nader worden toegelicht in tabel 146 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
– *Omploegen graanresten (€1,5 miljoen).* Dit betreft het versneld onderwerken van graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol. Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. De afgelopen jaren was er een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een

deel van de Haarlemmermeerpolder. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

– *NGF-project Luchtvaart in Transitie (€ 85,5 miljoen)*. Dit betreft de toegekende NGF-middelen Luchtvaart in Transitie (€ 383,4 miljoen), waarvan € 371,1 miljoen onvoorwaardelijk is toegekend. Deze middelen worden gebruikt om in 2050 een klimaatneutrale luchtvaart te kunnen realiseren. Er wordt ingezet op een duurzame Nederlandse luchtvaartsector en de ambitie om daarbij nieuwe toekomstbestendige banen te creëren. Specifieke maatregelen, die in samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen worden uitgevoerd, zijn:
  - De ontwikkeling van innovatieve waterstof en elektrische oplossingen voor de aandrijving van omgebouwde- en nieuwe vliegtuigen;
  - De ontwikkeling van innovatieve thermische- en pneumatische systemen voor het verduurzamen van vliegtuigen, zoals airconditioning, koeling en luchtvoorziening;
  - De ontwikkeling van elektrische aandrijflijnen en kabelsystemen, zodat hoge vermogens veilig en met een zo laag mogelijke gewichtstoename gedistribueerd kunnen worden door het vliegtuig;
  - De ontwikkeling van innovatieve productietechnologieën voor thermoplastische composietonderdelen. Hiermee kunnen lichtgewicht (sub-)componenten voor grote vliegtuigen worden ontwikkeld;
  - Ontwikkelen van nieuwe productie- en testfaciliteiten, kennisontwikkeling én certificering- en accreditatie processen voor luchtvaartbedrijven ten behoeve van bovenstaande ontwikkelingen;
  - Ondersteuning van bovenstaande ontwikkelingen via versterking van het ecosysteem, internationale samenwerking en een human capital agenda. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,1 miljoen)* . Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Klimaatfonds Alcohol-to-Jet (€ 3,0 miljoen).* Dit betreft een subsidie voor de productie van Alcohol-to-jet-brandstoffen (ATJ) op basis van laagwaardige reststromen. Het gaat om een subsidie voor het opzetten van installaties waarin biomassa uit Annex 9 van de Renewable Energy Directive III (RED III) omgezet wordt in alcoholen en vervolgens opgewerkt tot biokerosine via verschillende technieken. Door dit technologiepad voor productie te stimuleren kan de grondstoffenbasis worden verbreed en de productiecapaciteit worden vergroot. Hierdoor kan de luchtvaart op korte- en middellange termijn verduurzamen en wordt Nederland energieonafhankelijker. Uiteindelijk kan hierdoor ook worden voldaan aan de oplopende bijmengverplichtingen van ReFuelEU Aviation voor bio-SAF. Deze subsidie draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Klimaatfonds Duurzame luchtvaartbrandstoffen (€ 2,5 miljoen).* Dit is een subsidie naar verschillende onderdelen van de e-SAF. Om de grondstoffenbasis te verbreden en de productiecapaciteit te vergroten, is het belangrijk om – naast de Alcohol-to-jet-brandstoffen – ook de e-SAF te stimuleren. Hierdoor kan de luchtvaart op korte- en middellange termijn verduurzamen en wordt Nederland energieonafhankelijker. Uiteindelijk kan hierdoor ook worden voldaan aan de aparte bijmengverplichting van ReFuelEU Aviation voor e-SAF. Deze subsidie draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Klimaatfonds Aandrijftechnologieën.* Deze subsidie is gericht op het ondersteunen van opschaling van innovatieve aandrijftechnologieën in de luchtvaart, zoals batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch

en waterstofverbrandingsmotoren. Deze technologieën hebben het potentieel om een aanzienlijke klimaateffect (zowel CO2 alsook een niet-CO2 klimaateffect) te realiseren, vooral op korte en middellange afstanden. De subsidie beoogt opschalingsbarrières weg te nemen en de marktpenetratie van duurzame vliegtuigtechnologie te versnellen. Deze subsidie draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige subsidies (€ 0,7 miljoen) incl. Klimaatbeleid (€ 0,03 miljoen).* Dit betreft diverse subsidies die nader worden toegelicht in de subsidiebijlage en in tabel 146 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*. Deze subsidies dragen bij aan alle specifieke doelstellingen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,8 miljoen).
Dit betreft voornamelijk de bijdrage aan RVO voor de uitvoering van subsidieregelingen voor de Klimaatfondsprojecten e-fuels en Alcohol to Jet. Daarnaast betreft het een bijdrage aan RWS voor beleidsondersteuning en advies (BOA) een bijdrage aan RWS voor de afhandeling van schades Schiphol, een bijdrage aan RIVM voor adviesgroepen en onderzoeken, een bijdrage aan KNMI en een bijdrage aan Nea. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 3 miljoen)
Dit betreft de bijdrage aan de gemeente Haarlemmermeer voor de oplossing voor de problematiek met de zonnepanelen rondom Schiphol. Hiervoor wordt in totaal € 6,84 miljoen aan bijdragen aan medeoverheden toegevoegd. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 3.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,7 miljoen).
– *ICAO (HGIS) (€1,5 miljoen) en overige bijdragen (€0,2 miljoen).* Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO) (€1,5 miljoen), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (€0,04 miljoen), de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal, en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) (€0,1 miljoen) wordt in 2026 een bedrag uitgegeven van circa € 1,7 miljoen, waarvan € 1,5 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,4 miljoen).
– *Overige bijdragen (€ 0,4 miljoen).* Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' wordt ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterbergradar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol een bijdrage verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan LVNL voor werkzaamheden voor open overheid. Verder wordt een bijdrage aan het CBR gegeven voor een wijziging stelsel theorie examens beroepluchtvaart. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Ontvangsten (€ 12,7 miljoen)
Dit betreft met name de ontvangsten van de GIS-4 heffing (€ 12,0 miljoen) vanuit de sector. De overige ontvangsten van € 1,3 miljoen betreft met name enkele kleinere ontvangsten en betreft onder andere de desaldering van ontvangsten Lelystad, waarbij er per saldo € 0,5 miljoen wordt ontvangen.

Garantieverplichting LVNL
Voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer in het Nederlandse luchtruim beheert LVNL vitale luchtvaartinfrastructuur. Dit betekent dat LVNL voortdurend moet investeren om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen door systemen die het einde van de levensduur bereiken tijdig te vervangen.

Daarnaast moet LVNL investeren in nieuwe en innovatieve technologie, zodat LVNL niet alleen betrouwbare luchtverkeersleiding kan blijven geven, maar ook in de toekomst kan blijven voldoen aan de eisen en wensen die nationale en internationale partijen stellen aan de dienstverlening van LVNL. Hiervoor is een jaarlijks leningenplafond ingesteld. LVNL gaat bij het ministerie van Financiën leningen aan voor een bedrag van maximaal € 64,8 miljoen in 2025 en € 68,7 miljoen in 2026. IenW stelt zich garant voor deze leningen.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 60 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2026
juridisch verplicht	98%
bestuurlijk gebonden	2%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 122,0 miljoen) is 97% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2026 is voor 87% juridisch verplicht en voor de rest bestuurlijk gebonden. De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten Caribisch Nederland, klimaatbeleid, geluidisolatie Schiphol, regionale luchthaven, luchtruimherziening, onbemande luchtvaart, NLVP, internationale bereikbaarheid en KDC.

2. **Subsidies**. Het beschikbare budget in 2026 is voor 100% juridisch verplicht. Het subsidiebudget betreft met name het NGF-project Luchtvaart in transitie. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS, RVO, NEA en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben deels een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De uitgaven aan RVO zijn voor de uitvoering van subsidieregelingen.
4. **Bijdragen aan medeoverheden**: Het beschikbare budget in 2026 is voor 100% juridisch verplicht. Het betreft een bijdrage aan de gemeente Haarlemmermeer voor de oplossing problematiek zonnepanelen rondom Schiphol.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. De uitgaven aan de Luchtverkeersleiding Nederland zijn volledig juridisch verplicht op basis volgend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg'. Dit betreft een structurele bijdrage.
6. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**. Het beschikbare budget in 2026 is voor 100% juridisch verplicht. De bijdrage aan internationale organisaties betreft de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC). Dit bedrag is daarmee geheel juridisch verplicht.

H. Fiscale regelingen

Fiscale regelingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. Het betreft de:
- Transferpassagiers buiten de grondslag van de vliegbelasting
- BTW Nultarief internationaal personenvervoer
- Accijns vrijstelling gebruik van kerosine in het internationale luchtverkeer
- Assurantiebelasting vrijstelling luchtvaartuigen

De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

2.7 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten die de minister tot zijn beschikking heeft, is opgenomen in de tabel van de budgettaire gevolgen van beleid, zoals verderop in het artikel is gepresenteerd.

Tabel 61 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**303.659**	**103.571**	**135.592**	**129.123**	**112.478**	**133.558**	**70.051**
Uitgaven	**80.213**	**179.028**	**158.239**	**150.099**	**143.323**	**150.714**	**185.235**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Scheepvaart en Havens	80.213	179.028	158.239	150.099	143.323	150.714	185.235
Ontvangsten	**3.411**	**5.895**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 62 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. Met het walstroomprogramma stimuleert IenW de verduurzaming van havens en scheepvaart met als doel te voldoen aan de Europese verplichtingen uit de EU.
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het maritiem beleid. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. De Minister zet in op intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen die betrokken zijn bij de maritieme beleidsopgaven. De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister zet zich regionaal en internationaal in voor gelijke normen in de EU en in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De in 2015 vastgestelde Maritieme Strategie geeft de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de leefomgeving. Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. IenW zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van milieu, veiligheid, marktordening, bemanningszaken en security. Waar nodig wordt hiervoor internationaal samengewerkt
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdvaarwegennet. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Mobiliteitsfonds. Via het Mobiliteitsfonds (artikel 11,15 en 17) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Rijkswaterstaat (RWS) voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Scheepvaart en Havens zijn vijf specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. Voor specifieke doelstellingen 3 en 5 zijn meetbare gegevens in ontwikkeling.

Tabel 63 Doelenboom artikel 18

Algemene doelstelling				
Het realiseren van een veilig, efficiënt, duurzaam en betrouwbaar goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.				
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**	**Specifieke doelstelling 4**	**Specifieke doelstelling 5**
Het verbeteren van de maritieme veiligheid.	Het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en behouden van krachtige (zee)havens nu en in de toekomst.	Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.	Werken aan een sociaal economische gezonde scheepvaart.	Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1: Het vanaf heden vergroten van de beeldopbouw op de Noordzee en de response capaciteit om op incidenten gericht op de vitale infrastructuur op de Noordzee te kunnen reageren .	1: Het blijvend op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdvaarwegennet.	1: Het realiseren van de broeikasgas reductie doelen uit internationale afspraken voor de scheepvaart, door vormgeving, herziening en implementatie van de bijbehorende maatregelen.	1. Investeren in de maritieme autoriteit, de kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en het certificeringsproces om de zeevaart als modaliteit te bevorderen	1. Het realiseeren van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer.
2: Het continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.	2: Het continu werken aan toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.	2: Het voorbereiden van Nederlandse maritieme sectorpartijen op een klimaatneutraal energiesysteem door het faciliteren en stimuleren van ombouw van schepen, kennisdeling en gebruik van hernieuwbare energiedragers		2. Volledig logistiek digitaal in 2030: alle informatie-uitwisseling in logistieke ketens tussen bedrijven en overheden op een gestandaardiseerde en gestructureerde digitale manier.
3:. Het doorontwikkelen van adequate noodhulp zodat noodhulp op de Noordzee passend is i.r.t. de snelle ontwikkelingen op de Noordzee.	3: Het behouden van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.			3. Faciliteren en stimuleren van buisleidingtransport als onderdeel van het multimodale transportsysteem.
4: Het continue verbeteren van de beheersing van de nautische risico's.				
Meetbare gegevens				
scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee	passeertijd sluizen		ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage	

Algemene doelstelling	
Het realiseren van een veilig, efficiënt, duurzaam en betrouwbaar goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.	
scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren	ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het verbeteren van de maritieme veiligheid.
Het verbeteren van de maritieme veiligheid door risico's in kaart te brengen, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak).

Subdoelstelling 1: Het vanaf heden vergroten van de beeldopbouw op de Noordzee en de response capaciteit om op incidenten gericht op de vitale infrastructuur op de Noordzee te kunnen reageren.
Het borgen en waar nodig verbeteren van de bescherming van de Noordzee infrastructuur zowel nationaal als internationaal. Daarbij is ook de bescherming van eventuele aanlandpunten van kabels en leidingen in havengerelateerd gebied van belang.

Subdoelstelling 2: Het continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.
Het versterken en verbeteren van de weerbaarheid van de maritieme sector is vanwege de huidige geopolitieke situatie van groot belang. Weerbaarheid heeft niet alleen betrekking op maritieme safety, security en cybersecurity, maar ook op economische veiligheid en ondermijning. Ook het behouden van strategische autonomie in de maritiem logistieke sector, met name in de zeehavens is hierbij van belang. Hiervoor is een position paper inzake een Europese Havenstrategie opgesteld, mede op basis waarvan de Europese Commissie een port statregy zal voorstellen.

Subdoelstelling 3: Het doorontwikkelen van adequate noodhulp zodat noodhulp op de Noordzee passend is i.r.t. de snelle ontwikkelingen op de Noordzee.
Om er voor te zorgen dat het systeem voor noodhulpverlening is toegerust om incidenten op de complexe situatie op de Noordzee adequaat af te kunnen handelen, werkt IenW aan de herziening van het beleid voor noodhulpverlening op de Noordzee (2025-2030). In deze herziening worden, de relevante aanbevelingen en van OvV rapporten meegenomen. Dit betreft onder andere de aanbevelingen met betrekking tot het rapport Hulpverlenlening Fremantle Highway.

Meetbare gegevens subdoelstellingen 1, 2 en 3: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee. Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:
- Zeer ernstig scheepsongeval: ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.
- Ernstig scheepvaartongeval: ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs, rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:
  - structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage onderwaterschip, uitval voortstuwing, grote schade aan accommodatie, etc., of

- schade aan het milieu, of
- averij die sleephulp of walassistentie noodzakelijk maakt.

– Minder ernstige scheepsongevallen: alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorieën zeer ernstige of ernstige scheepsongevallen vallen.

Tabel 64 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zeer ernstige scheepsongevallen	5	1	1	2	3	2
Ernstige scheepsongevallen	4	6	10	12	7	4
Andersoortige scheepsongevallen	31	24	31	27	52	31
Totaal aantal ongevallen	40	31	42	41	62	37
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	3	0	0	0	2	0
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	4	2	1	2	24	0

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting
In 2024 zijn twee zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) geregistreerd en vier ernstige scheepsongevallen (ESO). Er zijn in 2024 geen dodelijke slachtoffers of gewonden gevallen. Het aantal scheepsongevallen op de Noordzee geeft geen duidelijke trend. De aantallen scheepsongevallen zijn in 2024 relatief laag en met weinig grote gevolgschades.

Subdoelstelling 4: Het continue verbeteren van de beheersing van de nautische risico's.
Op basis van het beleidskader maritieme veiligheid 'In Veilige Vaart Vooruit' (2020) (Kamerstuk II, 2020–2021, 31 409, nr. 307), wordt gewerkt volgens een risicogestuurde aanpak. Onderdeel daarvan is de inzet op de nautische veiligheid op de Nederlandse binnenwateren. Gelet op de toenemende drukte op de binnenwateren en een toename van het aantal (dodelijke) ongevallen wordt de (beleids)inzet op nautische veiligheid de komende jaren geïntensiveerd. Hiervoor wordt het bestaande instrumentarium doorontwikkeld ter beheersing van de nautische risico's op de binnenwateren.

Zoals beschreven in de Kamerbrief 'Vervolgreactie OvV rapport schipperen met de ruimte' (Kamerstuk II, 31 409, nr. 478) ligt de focus bij de beheersing van de nautische risico's op een snel voller en complexer wordende Noordzee allereerst op het beter kennen van de huidige en toekomstige risico's. Hierdoor kan IenW met behulp van een nieuw op te stellen periodieke veiligheidsanalyse de bestaande maatregelen aanscherpen en nieuwe inpassen. Het doel is een proactieve en weerbare scheepvaartveiligheidsketen die door samenwerking met de andere Noordzeelanden de grote veranderingen op de Noordzee met vertrouwen tegemoet kan treden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 4: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op de Nederlandse binnenwateren.

Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:

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

Tabel 65 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	175	148	188	208	208	221
Andersoortige ongevallen	1.068	1.077	1.131	1013	1013	1024
Totaal aantal ongevallen	1.243	1.225	1.319	1221	1221	1245
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	3	5	21	8	8	3
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	39	42	59	47	47	62

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting
Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2024 in totaal 1245 ongevallen geregistreerd, waarvan 221 (zeer) ernstige scheepsongevallen. De toename van het aantal (zeer) ernstige ongevallen op de binnenwateren is terug te zien in zowel de beroepsvaart (121 in 2024 t.o.v. 118 in 2023) als in de recreatievaart (101 in 2024 t.o.v. 96 in 2023). Op de binnenwateren waren in 2024 drie dodelijke slachtoffers te betreuren. Dit is minder dan 2023, en onder het langjarig gemiddelde over de periode 2014 – 2022.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en behouden van krachtige (zee)havens nu en in de toekomst.
Rijkswaterstaat beheert het netwerk van het hoofdvaarwegennet en dat geldt ook voor kunstwerken zoals sluizen en bruggen. Er wordt ingezet op het in stand houden van een robuust hoofdvaarwegennetwerk en het realiseren van een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden. Dit wordt gedaan door te investeren in het hoofdvaarwegennetwerk door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV), ontwikkeling en benutting, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens.

De uitgaven voor het hoofdvaarwegennetwerk vinden op artikel 15 van het Mobiliteitsfonds plaats.

De overheid en de havens willen er samen voor zorgen dat de Nederlandse (zee)havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is. Jaarlijks wordt een havenmonitor opgesteld. De havenmonitor biedt een overzicht

van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. In de havenmonitor wordt primair gebruik gemaakt van een viertal indicatoren: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en bedrijfsvestigingen.

Subdoelstelling 1: Het blijvend op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdvaarwegennet.
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is het basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld. Met het BKN wordt toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. Voor de instandhoudingswerkzaamheden krijgt Rijkswaterstaat één integrale 8-jarige opdracht, waarbij afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren werkzaamheden en de prestaties met daarbij horende (streef)waarden. De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Het vernieuwingsprogramma (programma Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdvaarwegennet. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd.

Alle objecten die onderdeel uitmaken van het hoofdvaarwegennet – de vaarwegen, sluizen en over- en onderdoorgaande infrastructuur – dienen in stand gehouden te worden. Met de instandhouding wordt de veiligheid en het functioneren van deze infrastructuur behouden en geborgd, zowel door beheer en onderhoud als vervanging en renovatie. Via de Beleidsbegroting HXII wordt aan Rijkswaterstaat een bijdrage verstrekt in het kader van beleidsonder steuning en advies (BOA). Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 15 van het Mobiliteitsfonds de bijdrage voor de uitvoering van de instandhoudingsopgave van het hoofdvaarwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Passertijd sluizen
Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen nagestreefd dat binnen de normtijd de sluis passeert (streefwaarde). De «passeertijd sluizen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald.

Tabel 66 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2025*
Hoofdtransportas	65%	65%	60%	56%	59%	57%	85%
Hoofdvaarweg	77%	78%	80%	80%	81%	83%	75%
Overige vaarweg	85%	87%	89%	88%	88%	88%	70%

Bron: Rijkswaterstaat.

*Er zijn geen afspraken gemaakt over de streefwaarden voor het de jaren 2024 – 2025. Daarom zijn de laatst afgesproken streefwaarden voor 2021 overgenomen als referentiewaarde.

Toelichting
De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen (HTA) voldoen niet aan de streefwaarden. 5 van de 7 objecten binnen deze categorie voldoen niet aan de streefwaarde, met als uitschieter de Noordzeesluizen (voorheen sluis Terneuzen, score: 11%). Hier wordt een andere methode gehanteerd om passeertijden te bepalen, wat de totale score op de HTA flink

naar beneden trekt. Als de Noordzeesluizen buiten beschouwing worden gelaten is de score 67%, wat een stuk hoger is dan de huidige score (57%), maar nog steeds niet voldoende is om de streefwaarde te halen.

De passeertijden voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen scoren wel ruim voldoende.

Subdoelstelling 2: Het continu werken aan toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.
Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het Hoofdvaarwegennet zich op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het netwerk in de toekomst. Dit betekent dat er o.a. rekening wordt gehouden met de effecten van klimaatverandering, maar ook dat moet worden voldaan aan (inter)nationale wet-/regelgeving zoals TEN-T. Hierbij kan het gaan om toevoeging van functies aan het bestaande areaal of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.

Beleidsinformatie
In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds. Via de Beleidsbegroting HXII worden opdrachten verstrekt aan Rijkswaterstaat voor beleidsondersteuning en advies op het gebied van Rijkswegen. Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 15 van het Mobili teitsfonds de bijdrage voor de uitvoering van de instandhoudingsopgave van het hoofdvaarwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Specifiek voor klimaatadaptatie geldt dat in het kader van de Nationale Adaptatiestrategie (NAS) een breed overzicht wordt gegeven van de belangrijkste klimaatrisico's voor verschillende sectoren, waaronder infrastructuur. In het regeerprogramma heeft het kabinet afgesproken om in 2026 een herijkte Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS'26) te presenteren, met onder andere doelen voor infrastructuur.

Subdoelstelling 3: Het behouden van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.
Het havenbeleid van de Havennota 2020-2030 gaat uit van vijf havens van nationaal belang die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) prioriteit hebben voor investeringen in bereikbaarheid over weg, water en spoor. Het nationale belang wordt bepaald op basis van de op- en overslag van goederen en de bijdrage aan de nationale economie en werkgelegenheid. Dit zijn mainport Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Groningen (Eemshaven en Delfzijl) en North Sea Port (in Nederland: Vlissingen en Terneuzen).

Zoals in de Havennota is aangegeven zorgt clustering van havenactiviteiten voor behoud van toegevoegde waarde en werkgelegenheid en vergemakkelijkt clustering van havenindustriële activiteiten de transitie naar een duurzame economie doordat bedrijven gebruik kunnen maken van elkaars restwarmte, afvalstromen of anderszins. IenW blijft daarbij investeren in bereikbaarheid en infrastructuur van de Nederlandse zeehavens, via o.a. vervanging en renovatie van de vaarweg infrastructuur voor maritieme toegang tot de havens, naast inzet op de achterlandverbindingen over weg, water, spoor en per buisleiding. Betere bereikbaarheid verhoogt de

toegevoegde waarde van zeehavens door snellere, betrouwbaardere en efficiëntere logistiek die extra bedrijvigheid, investeringen en werkgelegenheid aantrekt.

Meetbaregegevens subdoelstelling 3. Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden
Dit kengetal geeft informatie over het marktaandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de concurrerende Noordwest Europese havenrange (de zogenaamde «Hamburg-Le Havre range»). Het streven is het marktaandeel van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest (de «Hamburg-Le Havre range») ten minste te handhaven.

Tabel 67 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»).

	Basiswaarde 2005	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	49,7	49,4	50,8	50,4	49,3
Mainport Rotterdam	34,9	36,7	37,4	37,3	37,8	37,1
Overige Nederlandse Zeehavens	10	13	12,5	13,4	12,6	12,2

Bron: Port of Rotterdam, jaarverslag 2023.

Toelichting
De totale overslag in de gehele «Hamburg-Le Havre range» is in 2024 met 1,1% licht gegroeid (ten opzichte van de forse daling in 2023 met – 7,1%) maar in Nederland in totaal gedaald. Er is deels een correctie stijging na de daling in de voorgaande jaren, maar ook zijn er veranderingen in de overslag van fossiele brandstoffen. Het totaal van de «Nederlandse Zeehavens» heeft met 49,3% een daling in het marktaandeel (van 50,4 in 2023). Rotterdam zag met zijn overslag van 435,8 miljoen ton het marktaandeel licht dalen met – 0,7% en Zeehavens Amsterdam had met 77,5 miljoen ton overslag een daling met – 3,2 miljoen ton met – 4% marktaandeel. Dit is grotendeels door vermindering van massagoed, met name fossiele overslag (in kolen en olie). Bij Zeeland North Sea Ports was er met 66,2 miljoen ton overslag wel een stijging van 0,3 miljoen ton en een lichte stijging van +0,5% marktaandeel in 2024.

De havens van Antwerpen, met Brugge erbij (+2,3%) en Hamburg (-2,3%) laten een wisselend beeld zien in de overslag. En met name Bremerhaven +5,3% en Wilhelmshaven +17,3% laten een flinke stijging zien. In de hele range hebben de ons omliggende zeehavens in Duitsland, België en Frankrijk absoluut gezien een stijging in overslag en in marktaandeel. De Nederlandse zeehavens blijven enigszins achter in groeivoet. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven met 37,1% aandeel (tegenover 23,6% van Antwerpen en 9,5% Hamburg). En Amsterdam is de 4e zeehaven met 6,6% marktaandeel in 2024.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
Een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om klimaatneutraliteit in 2050 te realiseren zijn al in de komende jaren concrete verduurzamingsstappen nodig, om onrealistische transitiepaden te voorkomen. Een goede mix en balans van normering, beprijzing en stimulering/facilitatie is hierin belangrijk. Gezien het internationale karakter van scheepvaart, zullen we streven naar normering en beprijzing instrumentatie op mondiaal (IMO) en regionaal (EU/ CCR) niveau, waarbij vormgeving en implementatie van internationaal beleid plaats kan vinden door nationale inzet.

Subdoelstelling 1: Het realiseren van de broeikasgas reductie doelen uit internationale afspraken voor de scheepvaart, door vormgeving, herziening en implementatie van de bijbehorende maatregelen.
Het betreft de vormgeving en implementatie van internationaal normerend en beprijzend beleid gericht op de broeikasgasuitstoot van schepen, met aandacht voor een internationaal gelijk speelveld.

Subdoelstelling 2: Het voorbereiden van Nederlandse maritieme sectorpartijen op een klimaatneutraal energiesysteem door het faciliteren en stimuleren van ombouw van schepen, kennisdeling en gebruik van hernieuwbare energiedragers.
Vormgeving en implementatie van faciliterend en stimulerend beleid waarmee Nederlandse maritieme sectorpartijen, inclusief hernieuwbare brandstofketens, in staat worden gesteld invulling te geven aan de energie transitie, en waarbij zij de kansen die deze transitie biedt kunnen benutten. Hierbij gaat het o.a. om het Maritiem Masterplan.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 4: Werken aan een sociaal economische gezonde scheepvaart.
Met behulp van een toekomstbestendige, economisch gezonde en internationaal concurrerende zeevaart- en waterbouwsector bijdragen aan het borgen van onze nationale vitale belangen door maritieme kennis, kunde en sector te behouden en te versterken.

De zeevaart- en waterbouwsector zijn beiden van strategisch belang voor Nederland. Deze sectoren dragen economisch bij en leveren tevens maritieme kennis voor de maritieme cluster op nationaal en mondiaal niveau. Dit is o.a. van belang voor uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen en het bereikbaar houden van de vaarwegen. Om deze sectoren voor Nederland te behouden, moeten de sectoren vanuit Nederland kunnen concurreren en over gekwalificeerd (hoogopgeleid) personeel kunnen beschikken.

Subdoelstelling 1: Investeren in de maritieme autoriteit, de kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en het certificeringsproces om de zeevaart als modaliteit te bevorderen.
De investeringen in de maritieme autoriteit dragen bij aan de benodigde kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en certificeringsproces en daarmee aan het bevorderen en vergemakkelijken van de zeevaart als modaliteit. Tevens wordt ingezet op verdere digitalisering van de benodigde verdragsrechtelijke certificaten voor schepen en bemanning.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage.
Onderstaande kengetal geeft informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw.

Tabel 68 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
Aantallen						
Handelsvaart	744	748	742	692	694	695
Zeesleepvaart	302	303	304	285	290	116
Waterbouw	170	169	166	136	133	265
Totaal	1.216	1.220	1.212	1.113	1.117	1.076
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	6.242	6.076	6.087	5.716	5.836	5.700
Zeesleepvaart	531	557	542	525	524	522
Waterbouw	552	566	540	540	526	434
Totaal	7.325	7.199	7.169	6.781	6.886	6.656
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
Aantallen						
Handelsvaart	978	997	757	769	755	807
Zeesleepvaart	561	592	598	597	576	619
Waterbouw	383	374	358	354	357	362
Totaal	1.922	1.963	1.713	1.720	1.688	1.788
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	14.430	14.106	12.652	12.866	12.744	12.943
Zeesleepvaart	1.428	1.427	1.498	1.511	1.496	1.732
Waterbouw	10.428	10.688	9.550	8.571	8.726	7.764
Totaal	26.286	26.221	23.700	22.948	22.966	22.439

Bron: ILT & Lloyd's List Intelligence.

Toelichting
In 2024 is de vloot onder Nederlandse vlag licht gedaald. De groei dan wel afname van de vloot is een indicator voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. De groei van de vloot in het geheel (Nederlandse vlag en buitenlandse vlag) is een indicator voor de investeringskracht van de zeevaartsector in Nederland en daarmee onder andere een indicator voor de internationale concurrentiekracht. Deze indicatoren zijn echter niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 5: Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
In het multimodale goederenvervoerbeleid wordt gewerkt aan een multimodaal, efficiënt georganiseerd, duurzaam, veilig en veerkrachtig goederenvervoer anno 2050 dat de bevoorrading economische en maatschappelijke activiteiten ondersteunt.

Subdoelstelling 1: Het realiseeren van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer
Om nu de overvolle weg te ontlasten en als opmaat naar het beoogde goederenvervoer van de toekomst, waarin modaliteiten sterk zijn geïntegreerd en het transportsysteem over de volle breedte wordt benut, wordt ingezet op een modal shift van weg naar water en spoor. Het realiseren van een blijvende modal shift draagt bij aan efficiënt goederenvervoer systeem. Additioneel ten opzichte van deze doelstelling geldt een streven van een modal shift van jaarlijks 200.000 containers van het wegtransport naar de binnenvaart en het spoor in 2026-2027.

Beleidsinformatie
De doelstelling voor de modal shift aanpak is een blijvende of structurele modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar binnenvaart of spoor. Dat betekent dat 441.000 goederentransporten die nu via de weg worden vervoerd voortaan in de binnenvaart of op het spoor vervoerd gaan worden. Hierbij geven opdrachtgevers aan zij transporten die tot dan aan toe via de weg werden uitgevoerd, voortaan via het spoor of de binnenvaart worden uitgevoerd. Dit onderbouwen ze vooraf door middel van vrachtbrieven. Na afloop (3 jaar na de start van het project) wordt gecontroleerd of en zo ja in hoeverre deze transporten ook daadwerkelijk structureel van de weg af zijn verplaatst. Dit wederom aan de hand van vrachtbrieven en transportovereenkomsten. De uitvoerder van de regeling is belegd bij Connekt. Op de website over de ModalShift kan de voortgang worden gevolgd.

Subdoelstelling 2: Volledig logistiek digitaal in 2030: alle informatie-uitwisseling in logistieke ketens tussen bedrijven en overheden op een gestandaardiseerde en gestructureerde digitale manier.
Dat doen wij door de overheid op orde te brengen: alle instanties met een rol in logistieke ketens moeten op een uniforme digitale manier relevante data die het bedrijfsleven aan hen beschikbaar stelt, kunnen raadplegen voor het uitvoeren van hun wettelijke taak. Daartoe implementeren we onder andere de eFTI en EMSWe-verordening en ontwikkelen we binnen de programma's Digitale Infrastructuur Logistiek en Topcorridors toepassingen van het afsprakenstelsel van de Basis Data Infrastructuur. Daarmee realiseren we een actief digitaal logistiek ecosysteem waarin bedrijfsleven en overheid data met elkaar uitwisselen. Tenslotte brengen we het logistieke bedrijfsleven op een volwassen niveau van digitalisering.

Subdoelstelling 3: Faciliteren en stimuleren van buisleidingtransport als onderdeel van het multimodale transportsysteem.
Buisleidingen spelen een belangrijke rol in Nederland voor het vervoer van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, het transporteren van bestaande en nieuwe energiedragers en transport van CO2. Daarbij dienen ze als belangrijke achterlandverbinding voor de Nederlandse Zeehavens en als levensader voor de grote industrieclusters in Noord West Europa. De doelstelling is om te zorgen dat deze infrastructuur zich verder kan ontwikkelen en optimaal benut wordt. Dit gebeurt mede door het bieden van (a) monitoren en vrijhouden van de ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen, (b) het optimaal gebruik maken van buisleidingstrokendiep, (c) het inzetten op toekomstbestendige kruisingen en het oplossen van ruimtelijke knelpunten, zoals het Hollandsch diep, (d) het stimuleren van het innovatie op het gebied van buisleidingen als onderdeel van het goederenvervoersysteem.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Scheepvaart en Havens.

Klimaatmitigatie

Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren nemen we in 2026 de volgende stappen:

- In 2026 komen naar verwachting de eerste herzieningen van maatregelen uit het Europese Fit-for-55 pakket gericht op de zeevaart en binnenvaart. We zetten in op borging van Nederlandse speerpunten bij deze herzieningen, in overleg met NEa, RVO, RWS en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving[9];
- Uitwerking en implementatie van mondiale afspraken over broeikasgasreductie in de zeevaart op basis van de in 2023 herijkte broeikasgasreductiestrategie van de International Maritime Organisation (IMO);
- Opvolging geven aan de maritieme brandstoftransitie en wat dit vraagt van het Nederlands energiesysteem, op basis van o.a. het definitieve Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) dat in 2023 door het kabinet is vastgesteld (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1319) en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart die in 2024 met de Kamer is gedeeld. Hierbij wordt o.a. de rol van de havens en maritieme sector in de transitie onderzocht;
- Het stimuleren en faciliteren van de energietransitie in de zeevaart en binnenvaart op nationaal niveau, waarbij er synergiekansen liggen met de economische positie van het Nederlands maritiem cluster;
- Het onderzoeken en uitvoeren van interventies met als doel het reduceren van stikstofuitstoot in en rondom havens als gevolg van uitstoot van schepen.

Walstroom

Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de scheepvaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. De middelen worden deels ingezet voor walstroom voor de zeevaart en deels voor walstroom op rijksligplaatsen voor de binnenvaart. Daarnaast is € 180 miljoen beschikbaar gesteld voor een subsidieregeling voor walstroom voor de zeevaart, om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen en te anticiperen op de Europese verplichting om in 2030 walstroom aan te bieden. Hiervoor is een regeling in maart 2024 opengesteld, die loopt tot en met 2026. In 2024 is al voor ruim € 152 miljoen subsidie verleend, ook het beschikbare budget voor 2025 zal grotendeels ingezet worden, waardoor in 2026 een bescheiden budget resteert. De subsidieregeling zorgt voor een versnelling van de uitrol van walstroom, waardoor de projecten en de daarmee samenhangende emissiereducties naar verwachting eerder dan 2030 gerealiseerd zullen worden.

[9] CE Delft (2022) Kosten van 'Fit for 55' voor de Nederlandse zeevaart & -havens, DelftCE Delft (2022) Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping. A pathway towards 2050, DelftCE Delft (2021) Impacts of FuelEU Maritime on the Dutch maritime sector, Delft

Maritieme veiligheid
Maritieme veiligheid en daarmee maritieme safety, security en cyberse curity zijn de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan. Het verbeteren van de maritieme veiligheid behelst het in kaart brengen van de grootste risico's, deze analyseren en beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak).

De huidige geopolitieke situatie zorgt ook voor een toenemende cyberse curity dreiging 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. Op dit moment wordt gewerkt om beide richtlijnen om te zetten in nationale wetgeving. Zodra deze nationale wetten in werking treden, gaan voor meer haven-gerelateerde ondernemingen een zorgplicht, meldplicht en toezichtafspraken gelden.

Daarnaast wordt er ingezet op economische veiligheid, strategische autonomie, ondermijning en weerbaarheid vanwege toenemende geopoli tieke onrust en maritieme dreigingen met mogelijke impact op goederen stromen.

De middelen die het kabinet heeft vrijgemaakt voor scheepvaartveiligheid in relatie tot de uitbreiding van windenergie op zee zullen in 2025 en daarna worden omgezet in concrete maatregelen. Dit betreft een doorlopend proces.

Maritiem Masterplan
Het Maritiem Masterplan heeft € 210 miljoen ontvangen uit het Nationaal Groeifonds voor de ontwikkeling van demonstratieprojecten aan boord van schepen en het versterken van innovatie in de sector. Het project is begin 2024 gestart, heeft een looptijd van tien jaar (tot eind 2033). In 2025 zijn de eerste projecten van de koplopersregeling van start gegaan. In 2026 wordt een nieuwe regeling opengesteld en krijgt de digitale samenwerking verder vorm met de uitwerking van het eerste increment. Ook wordt verder geïnvesteerd in kennisdeling en Human Capital.

Emissielabel binnenvaart
In 2024 en 2025 werkten de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan de ontwikkeling van een standaard voor een internationale methode voor een emissielabel. Naar verwachting wordt dit in 2026 opgeleverd en voorgelegd aan het Europees Comité voor het opstellen van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), met als doel de invoering van een internationaal geharmoniseerd emissielabel mogelijk te maken.

Interdepartementaal Programma bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI) - o.v.v. besluitvorming
De ontwikkelingen in Oekraïne en de sabotage van Nordstream 1 en 2 laten zien dat vitale infrastructuur (datakabels, gas- en olieleidingen en windmolenparken incl. aansluitingen op het vaste land) op de Noordzee zeer kwetsbaar is. Afgelopen jaren zijn steeds meer ongewenste activi teiten van statelijke actoren op de Noordzee waargenomen die duiden op voorbereidingshandelingen (spionage en sabotage) tegen die vitaleinfrastructuur. Op de Noordzee wordt de komende jaren de infrastructuur fors uitgebreid en zal de afhankelijkheid van Nederland van deze vitale infrastructuur evenzeer flink toenemen (oplopend tot 75% van de energiebehoefte). Daarnaast spelen op de Noordzee steeds meer vraagstukken die –

naast de bescherming van de infrastructuur - ook raken aan ondermijning, drugssmokkel en migratie. Als er iets gebeurt met de infrastructuur op de Noordzee heeft dat een impact op sectoren van alle departementen en brede gevolgen voor de maatschappij. Naar aanleiding hiervan is in het voorjaar van 2023 besloten – om onder coördinerende verantwoordelijkheid vande minister van IenW – het interdepartementaal Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) van start te laten gaan. Het PBNI heeft het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur opgesteld.

Er is besloten om in 2025 te beginnen met het opzetten van een National Maritime Security Center (NMSC). In het NMSC moet dataverzameling (in de vorm van een Fusion Cell), data-analyse en control and command aangaande MARSEC worden samengevoegd binnen één organisatie. Daarnaast wordt er ook geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van sensor capaciteit, het uitwerken van crisisplannen en investeringen in middelen om de MARSEC-capaciteit te vergroten waar nodig.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 69 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**303.659**	**103.571**	**135.592**	**129.123**	**112.478**	**133.558**	**70.051**
	Uitgaven	**80.213**	**179.028**	**158.239**	**150.099**	**143.323**	**150.714**	**185.235**
18.1	**Scheepvaart en havens**	**80.213**	**179.028**	**158.239**	**150.099**	**143.323**	**150.714**	**185.235**
	Opdrachten	*23.043*	*35.085*	*31.570*	*20.855*	*11.255*	*14.886*	*20.389*
	Topsector Logistiek	4.107	5.729	9.413	0	0	0	0
	Caribisch Nederland	57	100	100	100	100	100	100
	NGF Project - Digitale Infrastructuur Logistiek	12.457	12.193	9.962	7.642	0	0	0
	NGF Project - Maritiem Masterplan	2	2	444	190	3.270	7.250	10.792
	Zeehavens/Zeevaart	1.981	4.141	2.180	2.529	2.654	2.914	3.164
	KF - Verduurzaming Zeevaart	0	105	0	0	100	100	400
	KF: Verduurzaming Binnenvaart	0	65	1.480	1.875	1.460	1.460	2.226
	Opdrachten PBNI	1.343	5.433	1.372	813	598	124	869
	CER/NIS2	0	649	1.369	1.370	1.369	1.370	1.370
	Overige opdrachten	3.096	6.668	5.250	6.336	1.704	1.568	1.468
	Subsidies (regelingen)	*49.760*	*131.287*	*118.135*	*122.783*	*126.624*	*130.429*	*159.539*
	Topsector Logistiek	0	3.500	3.550	2.050	0	0	0
	Walstroom	3.456	54.560	41.238	24.424	15.336	25.662	1.566
	Subsidie verduurzaming binnenvaartschepen	21.775	29.228	4.125	15.705	9.367	1.483	0
	NGF Project - Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	19.705	7.397	3.698	0	0	0	0
	KF - Walstroom	0	10.471	10.000	7.556	9.577	1.396	1.000
	NGF Project - Maritiem Masterplan	1.074	25.801	42.740	29.566	21.754	18.940	41.290
	KF - Verduurzaming Binnenvaart	0	250	3.550	16.310	38.410	44.502	73.176
	KF - Verduurzaming Zeevaart	0	0	3.300	11.140	18.190	30.680	41.907
	Duurzame Zeevaart	0	0	5.910	16.032	13.990	7.766	600
	Overige subsidies	3.750	80	24	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*5.699*	*7.631*	*6.732*	*5.107*	*4.090*	*4.045*	*3.953*
	Bijdrage aan agentschap RWS	3.237	3.866	2.430	1.959	1.382	1.382	1.382
	NGF Project - Maritiem Masterplan RVO	260	600	400	300	400	400	410
	Overige bijdragen	2.202	3.165	3.902	2.848	2.308	2.263	2.161
	Bijdrage aan medeoverheden	*0*	*3.000*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Caribisch Nederland	0	3.000	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*1.501*	*1.757*	*1.678*	*1.230*	*1.230*	*1.230*	*1.230*
	CCR/ IMO HGIS	997	1.252	1.173	1.173	1.173	1.173	1.173
	Overige bijdragen	504	505	505	57	57	57	57
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*210*	*268*	*124*	*124*	*124*	*124*	*124*
	Overige	210	268	124	124	124	124	124
	Ontvangsten	**3.411**	**5.895**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

Scheepvaart en Havens (€ 158,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 31,6 miljoen)
- *Topsector Logistiek (€ 9,4 miljoen)*. Voor de Topsector Logistiek worden in 2026 opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek middels de programmering van het Topteam en de Stuurgroepen. Het Topteam Logistiek bestaat uit vertegenwoordigers van IenW en het bedrijfsleven. De opdrachten hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten en richt zich op een duurzaam, bestendig en veerkrachtig goederenvervoersysteem en dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 5. Het betreft hier het uitvoeringprogramma voor de periode 2024-2026.
- *Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) (€ 0,1 miljoen)*. Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) in Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) is het benodigde budget begroot.
- *NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 10,0 miljoen).* In april 2022 is het Nationaal Groeifondsvoorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infra structuur logistiek. In de jaren 2023 tot en met 2027 wordt vorm en invulling gegeven aan de uitvoering ervan. Hiervoor is in 2026 een bedrag van € 10,0 miljoen beschikbaar. De opdrachten dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 5.
- *NGF-Project: Maritiem MasterPlan (€ 0,4 miljoen).* De middelen worden ingezet voor onderzoeken en benodigde analyses die betrekking hebben op het innovatieve karakter van het programma Maritem Masterplan.
- *Zeehavens / Zeevaart (€ 2,2 miljoen).* Deze middelen worden met name ingezet voor:
  - *International Maritime Organization*. Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
  - *Maritieme Cluster*. De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht. Dit draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 4.
  - *Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC)*. IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2025 zullen deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) verder worden ingezet om de cyberweerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten en planmatig vorm te geven. Daarnaast wordt de implementatie van de herziene Netwerk en informatiebeveiligingsrichtlijn (NIB) richtlijn in 2025 nader vormgegeven. Deze richtlijn moet in 2025/ 2026 in werking treden en levert voor de betrokken maritieme organisaties grote uitdagingen op. Deze VNAC middelen zullen dan ook worden ingezet

om de organisaties zo goed mogelijk hierop voor te bereiden zodat zij hieraan voldoen. Daarnaast wordt erop ingezet om de cyber weerbaarheid van de maritieme organisaties te vergroten, ook gezien de huidige geopolitieke situatie.

– *KF: Verduurzaming Binnenvaart (€ 1,5 miljoen).* De middelen worden ingezet voor het uitvoeren van eventuele onderzoeken en het betrekken van ketenpartijen (waaronder mogelijke vorming van een Community of Practice) en kennisdeling gericht op o.a. de ontwikkeling, integratie en gebruik van schepen met waterstof en methanol aandrijfsystemen. De opdrachten dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *Opdrachten PBNI (€ 1,4 miljoen).* In 2026 zal het uitwerken van het National Maritime Security Center (NMSC) verder worden vormgegeven. In het NMSC moet dataverzameling (in de vorm van een Fusion Cell), data-analyse en control and command aangaande MARSEC worden samengevoegd binnen één organisatie. Daarnaast wordt er ook geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van sensor capaciteit, het uitwerken van crisisplannen en investeringen in middelen om de MARSEC capaciteit te vergroten waar nodig. De opdrachten PBNI dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 1.
– *CER/NIS2 (€ 1,4 miljoen).* De middelen 'Ondersteuning NIS2' zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de NIS2-wetgeving vallen. Het aantal eniteiten dat hieronder gaat vallen is erg groot. Voor veel entiteiten is het een uitdaging om aan de nieuwe voorschriften, waaronder de zorgplicht en melplicht te voldoen. Ook worden deze entiteiten bijgestaan door een Cybersecurity Incident Response Team (CSIRT) als er een incident plaatsvindt. Dit zal het Nationaal Cybersecurity Centrum (NCSC) zijn. De middelen 'Ondersteuning CER' zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de CER-wetgeving vallen. Deze entiteiten worden door de departementen zelf aangewezen en dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Overige opdrachten (€ 5,3 miljoen).* Voor diverse opdrachten, waaronder vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de binnenvaart en Digitale Transport Strategie, die bijdragen aan het realiseren van diverse specifieke doelstellingen is het benodigde budget begroot.

Subsidies (€ 118,1 miljoen)

– *Topsector logistiek (€ 3,6 miljoen)*. Dit betreft een subsidieregeling met als doel het verstrekken van financiële bijdragen aan onderzoeksprojecten die bijdragen aan een duurzaam, bestendig en veerkrachtig goederenvervoersysteem, als onderdeel van het Topsector Logistiek programma 2024-2026. De subsidieregeling draag bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 5.
– *Walstroom (€ 51,2 miljoen waarvan 10,0 miljoen klimaatfonds).* Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. De eerste subsidieregeling Walstroom Zeehavens van € 32 miljoen (incl. uitvoeringskosten) liep in 2022 en 2023. Na aftrek van uitvoeringskosten zal van het beschikbare budget € 18,8 miljoen worden ingezet voor een verlenging van de regeling vanaf najaar 2024 en € 18,9 miljoen worden ingezet voor walstroom op Rijksligplaatsen. Daarnaast is in 2024 een subsidieregeling walstroom voor de zeevaart geopend ten behoeve van de klimaatopgave (€ 180 miljoen). Deze regeling loopt tot en met 2026. De regeling richt zich vooral op projecten die een bijdrage leveren aan Europese walstroomverplichtingen. Het animo voor deze regeling is groot en er is in 2024 al voor € 152,7 miljoen

aan beschikkingen uitgegeven. In 2025 staat de regeling open met een budget van € 19 miljoen. Deze subsidie draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.

– *Subsidie verduurzaming binnenvaartschepen (€ 4,1 miljoen).* Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 zijn vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek middelen beschikbaar gesteld voor de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren (in combinatie met een roetfilter) en motor vervanging tezamen. Daarnaast zijn voor de stikstofopgave middelen ontvangen voor schone motoren als aanvulling op de subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen. De regeling eindigt in 2025, vanaf 2026 zal een nieuwe regeling ontwikkeld worden die aansluit op de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025. Deze subsidie draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *NGF-project: Zero Emission Services (€ 3,7 miljoen).* Binnen het NGF-project Zero Emissie Services is de tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 opgesteld die tot doel heeft om de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen. Subsidie wordt verstrekt voor activiteiten die tot doel hebben een binnenschip geschikt te maken om met batterij-containers van Zero Emission Services (ZES) te kunnen varen. Deze subsidie draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *NGF project - Maritiem Masterplan (€ 42,7 miljoen).* Vanuit het Nationaal Groeifonds is in totaal € 210 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van het Maritiem Masterplan. De uitgaven voor 2026 betreffen o.a. de uitbetaling voor de toegekende subsidies aan projecten van de koploperscall en subsidies voor de het eerste increment van het Digitaal samenwerking- JMDP en voor de verdere uitrol van het human capital-programma. De subsidies die in het kader van het Maritiem Masterplan worden verstrekt dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *KF - Verduurzaming Binnenvaart (€ 3,6 miljoen).* In afstemming met initiatiefnemers in de binnenvaartsector is door IenW een voorstel in het KF ingediend voor emissieloos varen op waterstof in de binnenvaart. Het is voorstel is als goed onderbouwd beoordeeld. Hiervoor is bij voorjaarsbesluit vorming 2024 een bedrag van € 30,5 miljoen toegekend onder de voorwaarde dat de Europese Commissie instemt met de opt-in ETS2 voor de binnenvaart. Aan deze voorwaarde uit het KF is inmiddels voldaan. De resterende € 35,5 miljoen wordt toegekend als het Besluit Energie vervoer (REDIII) naar de Raad van State gaat. IenW werkt een subsidieregeling uit die door de RVO zal worden uitgevoerd. Streven is om de subsidieregeling eind 2026 open te stellen. Als onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming 2024 is er eveneens onder de voorwaarde dat de Europese Commissie de opt-in voor ETS2 voor de binnenvaart goed zou keuren € 165 miljoen beschikbaar gesteld om de binnenvaartsector te faciliteren in het aanpassen van schepen, gericht op de toepassing van hernieuwbare energiedragers. Hierbij wordt nauwe aansluiting gezocht met de maatregel Waterstof in de binnenvaart, maar wordt naast waterstof ook ruimte geboden voor andere energiedragers. De te verstrekken subsidies dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *KF - Verduurzaming Zeevaart (€ 3,3 miljoen).* Het betreft een tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030 die een CAPEX-tegemoetkoming biedt bij: (1) aanschaf en installatie van aandrijftechnieken voor varen op waterstof of methanol, eventueel gecombineerd met: (1) aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken, zoals bijv. Wind Assisted

Ship Propulsion (WASP) en (2) optioneel een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te kunnen varen.

– *Duurzame Zeevaart (€ 5,9 miljoen).* In het kader van de stikstofmaatregelen zeescheepvaart en zeehavens worden drie pilots uitgevoerd waarvoor in totaal € 46 miljoen beschikbaar is gesteld. Deze pilots dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
  - Pilot batterij-elektrisch varen havengebieden: Als schepen de haven batterij-elektrisch in- en uitvaren worden zij, gecombineerd met walstroom aan de kade, vrijwel geheel emissieloos in de havenge bieden. Binnen de pilot wordt een stimuleringsregeling opgezet waarmee reders een subsidie ontvangen op de aanschaf van batte rijpakketten en benodigde dedicated walinfrastructuur en aanpas singen aan het schip.
  - Pilot met waterstof bevoorradingsschepen: Voor de aanleg van windmolenparken wordt momenteel gevaren met bevoorradings schepen die varen op marine diesel met navenante stikstofuitstoot. De bevoorradingsschepen dragen daarmee bij aan emissies van NOx, CO2 en fijnstof. De ombouw naar schepen met een op waterstof aangedreven brandstofcel reduceert de luchtemissies naar nul. Met de subsidie wordt beoogd meerdere bestaande bevoorradings schepen om te bouwen.
  - Pilot elektrificatie van havenmaterieel: Verduurzaming van haven materieel draagt bij aan reductie van emissies van onder meer stikstof en CO2. Het verdergaand elektrificeren van het havenmaterieel kan positief bijdragen aan het verminderen van stikstofdepositie op de nabij gelegen Natura-2000 gebieden. Met de subsidie wordt een stimulans gegeven voor het elektrificeren van havenmaterieel met als doel om havens als transport- en vrachtknooppunten te kunnen verduurzamen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 6,7 miljoen)

– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 2,4 miljoen*). In het kader van beleidsondersteuning en advisering zijn met RWS afspraken gemaakt over werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbij drage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Deze capaciteit wordt ingezet voor het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.
– *NGF Project - Maritiem Masterplan RVO (€ 0,4 miljoen*). Voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan, waarvoor vanuit het Nationaal Groeifonds budget beschikbaar is gesteld, wordt een agentschapsbijdrage aan RVO verstrekt van € 0,4 miljoen. Dit draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling het versterken van de scheepvaart in de energietransitie. Ook voor de uitvoering van enkele andere subsidieregelingen ontvangt RVO een agentschapsbijdrage.
– *Overige bijdragen (€ 3,9 miljoen*). De NEa ontvangt een bijdrage voor het uitvoeren van controletaken in het kader van FuelEU Maritime.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,7 miljoen)

– *CCR/IMO HGIS (€ 1,2 miljoen*). Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) middelen betaalt IenW in totaal € 1,2 miljoen aan contributies in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan gaat circa € 0,6 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast worden bijdragen gedaan aan de International Association of

Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), de Donaucommissie en de North Atlantic Ice Patrol. Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de middelen uit het reservefonds het European Inland Waterway Transport (IWT)-platform opgericht.
– *Overige bijdragen (€ 0,5 miljoen).* Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds wordt gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van € 0,5 miljoen per jaar aan het IWT uitgekeerd.

De bijdragen aan de internationale organisaties dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,1 miljoen)
– *Overige (€ 0,1 miljoen).* Incidentele werkzaamheden voor RWT's (zoals CBR en Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)) komen ten laste van dit financieel instrument en dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2026 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidiesoverzicht) zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 70 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 18

	2026
juridisch verplicht	89%
bestuurlijk gebonden	9%
beleidsmatig gereserveerd	3%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 158,8 miljoen) is 88% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.
1. **Opdrachten**
   Het beschikbare budget in 2026 is voor 78% juridisch verplicht.

Dit betreft met name het NGF-project Digitale Infrastructuur en Logistiek en Topsector Logistiek waarvoor verplichtingen zijn aangegaan met Connekt tot en met respectievelijk 2027 en 2026. Daarnaast vallen hier opdrachten onder die uitgevoerd gaan worden door de agentschappen RWS en RVO alsook de opdracht aan RWS voor Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur voor het opzetten van een Umbrella netwerk met beheerkosten tot en met 2037 en het plaatsen van FLIR camera's door de Rijksrederij vanaf 2026. Onder bestuurlijk verbonden zijn onder meer posten opgenomen voor CER/NIS2, cyber en VNAC, veiligheid Noordzee, milieu, Loodsenwet en Novex-havengebied.

2. **Subsidies**
   Het beschikbare budget in 2026 is voor 89% juridisch verplicht en dat betreft met name:
   - De Tijdelijke subsidieregeling onderzoek TSL 2024 – 2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht.
   - De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht.
   - De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht. Deze subsidieregeling betreft deels middelen uit het Klimaatfonds.
   - De middelen ter bevordering van verduurzaming van de zeevaart zijn 100% juridisch verplicht als gevolg van nog te publiceren pilot voor elektrisch varen in de havens.
   - De Nationaal Groeifonds (NGF) middelen voor de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan en de Tijdelijke subsidieregeling Zero Emissie Services Ombouw schepen zijn 100% juridisch verplicht. Indien het budget niet wordt uitgegeven zal dit terugvloeien naar het Nationaal Groeifonds.
   - De Klimaatfondsmiddelen voor de nog te publiceren Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeevaartschepen 2026-2030 en de Tijdelijke subsidieregeling voor de verduurzaming van de binnenvaart zijn 100% juridisch verplicht. Indien het budget niet wordt uitgegeven zal dit terugvloeien naar het Klimaatfonds. De subsidies hebben een tijdshorizon.

   Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar de subsidiebijlage in deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen**
   De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 100% juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. Ook de uitgaven voor de RVO en de NEa zijn 100% juridisch verplicht en gebaseerd op gereserveerde capaciteit voor het uitvoeren van subsidieregelingen en overig beleid.
4. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisatie**
   De bijdragen aan internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht en betreffen contributies en bijdragen conform verdragsverplichtingen, deels vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) aan o.a. de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de International Maritime Organisation en daarnaast aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol.

5. **Bijdrage aan ZBO's/RWT's**
   De bijdragen aan zelfstandige bestuursorganen of rechtspersonen met een wettelijke taak zijn 100% juridisch verplicht. Het betreft hier een bijdrage aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart voor het uitvoeren van haar wettelijke taak Nationaal Register.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

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

Tabel 71 Extracomptabele verwijzing naar het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.548.329	1.551.147	1.564.436	1.596.726	1.550.152

Fiscale Regelingen
Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. De fiscale regelingen die niet in onderstaande tabel zijn opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking hebben, zijn:
- Willekeurige afschrijving zeeschepen
- EB teruggaafregeling voor gebruik aardgas als brandstof voor vaartuigen op communautaire wateren (inclusief visserij, exclusief particuliere pleziervaartuigen)
- BTW Nultarief internationaal personenvervoer
- Accijns vrijstelling gebruik van stookolie (met name zeevaart)
- Accijns vrijstelling gebruik van gasolie (met name binnenvaart)

Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 72 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 18 (x € miljoen)

	2024	2025	2026
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	549	571	585
Afdrachtvermindering zeevaart	117	118	120
ASB Vrijstelling zeeschepen	21	22	23

2.8 Artikel 19 Internationaal Beleid

A. Algemene doelstelling

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

De IenW-ambities kunnen door hun grensoverschrijdend karakter en de hoge mate van verwevenheid met de internationale ontwikkelingen vaak alleen of effectiever worden gerealiseerd in internationaal verband. IenW zet zich daarom in het internationale domein in voor het realiseren van een weerbare wereld die effectief verbonden is en een hoge mate van milieukwaliteit heeft. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is met name opgenomen bij de diverse beleidsartikelen die specifiek zien op de beleidsterreinen van IenW. Omdat dit beleidsartikel uitgaat van een meer kwalitatieve beleidsaanpak zijn voor dit artikel enkele algemene indicatoren opgenomen.

Verder valt onder dit artikel ook de beleidsontwikkeling rondom (beveiligd) gebruik van satellietnavigatie – en data en het stimuleren van het gebruik van data uit aardobservatie.

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

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

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**9.588**	**36.598**	**10.102**	**10.587**	**10.291**	**10.040**	**10.082**
Uitgaven	**10.501**	**11.667**	**11.030**	**11.289**	**10.993**	**10.743**	**10.785**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	10.501	11.667	11.030	11.289	10.993	10.743	10.785
Ontvangsten	**236**	**1.256**	**802**	**802**	**1.061**	**802**	**802**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 74 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister van IenW ontplooit diverse activiteiten om de nationale doelen te bereiken door verbinding met internationale activiteiten. Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. Ter ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt IenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen. Samen met andere staten en actoren bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen.
Regisseren	De Minister van IenW bepaalt de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. De uitvoering van de relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling. De regie op de internationale aspecten van het IenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Het opstellen en uitdragen van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving. De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satellietnavigatie en de IenW-inzet op het gebruik van satellietdata en satellietnavigatie. Het internationale IenW-beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van IenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld.
(Doen) uitvoeren	IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT), Interreg en LIFE.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

Voor het artikel Internationaal Beleid is 1 specifieke doelstelling geformuleerd. Deze specifieke doelstelling levert een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor de specifieke doelstelling zijn tevens 3 subdoelstellingen geformuleerd. De beleidsinformatie heeft betrekking op alle subdoelstellingen.

Tabel 75 Doelenboom artikel 19		
Algemene doelstelling		
Internationaal samenwerken om weerbaarheid, connectiviteit en milieu kwaliteit realiseren.		
Specifieke doelstelling 1		
Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid, circulaire economie en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.		
Subdoelstelling 1	**Subdoelstelling 2**	**Subdoelstelling 3**
1. Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees en internationaal verband.	2. De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.	3. Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.
Beleidsinformatie		
1. BNC-fiches		
2. Jaarrapportages RVO		

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Internationaal samenwerken om weerbaarheid, connectiviteit en milieukwaliteit te realiseren.

Met de internationale inzet draagt IenW bij aan het realiseren van de specifieke (nationale) beleidsprioriteiten die ook inzet op het internationale toneel vragen. Het internationale IenW-beleid vindt daarom niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel, maar komt ook terug in de overige beleidsartikelen. Vaak kennen de beleidsthema's van IenW een intrinsiek grensoverschrijdend karakter zoals de inzet in relatie tot internationale

spoorverbindingen en vergroot een internationale inzet het effect bij de realisatie van de beleidsprioriteiten. Dat vraagt een actieve ambtelijke en politieke inzet en vertegenwoordiging in de internationale gremia waaronder de Transport- en Milieuraad van de EU, de UNECE, de OESO, OESO-ITF en UN Environment. Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties is in dit verband van belang. Dit netwerk is cruciaal om tijdig (nieuwe) internationale ontwikkelingen te signaleren die van invloed (kunnen) zijn op de IenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de (inter)nationale beleidsinzet. Daartoe behoort ook gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.

Subdoelstelling 1: Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees, bilateraal en internationaal verband.
De nationale belangen die in Nederlands beleid geformuleerd staan vormen de basis voor internationale en Europese beleidsontwikkeling. Dit vergt agendering in de juiste internationale gremia waar besluitvorming plaatsvindt over de beleidsontwikkeling.

Subdoelstelling 2: De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.
Door internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen zet IenW zich in om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken. Dit vindt onder andere plaats via de voorbereiding, uitvoering en follow-up van handelsmissies vaak ook in combinatie met initiëren, onderhouden en intensiveren van contacten met ministeries in andere landen. Deze worden georganiseerd op verzoek van de sector o.b.v. marktscans. Daarnaast heeft IenW een sterke aanpak voor duurzame economische diplomatie, waarin maatschappelijke en economische doelstellingen gecombineerd worden. IenW werkt hierbij met een selectie prioriteitslanden om de impact te vergroten, zowel vanuit het oogpunt van verdienvermogen als impact van de transities.

Subdoelstelling 3: Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.
IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TENT), Interreg en LIFE. Met de inzet van RVO beoogt IenW het optimaal benutten van de Europese fondsen te versterken.

Meetbare gegevens Internationaal beleid
Door de hoge mate van verwevenheid met internationale inzet is het realiseren van de doelstellingen niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk. Wel is er relevante beleidsmatige informatie beschikbaar waarmee de voortgang van het beleid kan worden gemonitord, en waarover zo nodig bij het Jaarverlag kan worden gerapporteerd. Dit betreft:
– De Tweede Kamer wordt onder meer aan de hand van BNC-fiches (geïnformeerd over de Nederlandse inzet t.a.v. nieuwe voorstellen van de Europese Commissie en in het verslag van de Milieu- en Transportraden over de uitkomst van deze besprekingen.

– In de jaarrapportages van het RvO wordt inzicht gegeven in de implementatie van het Nederlands handelsinstrumentarium, naast de rapportage die door het Ministerie van Buitenlandse Zaken aan de Tweede kamer stuurt.
– In de jaarrapportages van het RvO wordt ook inzicht gegeven in de deelname van Nederlandse partijen aan de Europese subsidieprogramma's CEF Transport, Horizon Europe, INTERREG en LIFE en de behaalde resultaten in het betreffende jaar.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 76 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**9.588**	**36.598**	**10.102**	**10.587**	**10.291**	**10.040**	**10.082**
	Uitgaven	**10.501**	**11.667**	**11.030**	**11.289**	**10.993**	**10.743**	**10.785**
19.2	**Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking**	**10.501**	**11.667**	**11.030**	**11.289**	**10.993**	**10.743**	**10.785**
	Opdrachten	*2.658*	*5.686*	*6.239*	*6.503*	*6.595*	*6.345*	*6.387*
	Uitvoering internationaal HGIS	485	1.367	1.702	2.163	2.072	2.104	2.104
	Uitvoering niet-HGIS	1.230	2.693	2.758	2.719	3.108	2.846	2.846
	Overige opdrachten	943	1.626	1.779	1.621	1.415	1.395	1.437
	Subsidies (regelingen)	*997*	*576*	*5*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Interreg	657	236	0	0	0	0	0
	Overige subsidies	340	340	5	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*3.139*	*2.936*	*2.942*	*2.942*	*2.754*	*2.754*	*2.754*
	Bijdrage aan RWS	533	487	469	569	381	381	381
	Bijdrage aan RVO	2.309	2.319	2.473	2.373	2.373	2.373	2.373
	Bijdrage aan RIVM	297	130	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*3.707*	*2.469*	*1.844*	*1.844*	*1.644*	*1.644*	*1.644*
	Bijdrage HGIS	3.032	2.144	1.844	1.844	1.644	1.644	1.644
	Bijdrage niet-HGIS	675	325	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**236**	**1.256**	**802**	**802**	**1.061**	**802**	**802**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. Alle genoemde uitgaven dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

2. Internationaal beleid coördinatie en samenwerking (€ 11,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,2 miljoen)

– *Uitvoering internationaal HGIS (€ 1,7 miljoen).* Het ministerie van IenW is beleidsverantwoordelijk voor het satellietnavigatiebeleid en daarmee voor het Europese mondiale satellietnavigatie systeem Galileo. In dat kader draagt IenW bij aan de exploitatiekosten (gebruiksvergoeding aan het Rijksvastgoedbedrijf) van het Galileo Reference Center (GRC) dat gevestigd is in Noordwijk en het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. IenW verstrekt tevens opdrachten aan diverse organisaties voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.
– *Uitvoering niet-HGIS (€ 2,8 miljoen).*
    - Voor het benutten van de innovatiecapaciteit van data afkomstig van satellietinstrumenten is samen met het Netherlands Space Office (NSO) een programma opgezet waarin onderzoeksvragen worden uitgewerkt en diverse ruimtevaartprojecten worden uitgevoerd. Hiernaast wordt samen met NSO en kennis- en uitvoeringsorganisaties gewerkt aan de ontwikkeling van de Europese infrastructuur op het terrein van satellietnavigatie.
    - Daarnaast zijn de middelen bedoeld voor een opdracht aan de Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN) voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. Tevens wordt gewerkt aan de oprichting van een Bevoegde Public Regulated Service Autoriteit en het toekomstige beheer van deze overheidsdienst van Galileo.
– *Overige opdrachten (€ 1,8 miljoen).* Voor het Nationaal Milieu Programma (NMP) is € 0,7 miljoen gereserveerd voor opdrachten aan verschillende partijen. In 2026 wordt er verder gewerkt aan de opzet en uitvoering van het eerste NMP Uitvoeringsprogramma, de monitoring en het opzetten van het samenwerkingsproces. Verder is € 0,3 miljoen gererveerd voor opdrachten aan diverse partijen ter ondersteuning van het internationaal beleid.
  Daarnaast is € 0,4 miljoen gereserveerd voor de jaarlijkse opdrachten aan RWS en RVO inzake diverse Europese programma's. Tevens is € 0,3 miljoen gereserveerd ten behoeve van een 3- tal Europese secretariaten voor de te leveren technische bijstand in het kader van het programma Interreg.

Subsidies (€ 0,005 miljoen).

– *Overige subsidies (€ 0,005 miljoen).* De middelen zijn bestemd voor een incidentele subsidie aan de Jongeren Milieuraad voor de Nudge Global Impact Challenge.

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,9 miljoen).

– *Bijdrage aan RWS (€ 0,5 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan Rijkswaterstaat (RWS) voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van de Antarctica regelgeving en ondersteunende activiteiten in het kader van economische diplomatie en overige Europese programma's zoals Horizon.
– *Bijdrage aan RVO (€ 2,4 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en betreft de uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden. De middelen zijn bestemd voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van Europese programma's zoals Horizon Europe, Interreg, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT) en LIFE.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,8 miljoen).

– *Bijdrage HGIS (€ 1,8 miljoen).* Het ministerie van IenW kent op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken financiële bijdragen toe aan (inter)nationale organisaties. Dat is nodig om de kosten te dekken van de doorlopende ontwikkeling van het desbetreffende verdrag of de organisatie. In onderstaande tabel zijn de (verwachte) bijdragen en contributies vanuit dit artikel voor 2026 vermeld.

Tabel 77 Bijdragen (inter)nationale organisaties (Bedragen x € 1.000)

Bedragen x € 1.000	
United Nations Environment Programme (UNEP)	615
International Transport Forum *(ontwikkelingen op vervoersgebied)*	162
UNECE CLRTAP-verdrag *(grensoverschrijdende luchtverontreiniging)*	84
UNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	87
UNECE PRTR-verdrag *(emissieregisters)*	20
Verdrag van Rotterdam *(melding vooraf export chemicaliën)*	55
Verdrag van Stockholm (*persistente organische stoffen)*	86
Verdrag van Bazel *(overbrenging gevaarlijk afval)*	86
Cartagenaprotocol *(verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's)*	56
UNECE Aarhus-verdrag *(toegang tot informatie, besluitvorming en rechter)*	50
UNECE Helsinki-verdrag *(bescherming tegen industriële ongevallen)*	30
UNEP. Minamata Convention General Trust.	56
China Council *(adviesraad voor duurzame ontwikkeling)*	100
Control of Chemicals (OESO) *(veiligheid van chemische producten)*	20
International Resource Panel *(informatie over gebruik natuurlijke hulpbronnen)*	100
Totaal	**1.607**

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

Ontvangsten (€ 0,8 miljoen)

Dit betreft de bijdrage van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma (Euspa) voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 78 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 19

	2026
juridisch verplicht	74%
bestuurlijk gebonden	5%
beleidsmatig gereserveerd	21%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 11,0 miljoen) is 74% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 58% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de verplichtingen op basis van internationale afspraken aan het Rijksvastgoedbedrijf voor de exploitatie kosten van het Galileo Reference Center (einddatum april 2047) te Noordwijk en het Galileo Sensor Station op Bonaire (einddatum april 2043) en de opdracht aan de Rijksdienst Caribisch Nederland voor het onderhoud en beheer van het GSS. Ook de opdrachten inzake de door de Europese secretariaten te leveren technische bijstand in het kader van het INTERREG VI programma zijn juridisch verplicht voor de totale looptijd van het programma (einddatum 2027). Dit geldt eveneens voor de jaarlijkse opdracht aan het Nederlands Space Office voor de dienstverlening in het kader van het programma ruimtevaart.
2. **Subsidies**. Het subsidiebudget is op grond van een incidentele subsidie aan de Jongerenmilieuraad 100% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 bij deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RIVM, RWS en RVO zijn voor 100% juridisch verplicht. De bijdrage aan RIVM betreft de capaciteitsinzet voor het Nationaal Milieu Programma. De bijdrage aan RWS betreft de capaciteitsinzet voor onder andere de uitvoering van de Antarcticaregelgeving. De bijdrage aan de RVO is bestemd voor de afwikkeling van de subsidieregelingen Interreg en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van enkele Europese programma's.
4. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**. De bijdrage aan internationale organisaties is voor 87% juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken (zie tabel 77 Bijdragen (inter)nationale organisaties voor detailinformatie).

2.9 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur - en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.

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

Tabel 79 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**62.429**	**79.384**	**54.870**	**54.689**	**54.457**	**57.659**	**57.458**
Uitgaven	**63.254**	**71.812**	**60.816**	**58.839**	**57.357**	**57.659**	**57.458**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	63.254	71.812	60.816	58.839	57.357	57.659	57.458
Ontvangsten	**895**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 80 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	In lijn met de Europese zero pollution ambitie in 2050 stelt het kabinet zich ten doel dat verontreiniging is teruggebracht tot een niveau dat niet schadelijk is voor mens en milieu. Het kabinet heeft hiervoor tussendoelen gesteld voor 2030. Via het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt in samenwerking met decentrale overheden gewerkt aan het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Het SLA is ondertekend door 139 partijen en voorziet in kennissessies, kennisuitwisseling, netwerkbijeenkomsten en ondersteuning van maatregelen d.m.v. subsidieregelingen o.b.v. cofinanciering. Voor het terugdringen van geluid wordt uitvoering gegeven aan de regels voortvloeiend uit het programma SWUNG , zoals vastgelegd onder de Omgevingswet.
Regisseren	De minister is verantwoordelijk voor de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Het betreft het stimuleren van een gezonde leefomgeving door vermindering van luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluid- en trillingshinder. IenW coördineert de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden en emissieplafond worden vervolgens geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving, en (zo nodig) doorvertaald naar doelstellingen over sectoren en milieuthema's. Specifiek op het gebied van stallen is de minister van IenW verantwoordelijk voor de regelgeving op het gebied van emissies van ammoniak, fijnstof en geur. Verder wordt ondersteuning gegeven aan gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtemissies en aan gemeenten, provincies en waterschappen bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport).

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie
Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Onderstaande beleidsinformatie voor Lucht en Geluid geeft inzicht in de voortgang van het beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidhinder. Voor het monitoren van de voortgang in realisatie tot de luchtkwaliteitsdoelstellingen wordt gebruik gemaakt van een aantal meetbare indicatoren.

Voor het Schone Lucht Akkoord gebeurt dit door het tweejaarlijks monitoren van de gerealiseerde/verwachte gezondheidswinst in 2030 t.o.v. 2016. Onder de National Emission reduction commitments (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284) bestaat de verplichting om jaarlijks de historische emissies en toekomstige emissieramingen voor luchtverontreinigende stoffen te rapporteren, met als doel het voldoen aan de nationale emmisie plafonds in 2030. Het betreft de emissietotalen voor heel Nederland gebaseerd op de cijfers van de Emissieregistratie en de luchtramingen van het PBL. Deze indicator geeft inzicht in de effectiviteit van het (inter)nationale bronbeleid.

Onder de Omgevingswet worden de rijksomgevingswaarden voor lucht kwaliteit langs wegen en nabij veehouderijen gemonitord met het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hiermee wordt getoetst of aan de Europese normen wordt voldaan en of aanvullend beleid nodig is om bestaande overschrijdingen op te lossen of verwachte overschrijdingen in de toekomst te voorkomen.

Voor Lucht en Geluid zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen of wordt verwezen naar relevante beleidsinformatie die verbonden zijn met de doelstellingen.

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

Tabel 81 Doelenboom artikel 20

Algemene doelstelling		
Het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur - en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.	Het reguleren en verminderen van hinder door geluid in de fysieke leefomgeving middels normering en sanering van te hoog belaste situaties (weg en spoor).	Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1.Voldoen aan de EU grenswaarden 2030	1. Aanpak van bestaande geluidhinder door het treffen van geluidbeperkende en geluidwerende maatregelen.	1. Creëren en in stand houden van een decentraal vergunningsstelsel onder de Omgevingswet, waarmee emissies genormeerd en stalinnovaties beoordeeld en geborgd kunnen worden.
2. Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen (bronbeleid)		2. Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. RIVM. Monioringsrapportage luchtkwaliteit.	1. Kengetallen voortgang van geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale, waterschaps- en Rijkswegen.	1. RIVM. Monioringsrapportage luchtkwaliteit.
2. NEC (emissiedoelen),		2. NEC (emissiedoelen),
		Beleidsinformatie

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het realiseren van de nul vervuilingsambitie in 2050 met 2030 als (formeel) tussendoel
Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving en stelt daarvoor in 2030 tussendoelen om toe te werken naar de nulvervuilingsambitie in 2050. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit en realiseren van 50% gezondheidswinst (in 2030 ten opzichte van 2016) werkt het kabinet ook samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord aan maatregelen om de lucht kwaliteit te verbeteren en gezondheidswinst te realiseren. Het betreft onder andere maatregelen gericht op emissiereductie in de sectoren wegverkeer en mobiele werktuigen, binnenvaart en havens, industrie, houtstook en landbouw. Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof. Periodiek worden het realisatiecijfer en de voortgang van de maatregelen gemonitord.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn twee subdoelstellingen geformuleerd. Subdoelstelling 1 richt zich op het voldoen aan de EU grenswaarden in 2030 en subdoelstelling 2 op het reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen.

Subdoelstelling 1: Voldoen aan de EU grenswaarden in 2030
De minister van IenW is verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. Het doel van de monitoring is het inzichtelijk maken van de ontwikkeling in luchtkwaliteit in Nederland. Met de monitoring wordt geborgd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen en anderzijds biedt het inzicht in de ontwikkelingen richting de lange termijn ambitie in 2050. Met de monitoring wordt een vinger aan de pols gehouden op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten en kan, indien nodig, bijsturing plaatsvinden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit
Elk jaar toetst het RIVM de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof aan de Europese richtlijn Luchtkwaliteit. In 2024 is de rapportage over het jaar 2023 uitgekomen. De waarden zijn getoetst aan de toen geldende normen. In 2024 zijn er namelijk nieuwe normen afgesproken voor de luchtkwaliteit. Maar deze gelden dus niet voor het jaar 2023, omdat toen nog de oude normen van kracht waren. In de rapportage wordt wel ook vooruit gekeken naar het jaar 2030. In dat jaar moet Nederland aan de nieuwe normen voldoen.

In 2023 was de luchtkwaliteit beter dan in 2022 en voldeed Nederland bijna overal aan de grenswaarden voor fijnstof. Slechts bij een enkel stuk weg en enkele veehouderijen werden de normen niet gehaald. Voor stikstofdioxide voldeed Nederland overal aan de normen.Ook blikt het RIVM vooruit naar het jaar 2030, vanaf dan wordt er gecontroleerd of Nederland aan de nieuwe normen voldoet. Uit de prognose voor 2030 blijkt dat de verwachte verschoning van de luchtkwaliteit op basis van de dalende emissies doorzet. Ondanks deze verschoning blijkt ook dat het huidige beleid niet volstaat om overal in Nederland aan de aangescherpte grenswaarden in 2030 te voldoen. Dit maakt duidelijk dat inzet en samenwerking voor schone lucht noodzakelijk blijft (Kamerstukken II, vergaderjaar 2024-2025, 30175, nr. 460).

Subdoelstelling 2: Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtver vuilende stoffen (bronbeleid).
In 2026 worden de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn Luchtkwaliteit afgerond. Voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie wordt de actie agenda Industrie en omwonenden tevens verder uitgevoerd.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Emissie luchtverontreinigende stoffen (kton/jr)
De doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen zijn vastgelegd in de National Emission reduction commitments (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd. Doordat nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren kunnen ook cijfers van eerdere jaren nog enigszins zijn aangepast.

Tabel 82 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2020	2022	2023	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
SO_2	198	79	68	36	20	20	18	**49**	17	**32**
NO_x	630	452	395	313	178	162	152	**218**	118	**154**
NH_3	347	175	155	134	125	120	116	**135**	101	**121**
VOS[2]	509	267	204	191	162	155	153	**186**	154	**177**
$PM_{2,5}$ [3]	57	35	29	22	14	14	14	**18**	13	**15**

Bron: www.emissieregistratie.nl.

Toelichting
De ramingen komen uit het PBL-rapport «Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen» van maart 2025. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit. Eerstvolgende actualisatie vindt plaats begin 2027.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Het reguleren en verminderen van hinder door geluid in de fysieke leefomgeving middels normering en sanering van te hoog belaste situaties (weg en spoor).
Met de implementatie van de Omgevingswet zijn regels vastgesteld met betrekking tot de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen en wordt een helder verband gelegd tussen gezondheid en geluidshinder. Tevens zijn doelen voor en grenzen aan de maximale blootstelling aan geluid gesteld en wordt een basisbeschermingsniveau voor gezondheid geboden door geluidproductieplafonds vast te stellen en eisen te stellen aan omgevingsplannen en projectbesluiten. Het beschermingsniveau onder de Omgevingswet is in grote lijnen gelijk aan het beschermingsniveau onder de Wet geluidhinder. In situaties die niet aan deze doelen en uitgangspunten voldoen, worden op kosten van het Rijk saneringsmaatregelen getroffen om de bescherming te verbeteren.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling is één subdoelstelling geformuleerd dat zich richt op de aanpak van bestaande geluidhinder.

Subdoelstelling 1: Aanpak van bestaande geluidhinder door het treffen van geluidbeperkende en geluidwerende maatregelen.
Op basis van ervaringen met de uitvoering van de geluidregels onder de Omgevingswet worden waar nodig aanpassingen aan de betreffende regelgeving doorgevoerd. Waar het geluidsanering betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar situaties met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot.

Naar aanleiding van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (Motie Schonis Kamerstuk 35 000 A, nr. 60) vindt naar verwachting in 2025 besluitvorming plaats omtrent de wijzingen van de regelgeving gericht op nieuwe inzichten ten aanzien van geluid en spoorverkeer. In 2026 worden deze wijzingen concreet uitgewerkt. Waar het gaat om geluidhinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving opgesteld en zal de ontwerp regelgeving aan de Kamer worden aangeboden.

Met betrekking tot trillingshinder langs het spoor is voorzien dat in 2026 verdere beleidsontwikkeling zal plaatsvinden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Overzicht sanering verkeerslawaai
Onderstaande gegevens geven inzicht in de voortgang van geluidsanering langs zowel gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen. De sanering langs gemeentelijke en provinciale wegen wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies onder het regime van de Wet geluidhinder onder overgangs recht. De sanering langs de Rijksinfrastructuur wordt door RWS en ProRail uitgevoerd onder de Wet milieubeheer onder overgangsrecht (zie ook de betreffende passages bij de artikelen 14 en 16 voor wegen en spoorinfra). De geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale- en waterschapswegen onder het regime van de Omgevingswet wordt uitgevoerd door gemeenten, provincies en waterschappen naast de saneringen onder het regime van de Wet geluidhinder.

Tabel 83 Kengetal: Overzicht Sanering Verkeerslawaai

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	**A-lijst**	**Overig**	**Totaal**
Totaal	77.355	335.800	413.155
Gereed 1980–1990 (schatting)		40.000	40.000
Gereed 1990 t/m 2024	68.800	126.444	195.244
verwacht 2025	200	2.500	2.700
Restant per einde 2025	**8.355**	**166.856**	**175.211**
verwacht 2026	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2026	**8.155**	**164.356**	**172.511**

Sanering Wet Geluidhinder	**aantal woningen**		
Rijksinfrastructuur	**Rijkswegen**	**Spoorwegen**	**Totaal**
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.231	6.006
Gereed t/m 2024	680	4.579	5.259
Verwacht 2025	–	100	100
Restant einde 2025	95	552	647
verwacht 2026	95	139	234
Verwacht restant per einde 2026	–	413	413

Bron: BSV

Toelichting
De eerste tabel betreft de sanering van woningen vanwege gemeentelijke en provinciale wegen onder het regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft woningen met de hoogste geluidsbelastingen. Voor het jaar 2026 is de verwachting in totaal 2.700 woningen te saneren.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering Rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluid milieubeheer) nog onder het regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege Rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

De sanering vanwege Rijkswegen betreft nog één project dat naar verwachting in 2026 zal worden afgerond. Voor 2026 wordt verwacht dat 234 woningen gesaneerd worden.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen hebben negatieve gevolgen voor milieu, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ammoniak heeft daarnaast negatieve gevolgen voor de natuur. Het is daarom van belang emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen te verminderen. Hierbij worden best beschikbare technieken toegepast. IenW is daarbij verantwoordelijk voor het stellen van emmissiegrenswaarden voor ammoniak en fijnstof en het stellen van normen voor geurhinder van veehouderijen. IenW geeft daarmee uitvoering haar verantwoordelijkheid voor het stelsel voor leefomgeving, dat ziet op de regels voor het verminderen van emissies uit stallen naar de lucht. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2026 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en de beoordeling en borging van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn 2 subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Creëren en in stand houden van een decentraal vergunningsstelsel onder de Omgevingswet, waarmee emissies genormeerd en stalinnovaties beoordeeld en geborgd kunnen worden.
De minister van IenW is verantwoordelijk voor de regelgeving op het gebied van emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen. Onderdeel hiervan is de systematiek van het beoordelen en borgen van (nieuwe) stalsystemen in het kader van deze regelgeving. IenW werkt ook in 2026 samen met LVVN in het Programma Vernieuwing Stalbeoordeling voor een toekomstbestendige veehouderij. Het doel is daarbij is dat het stelsel een bouwsteen vormt voor vergunningverlening, doelsturing, toepassing van continu meten en het met vertrouwen toepassen van innovaties.

Subdoelstelling 2: Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.
Het beleidsdoel voor geurhinder rond stallen betreft het verminderen van geurbelasting voor omwonenden uit stallen. Hierbij wordt ingezet op herziening van de regelgeving en onderzoek naar aanpak die uitgaat van een andere manier van geur meten. Het uitgangspunt hierbij is het vinden van een goede balans tussen de belangen van omwonenden, veehouders en medeoverheden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1 en 2
Meetbare gegevens zijn ook opgenomen bij specifieke doelstelling 1 van artikel 20.

Beleidsinformatie
Op Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl) staat relevante beleids informatie over het stelsel rondom de leefomgeving. Hier kunt u onder andere informatie vinden over het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In het Bal stelt het Rijk algemene regels voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Het Bal geldt voor alle partijen die actief zijn in de fysieke leefomgeving – burgers, bedrijven en overheid. In het Bkl staan regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring. Het Bkl geldt voor het Rijk en decentrale overheden.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein Lucht en Geluid.

IenW werkt ook in 2026 samen met LVVN in het Programma Vernieuwing Stalbeoordeling voor een toekomstbestendige veehouderij. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2026 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en de beoordeling en borging van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars

Met betrekking tot de aanpak van geluidshinder en trillingshinder langs het spoor vindt in 2026 verdere beleidsontwikkeling plaats. Tevens wordt verder gewerkt aan de nieuwe regelgeving inzake geluidhinder van windturbines.

In 2026 worden de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn Luchtkwaliteit afgerond en wordt de actie agenda Industrie en omwonenden tevens verder uitgevoerd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 84 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**62.429**	**79.384**	**54.870**	**54.689**	**54.457**	**57.659**	**57.458**
	Uitgaven	**63.254**	**71.812**	**60.816**	**58.839**	**57.357**	**57.659**	**57.458**
20.1	**Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder**	**63.254**	**71.812**	**60.816**	**58.839**	**57.357**	**57.659**	**57.458**
	Opdrachten	*12.345*	*17.158*	*10.270*	*9.322*	*8.848*	*8.750*	*8.820*
	Geluid- en luchtsanering	5.206	6.638	4.909	3.999	3.548	3.523	3.558
	Waarvan RWS	223	307	592	592	592	592	592
	Waarvan RIVM	6.532	7.581	3.258	3.258	3.258	3.258	3.258
	Overige opdrachten	384	2.632	1.511	1.473	1.450	1.377	1.412
	Bijdrage aan agentschappen	*20.820*	*18.810*	*22.940*	*22.939*	*22.939*	*22.921*	*22.646*
	Bijdrage aan agentschap RWS	3.695	3.755	3.488	3.488	3.489	3.488	3.488
	Bijdrage aan agentschap KNMI	15	25	15	15	15	0	0
	Bijdrage aan agentschap RVO	1.090	1.157	691	691	691	691	691
	Bijdrage aan agentschap RIVM	16.020	13.873	18.746	18.745	18.744	18.742	18.467
	Bijdrage aan medeoverheden	*29.602*	*35.788*	*27.569*	*26.555*	*25.545*	*25.510*	*25.514*
	Uitvoering geluidsanering	25.419	30.613	25.569	25.555	25.545	25.510	25.514
	Programma NSL en SLA	4.183	5.175	2.000	1.000	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*89*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	89	0	0	0	0	0	0
	Bekostiging	*398*	*56*	*37*	*23*	*25*	*478*	*478*
	Overige bekostiging	398	56	37	23	25	478	478
	Ontvangsten	**895**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder (€ 60,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 10,3 miljoen)
– *Geluid- en luchtsanering (€ 4,9 miljoen).* Het ministerie van IenW verstrekt uitvoerings- en onderzoeksopdrachten met het doel het tegengaan van geluidhinder, verbetering van de luchtkwaliteit en ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen te verminderen. Hierbij gaat het met name om de opdracht (€ 4,3 miljoen) aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV), voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai gericht op het saneren van geluidshindersituaties. Deze opdracht draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 2.
Daarnaast worden er diverse opdrachten verstrekt (€ 1,4 miljoen) ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving.
Deze opdrachten dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1, 2 en 3.

– *Waarvan RWS (€ 0,6 miljoen) en RIVM (€ 3,3 miljoen).* Er worden opdrachten verstrekt aan RIVM en RWS ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.
  Deze opdrachten dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1, 2 en 3.
– *Overige opdrachten (€ 1,5 miljoen).* Er worden opdrachten verstrekt aan RVO (€ 0,3 miljoen) en overige partijen (€1,2 miljoen) met het doel de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.
  Deze opdrachten dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan agentschappen (€ 22,9 miljoen)
– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 3,5 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan Rijkswaterstaat (RWS) voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van diverse werkzaamheden ten behoeve van het programma Lucht en Geluid en het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving. Het gaat hierbij onder meer om de algemene ondersteuning en het voeren van het secretariaat, de monitoring van de voortgang en doelbereik in het kader van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige vraagstukken in relatie tot het verbeteren van de luchtkwaliteit, het reduceren van geluidhinder en geuroverlast uit stallen.
  Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1, 2 en 3.
– *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,015 miljoen).* Dit betreft een kleine bijdrage gedaan aan het KNMI voor de ondersteuning van het stookalert.
  Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1 en 3
– *Bijdrage aan agentschap RVO (€ 0,7 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de uitvoering van de Specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA) en werkzaamheden gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen en het beperken van geurbelasting voor omwonenden.
  Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1 en 3
– *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 18,7 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren, geluidhinder tegen te gaan en geur - en fijnstof emissies uit stallen te voorkomen of te beperken. Daarnaast ondersteunt het RIVM het beleid bij een groot aantal (vaak wettelijk vastgelegde) reguliere taken, zoals monitoring- en rapportageverplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en geur. Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1, 2 en 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 27,6 miljoen)
– *Uitvoering geluidsanering (€ 25,5 miljoen).* Hierbij gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluid hinder door het verkeer. Dit in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai. Deze bijdragen dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 2.

– *Programma NSL en SLA (€ 2,0 miljoen).* Van genoemde middelen is € 1,5 miljoen gereserveerd voor de afwikkeling van eerdere toekenningen inzake de SPUK- SLA middels welke financiële steun is gegeven aan gemeentes en provincies voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst.. Daarnaast is € 0,5 miljoen beschikbaar voor de Regeling specifieke uitkeringen voor het oplossen van fijnstofknelpunten rondom veehouderijen. Deze bijdragen dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1 en 3.

Bekostiging (€ 0,04 miljoen)
– *Overige bekostiging (€ 0,04 miljoen).*Deze middelen zijn bedoeld voor de financiering van het Milieu onderzoeksprogramma dat wordt uitgevoerd door TNO en draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1, 2 en 3.

Ontvangsten (€ 1,0 miljoen)
In 2026 worden ontvangsten verwacht (€ 1,0 miljoen) van het Bureau Sanering Verkeerslawaai naar aanleiding van de afwikkeling van subsidietoekenningen in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 85 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 20

	2026
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	2%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 60,8 miljoen) is 97% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.
1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 82% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het gaat hierbij om een meerjarige opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai. Daarnaast zijn ook de opdrachten aan RIVM, RVO en RWS juridisch verplicht.
2. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RIVM, RVO en RWS zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidhinder te voorkomen of te beperken. De bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) betreft de uitvoering van de specifieke

uitkering Schone Lucht Akkoord en overige werkzaamheden gericht op het reduceren van emissie van fijnstof en het verminderen van geuroverlast uit stallen.
De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA) op het gebied van luchtkwaliteit en geluid.

3. **Bijdragen aan Medeoverheden.** De bijdrage aan medeoverheden is voor 100% juridisch verplicht. Het betreft de subsidieregeling Sanering verkeerslawaai voor 2026 (wordt elk jaar 100% uitgeput), de regeling (SPUK) Nadeelcompensatie veehouderijen en de afwikkeling van toekenningen inzake de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord.
4. **Bekostiging**. De middelen op het financieel instrument bekostiging zijn 100% juridisch verplicht en zijn bestemd voor de afwikkeling van de toekenning aan TNO.

2.10 Artikel 21 Circulaire Economie

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het bereiken van een circulaire economie in 2050.

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

Tabel 86 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**83.852**	**92.211**	**65.775**	**57.893**	**54.810**	**54.794**	**53.757**
Uitgaven	**63.648**	**86.070**	**69.734**	**70.714**	**63.276**	**53.474**	**53.552**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
5 Duurzame productketens	63.636	86.070	69.734	70.714	63.276	53.474	53.552
6 Natuurlijk Kapitaal	12	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**310**	**1.632**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 87 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken, stimuleert en financiert IenW duurzame initiatieven in de samenleving. Het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) bevat de beleidsinzet op het thema, waaronder de te nemen maatregelen. Het NPCE bevat algemene stimulerende maatregelen op het gebied van het verminderen van grondstoffen gebruik, substitutie van grondstoffen, levensduurverlenging en hoogwaardige verwerking in de productieketen. Daarnaast bevat het NPCE maatregelen voor prioritaire productketens, namelijk: consumptiegoederen, kunststoffen, bouw- en maakindustrie, biomassa, en voedsel. Ook bevat het NPCE ondersteunende maatregelen rond kennis en innovatie, onderwijs, arbeidsmarkt en gedrag, communicatie en voorlichting en ondersteuning van circulaire ondernemers via het Versnellingshuis Nederland Circulair!
Financieren	Het ministerie van IenW ondersteunt investeringen in productietechnieken die leiden tot minder milieudruk, kennis- en innovatieprojecten en faciliteert en ondersteunt daarnaast het bedrijfsleven om ketens circulair te maken. Bijvoorbeeld het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen.
Regisseren	Het ministerie van IenW heeft de coördinerende rol vanuit het kabinet.De minister van IenW is hierbij verantwoordelijk voor:Het borgen van circulariteit via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies naar water, bodem en lucht te voorkomen en bijdragen aan een verbeterde leveringszekerheid van grondstoffen.Daarnaast heeft de minister verantwoordelijkheid voor onder meer het verkrijgen van (meer) draagvlak en kennis, het monitoren van de effecten en de voortgang, en op basis hiervan het houden van overzicht en waar nodig bijsturen.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

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

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

Deze vier knoppen zijn voor de circulaire economie opgenomen als subdoelstellingen die bijdragen aan het realiseren van de algemene doelstelling van volledige circulariteit in 2050. Met een circulaire economie in 2050 bouwen we aan een economie die sterker, veerkrachtiger en waardevoller wordt naarmate ze circulairder wordt. Het effect is dan ook dat we het verdienvermogen van de Nederlandse economie versterken.

In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE, Kamerstukken II 32852, nr. 225) en de actualisatie hiervan die in de tweede helft van 2025 aan de Kamer wordt verzonden, is de Kamer geïnformeerd over de beleidsinzet en maatregelen van het kabinet. Het kabinet wil in 2050 een volledig circulaire economie hebben gerealiseerd en heeft het PBL gevraagd om over de voortgang te rapporteren. Het PBL doet dit met de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER), die eens in de twee jaar verschijnt en in samenwerking met andere kennisinstellingen wordt gemaakt. In de ICER van 2025 (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 352) is geconcludeerd dat het onwaarschijnlijk is dat met het huidige bestaande beleid de algemene doelstelling wordt gehaald.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. Deze doelenboom loopt vooruit op de concretisering van de nationale doelen zoals die opgenomen zullen worden in de actualisatie van het NPCE. Deze kunnen dan ook nog wijzigen als gevolg van de (politieke) discussie.

Tabel 88 Doelenboom artikel 21		
Algemene doelstelling Het bereiken van een circulaire economie in 2050		
Specifieke doelstelling Het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie wordt zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.		
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Vermindering van grondstoffengebruik met 15% in 2035 (t.o.v. 2016)	1. Vergroten aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen tot minimaal 55% in 2035.	1. Recycling van grondstoffen (minimaal 85%) en hoogwaardige recycling van grondstoffen (minimaal 15%)[1] in 2035.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Grondstoffengebruik in NL exclusief fossiele brandstoffen (mton en vermindering in %)	1. Aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen.	1. Aandeel recycling van grondstoffen (%) 2. Aandeel hoogwaardige recycling van grondstoffen (%)

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie wordt zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.
Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn drie subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Vermindering van grondstoffengebruik met 16% in 2035 (t.o.v. 2016).
Het verminderen van grondstoffengebruik kan bereikt worden door af te zien van het produceren of kopen van producten, deze te delen of ze efficiënter te maken (refuse/afwijzen, reduce/verminderen, rethink/ herover-wegen).

De meest voor de hand liggende bijdrage aan het verminderen van grond stoffengebruik is afzien van het maken of kopen van producten. Daardoor hoeven grondstoffen immers niet te worden gewonnen of geproduceerd. Voor de hand liggend wil niet zeggen dat het eenvoudig is. Het raakt namelijk aan de belangen van bedrijven, die producten willen verkopen, en aan de behoeften van burgers. De rijksoverheid kan bijvoorbeeld sturen op koopgedrag door middel van accijns en belastingen. Interventies die gericht zijn op minder consumeren, en die niet fiscaal van aard zijn, zitten veelal op het vlak van bewustwording.

Ook het afzien van een product met een korte levensduur en kiezen voor een kwalitatief beter product dat langer meegaat, is een oplossing. Hetzelfde geldt voor het duurder maken van grondstoffengebruik of milieu vervuilende diensten.

De rijksoverheid kan maatregelen nemen om burgers tot minder consumeren aan te zetten, zonder producten of diensten (veel) duurder te maken, bijvoorbeeld door waar mogelijk en relevant, te sturen op circulariteit in reeds bestaande subsidieregelingen.

Via opdrachten wordt onder meer door de uitvoeringsorganisaties RVO en RWS gewerkt aan de uitvoering, implementatie en uitwerking van de in het NPCE opgenomen maatregelen.

Een andere manier om grondstoffen te besparen is door het verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen. Dit kan bereikt worden door producten en onderdelen langer en intensiever te gebruiken

door hergebruik en reparatie (reuse/hergebruiken, repair/ repareren, refurbish/opknappen). Het circulair ontwerp en de repareerbaarheid van producten beïnvloeden de levensduur ervan. Bijvoorbeeld circulaire ambachtscentra en repaircafés dragen bij aan levensduurverlening. Een circulair ambachtscentrum is een locatie of netwerk waarin partijen zoals milieustraten, kringloopwinkels, reparatiespecialisten, onderwijs en het sociale domein samenwerken aan het verminderen van afvalstromen en het realiseren van hoogwaardig product- en materiaalhergebruik.

Subdoelstelling 2: Vergroten aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen tot 55% in 2035.
Verminderd primair grondstoffenverbruik kan bereikt worden door substitutie van grondstoffen: primaire grondstoffen vervangen door secundaire grondstoffen en duurzame biogrondstoffen die zo hoogwaardig mogelijk toegepast worden, of door andere, meer algemeen beschikbare grondstoffen met een lagere milieudruk (redesign/ herontwerp, recycle). Daarbij valt te denken aan secundaire grondstoffen, biogrondstoffen zoals hout, vlas en suikerbieten

Om dit doel te bereiken wordt de komende periode ingezet op de ontwikkeling, het actief ontsluiten en het gebruik van ontwerpmethodologie, toegepaste kennis en hulpmiddelen, bijvoorbeeld via de subsidieregeling KIA-CE en diverse subsidies voor wetenschappelijk onderzoek van NWO in het kader van KIA-CE en het creëren van (wettelijke) incentives om ondernemers tot circulair ontwerpen aan te zetten. Tevens wordt bijvoorbeeld ingezet op een verplichting tot het gebruik van bepaalde hoeveelheden gerecycled materiaal in Europese regelgeving zoals onder de Europese Ecodesign-verordening. De afgelopen jaren zijn middelen toegekend vanuit het Nationaal Groeifonds voor de financiering van innovaties voor biobased bouwen, productie van biobased plastics, recycling van plastics, circulair ontworpen zonnepanelen en batterijen. Deze programma's lopen de komende 8 tot 10 jaar door.

Subdoelstelling 3: Recycling van grondstoffen (82%) en hoogwaardige recycling van grondstoffen (15%) in 2035.
Hoogwaardige verwerking is de kringloop sluiten door recycling van materialen en grondstoffen, zodat er minder afval wordt verbrand of gestort én er meer hoogwaardig aanbod van secundaire grondstoffen ontstaat (recycle).

Als een product of materiaal wordt weggegooid of afgedankt, hebben we het over afval. De eigenaar wil ervan af. Ook in een circulaire economie, waarin we producten en materialen zo lang mogelijk gebruiken, zal er nog sprake zijn van afval: er zijn altijd producten en materialen die voor de gebruiker geen nut meer hebben en waar hij vanaf wil. We proberen producten zo lang mogelijk in de oorspronkelijke staat en voor hetzelfde doel te gebruiken. Als dat echt niet meer kan, verwerken we de materialen zo goed mogelijk, zodat ze toch weer in een andere hoedanigheid gebruikt kunnen worden. Alleen wanneer recycling vanwege technische of economische redenen niet meer tot de mogelijkheden behoort, zullen we afval verbranden of storten. Dat doen we ook met materialen die vanwege de milieu-impact of vanwege de impact op de volksgezondheid niet geschikt zijn om in te zetten om andere materialen te maken.

Verder wordt onderzocht hoe de kwaliteit van gescheiden huishoudelijke afvalstromen verder kunnen worden verbeterd, hierin wordt onder meer nut en noodzaak van meer standaardisatie meegenomen. Om ervoor te

zorgen dat meer grondstoffen in de keten blijven voor recycling en niet worden verbrand of als zwerfvuil in het milieu komen, maken we onder meer gebruik van het instrument uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV). Met de UPV maken we per productgroep producenten verantwoordelijk voor (de kosten van) het inzamelen en recyclen van gebruikte producten.

Via opdrachten wordt onder meer door de uitvoerings organisaties RVO en RWS gewerkt aan de uitvoering, implementatie en uitwerking van in het NPCE opgenomen maatregelen, zoals de bijdrage aan RWS voor de werkzaamheden aan de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan en de UPV's. Tevens wordt er ingezet op een stimuleringsprogramma ter ontwikkeling en opschaling van recycling.

Meetbare gegevens subdoelstelingen 1, 2 en 3
Het PBL rapporteert tweejaarlijks een groot aantal meetbare gegevens in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER). De rijkheid van de inhoud van de ICER is terug te vinden via de publicatie zelf (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 225). Deze gegevens worden hier daarom niet allemaal weergegeven (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 352).

Omdat de nationale doelen voor de circulaire economie recent zijn uitgewerkt (en zullen worden opgenomen in het NPCE) zijn nog niet alle gegevens opgenomen over indicatoren voor deze subdoelstellingen. Het PBL zal worden gevraagd hierover in de volgende ICER te rapporteren. Voor het jaarverslag over 2025 wordt nog gerapporteerd over de meetbare gegevens uit de begroting 2025; daarna komen deze te vervallen en worden de nieuwe indicatoren gehanteerd.

Het materiaalgebruik door eindconsumptie van zowel burgers als bedrijven noemen we Direct Material Consumption (DMC). Het materiaalgebruik door de gehele economie, het DMC plus wat er aan materiaal wordt gebruikt dat bestemd is voor de export noemen we de Direct Material Input (DMI). Het verschil is dus dat grondstoffen die worden geëxporteerd wel in de DMI zitten en niet in het DMC. Er is voor gekozen om de DMI als indicator te hanteren voor de subdoelstellingen vermindering van grondstoffen en vervangen van grondstoffen. In deze doelstellingen zijn alleen de fossiele energiedragers meegenomen die in producten worden verwerkt. Fossiele energiedragers die worden ingezet voor energiedoeleinden zijn dus niet meegenomen in de subdoelstellingen en de DMI. In de volgende versie van de ICER wordt hier naar verwachting over gerapporteerd. Dit geldt ook voor de percentages biogrondstoffen en secundaire grondstoffen die worden gebruikt in de economie t.o.v. het totaal aantal grondstoffen bestemd voor producten.

Tabel 89 Kengetal: Verwerking van afval in Nederland

	2014	2016	2018	2020	2022
Hoeveelheid in Nederland verwerkt afval (Mton)	66	65	66	64	66
Aandeel gerecycled afval in Nederland (in %)	80	80	80	78	80

In bovenstaande tabel is de ontwikkeling te zien van het totaal aan afval en het aandeel gerecycled afval. Aan het in kaart brengen van het percentage hoogwaardige recycling van grondstoffen wordt momenteel nog gewerkt.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

We leven in een tijdperk van transitie. Grondstoffen worden schaarser, geopolitieke spanningen nemen toe, en burgers, bedrijven en overheden worden geconfronteerd met de grenzen van de huidige mogelijkheden. Het kabinet ziet hierin niet alleen de risico's, maar ook kansen.

In 2023 heeft het kabinet het Nationaal Programma Circulaire Economie vastgesteld (NPCE 2023-2030). In dit programma staan doelen om de transitie naar een circulaire economie te versnellen en een groot aantal maatregelen, veelal toegespitst op specifieke groepen van producten. Het NPCE wordt tweejaarlijks geactualiseerd, in 2025 verschijnt de eerste actualisatie. Waarin onder meer is voortgebouwd op de conclusies van de Integrale Circulaire Economie Rapportage 2025 (ICER) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In de actualisatie staan een vertaling in concretere doelen, een herziene governance en deels aangescherpte maatregelen. In 2026 geven we de transitie naar een circulaire economie daarmee een nieuwe impuls.

De circulaire economie is slim ondernemen, onafhankelijker worden, grip krijgen op kosten en bouwen aan een sterkere, onafhankelijkere, veerkrachtigere en waardevollere economie.

Het kabinet wil in 2026 ondernemers helpen die circulair ondernemen. Circulair ondernemen opent immers de deur naar nieuwe verdienmodellen, hogere klantwaarde, en een aantrekkelijk werkgeversmerk. Het is de rol van de overheid om condities te scheppen waarin het bedrijfsleven goed kan werken en zo duidelijkheid te creëren.

Via de Europese regelgeving pleit Nederland voor gelijke spelregels en een gelijk speelveld, zodat Nederlandse bedrijven zowel in de Europese context als mondiaal kunnen concurreren op weg naar circulaire ambities. In 2026 zal ook Europese regelgeving in werking treden. Zo zal de Europese Verordening betreffende verpakkingen en verpakkingsafval (verpakkingenverordening) in 2026 in werking treden. En zorgt de Ecodesign Verordening vanaf 19 juli 2026 er voor dat grote bedrijven geen onverkochte kleding, kledingaccessoires – zoals riemen – en schoenen meer mogen vernietigen (voor middelgrote bedrijven gaat dit in vanaf 19 juli 2030).

Een belangrijk instrument is de UPV. De systematiek van UPV's wordt gemoderniseerd en meer circulair gemaakt.

Belangrijk is bij zowel bestaand als nieuw beleid steeds rekening te houden met de gevolgen van beleid voor de uitvoering. Hiervoor wordt intensief overlegd met partijen in de uitvoering, bedrijfsleven, andere overheden en de inspecties.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 90 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**83.852**	**92.211**	**65.775**	**57.893**	**54.810**	**54.794**	**53.757**
	Uitgaven	**63.648**	**86.070**	**69.734**	**70.714**	**63.276**	**53.474**	**53.552**
21.5	**Duurzame Productketens**	**63.636**	**86.070**	**69.734**	**70.714**	**63.276**	**53.474**	**53.552**
	Opdrachten	*15.465*	*15.669*	*15.039*	*12.002*	*14.210*	*10.617*	*11.909*
	Uitvoering Duurzame productketens	8.003	7.621	2.693	2.549	2.028	878	2.170
	KF - Circulair doen en gedrag	72	551	2.456	2.506	2.742	2.792	2.792
	KF - Plastics norm	211	0	0	0	0	0	0
	KF - Biobased bouwen	24	389	2.993	0	2.493	0	0
	Overige opdrachten	7.155	7.108	6.897	6.947	6.947	6.947	6.947
	Subsidies (regelingen)	*19.031*	*38.056*	*24.034*	*29.808*	*21.596*	*11.443*	*10.529*
	Subsidies duurzame productketens	14.894	19.274	11.586	17.430	9.891	5.908	6.154
	KF - DEI + CE	0	2.845	7.738	9.768	7.825	2.025	1.125
	KF - circulair doen en gedrag	1.009	560	2.610	2.610	3.560	3.510	3.250
	KF - Plastics norm	3.128	15.297	2.000	0	0	0	0
	KF - Biobased Bouwen	0	80	100	0	320	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*26.870*	*30.193*	*27.250*	*26.962*	*26.903*	*30.847*	*30.547*
	Bijdrage aan RWS	12.254	13.452	13.255	13.255	13.255	13.255	13.255
	Bijdrage aan RVO	13.595	15.855	12.989	12.701	12.642	16.586	16.286
	Bijdrage aan RIVM	1.021	886	1.006	1.006	1.006	1.006	1.006
	Bijdrage aan medeoverheden	*1.655*	*1.546*	*2.844*	*1.375*	*0*	*0*	*0*
	Caribisch Nederland afvalbeheer	1.655	645	2.844	1.375	0	0	0
	Overige bijdragen	0	901	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*60*	*51*	*51*	*51*	*51*	*51*	*51*
	Overige bijdragen	60	51	51	51	51	51	51
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*555*	*555*	*516*	*516*	*516*	*516*	*516*
	Overige bijdragen	555	555	516	516	516	516	516
21.6	**Natuurlijk kapitaal**	**12**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Opdrachten	*12*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Ultvoering Natuurlijk Kapitaal	11	0	0	0	0	0	0
	Overige opdrachten	1	0	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**310**	**1.632**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. Alle genoemde uitgaven dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1. De grotere uitgaven worden gekoppeld aan de onderliggende subdoelstellingen.

5. Duurzame productketens (€ 69,7 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 15,0 miljoen)

– *Uitvoering Duurzame Productketens (€ 2,7 miljoen).* Dit betreft de jaarlijkse IenW brede opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) op verschillende beleidsterreinen, waaronder klimaatadaptatie, water en bodem, circulaire economie, luchtkwaliteit en de publicatiereeks gevaarlijke stoffen. De Europese Commissie gaat uit van een model waarbij per lidstaat één nationaal Normalisatie-insituut aangewezen kan worden. Op grond van Verordening 1025:2012 is NEN door De Staat der Nederlanden aangewezen als nationale normalisatie instelling. De kerntaken van NEN zijn het faciliteren van de toegang tot het nationale normalisatieproces voor Nederlandse stakeholders en het faciliteren van de Nederlandse inbreng in Europees (CEN/CENELEC) en mondiaal verband (ISO/IEC). NEN is een stichting zonder winstoogmerk welke als neutrale partij zorgt dat stakeholders tot verschillende typen afspraken, zoals normen, praktijkrichtlijnen (NPR), technische afspraken (NTA) en certificatieschema's (NCS) kunnen komen. Voor 2026 gaat het om een opdracht van € 2,2 miljoen en draagt bij aan subdoel 1.
– *KF: Circulair doen en gedrag (€ 2,5 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het bevorderen van circulair doen en gedrag. Het betreft een bedrag van € 2,5 miljoen in 2026 en cumulatief € 10,8 miljoen in de periode 2026 – 2030. Dit betreft opdrachten omtrent duurzaamheid in het onderwijs, de arbeidsmarkt en het uitwerken en uitvoeren van een gedragsstrategie en dragen voornamelijk bij aan subdoel 1.
– *KF: Biobased bouwen (€ 3,0 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het opzetten van ketens van boeren, verwerkende industrie en bouwers voor het opschalen van de beschikbaarheid en toepassing van biobased bouwmaterialen. Het betreft een bedrag van € 3,1 miljoen in 2026 en €2,8 miljoen in 2028 voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector en dragen bij aan subdoel 2.
– *Overige opdrachten (€ 6,9 miljoen).* Dit betreft € 5,7 miljoen aan opdrachten aan RWS. Het gaat hier om jaaropdrachten in het kader van de circulaire economie en beleidsondersteuning en advies (BOA). Daarnaast gaat het om € 1,1 miljoen aan opdrachten ter ondersteuning van de circulaire economie bij RVO en een jaarlijkse opdracht van € 0,1 miljoen aan het RIVM.

Subsidies (€ 24,0 miljoen)

– *Subsidies duurzame productketen (€ 11,6 miljoen).* De RVO voert namens IenW de volgende subsidieregelingen uit:
  - Energie & Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling (EKOO): Circulaire Economie (€ 1,0 miljoen), welke bijdraagt aan subdoel 1.
  - Circulaire ketenprojecten (€1,9 miljoen), welke bijdraagt bij aan subdoel 1.
  - Circulair investeren en opschalen (€ 3,5 miljoen), welke bijdraagt aan subdoel 1 en 3.
  - Het resterende budget van € 5,2 miljoen wordt besteed aan verschillende begroting- en incidentele subsidies. Hiervoor wordt verwezen naar de tabel begrotingssubsidies.
– *KF: DEI+CE (€ 7,7 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor de continuering van de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) Circulaire Economie, als onderdeel van het meerjarenprogramma Klimaat 2024. De regeling DEI+ Circulaire economie draagt bij aan en is bedoeld voor het innovatieproject voor de recycling van afval, hergebruik van producten en

pilots voor biobased grondstoffen die tegelijkertijd bijdragen aan CO2 reductie. Het betreft € 7,7 miljoen in 2026 en cumulatief €20,7 miljoen in de periode 2027 – 2030. Deze regeling draagt bij aan subdoel 3.
– *KF: Circulair doen en gedrag (€ 2,6 miljoen)*. Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het bevorderen van circulair doen en gedrag. Het betreft een bedrag van € 2,6 miljoen in 2026 en cumulatief € 12,9 miljoen in de periode 2027 – 2030. Het betreft de subsidieregeling omtrent duurzame scholenaanpak. Daarnaast betreft het een subsidie ter ontwikkeling van de circullar skills van werkenden. Deze regeling draagt bij aan subdoel 1.
– *KF: Plastics norm (€ 2,0 miljoen)*. Dit betreft de middelen welke overgekomen zijn vanuit het Klimaatfonds voor subsidieregelingen voor de circulaire plastic hub en het kennisprogramma. Specifiek gaat het om de Subsidieregeling Energie en Klimaatonderzoek en ontwikkeling (EKOO) Circulaire Plastics (€ 2 miljoen). Deze regeling heeft het doel om innovatieve producten of processen te ondersteunen op het gebied van circulaire plastics en draagt bij aan subdoel 1.
– *KF*: *Biobased bouwen (€ 0,1 miljoen).* Dit betreft de middelen welke overgekomen zijn vanuit het Klimaatfonds omtrent Biobased Bouwen. Het betreft de subsidie aan RVO voor het opzetten en uitvoeren van Small Business Innovation Research (SBIR) in het kader van biobased bouwen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 27,3 miljoen).
– *Bijdrage aan RWS (€ 13,3 miljoen).* Rijkswaterstaat stelt met deze bijdrage capaciteit beschikbaar voor beleidsondersteunende en advieswerkzaamheden op het gebied van CE in de regio en in de bouw, maar ook uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar IenW – mede namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van alle specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
– *Bijdrage aan RVO (€ 13,0 miljoen).* RVO stelt met deze bijdrage o.a. capaciteit beschikbaar voor de uitvoering van verschillende (subsidie)regelingen (hiervoor wordt verwezen naar de toelichting onder het financiële instrument subsidies), maar ook ter uitvoering van bijvoorbeeld de Milieu Investerings Aftrek/Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (MIA/VAMIL), het nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI), het versnellingshuis en duurzame scholenaanpak. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van alle specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
– *Bijdrage aan RIVM (€ 1,0 miljoen).* De bijdrage aan RIVM ziet op de werkzaamheden die RIVM uitvoert omtrent de monitoring impact maatschappelijk verantwoord inkopen, biotische reststromen en grondstoffen en recycling. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van alle specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 2,8 miljoen).
– *Caribisch Nederland Afvalbeheer (€ 2,8 miljoen).* Dit betreft de bijdragen aan het Openbaar Lichaam Bonaire voor het realiseren van duurzaam afvalbeheer via onder andere het programma Afvalbeheer op Maat en de uitvoering van het Natuur en milieuplan Caribisch Nederland.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,05 miljoen).
– *Overige bijdragen (€ 0,05 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) voor de Working Party on Resource Productivity and Waste (WPRPW), welke als doel heeft het vergroenen van huishoudelijk gedrag.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,5 miljoen).

– *Overige bijdragen (€ 0,5 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan de Stichting Milieukeur (SMK) (€ 0,3 miljoen) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) (€ 0,2 miljoen) voor overgedragen taken en werkzaamheden.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 91 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 21

	2026
juridisch verplicht	74%
bestuurlijk gebonden	26%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting

Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 103,7 miljoen) is 50% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 29% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de jaaropdrachten aan RWS, RIVM en RVO in het kader van circulaire economie. Daarnaast betreft de uitvoering door RVO van de ketendoorbraakprojecten.
2. **Subsidies**. Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen DEI+CE (2025), KIA CE (2025), de CIO (2025) en de begrotingssubsidies voor Milieu Centraal voor 31% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting. De subsidies hebben een tijdshorizon.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, RIVM en RVO zijn volledig (100%) juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan,

adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. Met de bijdrage aan RVO worden werkzaamheden bekostigd om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen en uitvoering te geven aan lopende subsidieregelingen. De agentschapsbijdrage aan RIVM betreft beleidsondersteuning bij onderzoeken omtrent microplastics, Grondstoffen Informatie Systeem (GRIS) en bijvoorbeeld maatschappelijk verantwoord inkopen.

4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget voor bijdragen aan medeoverheden is volledig (100%) juridisch verplicht en heeft betrekking op een bijdrage aan Caribisch Nederland voor de verbetering van het afvalbeheer op Bonaire en Sint-Eustatius.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's.** Het beschikbare budget is volledig (100%) juridisch verplicht. Het betreft middelen voor de bijdragen aan stichting Milieukeur (SMK) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel en de bijdrage aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

H. Fiscale regelingen

Fiscale regelingen

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

Tabel 92 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 21 (x € miljoen)

	2024	2025	2026
Vrijstelling groen beleggen box 3	111	49	60
Heffingskorting groen beleggen box 3	77	5	5
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	248	189	135
VAMIL	21	20	20

2.11 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisco's

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 93 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**255.607**	**83.172**	**106.971**	**85.986**	**97.746**	**122.135**	**129.281**
Uitgaven	**67.234**	**80.137**	**98.115**	**98.721**	**107.761**	**128.995**	**128.966**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	26.426	27.704	34.566	35.768	43.664	62.869	63.169
2 Veiligheid biotechnologie	7.523	6.968	6.014	6.014	6.014	6.014	6.014
3 Veiligheid bedrijven en transport	33.285	45.465	57.535	56.939	58.083	60.112	59.783
Ontvangsten	**420**	**1.028**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 94 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	- Het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en omgevingsdiensten worden gestimuleerd om de taken en verantwoordelijkheden op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein te versterken en te verbeteren. - Voor het bevorderen van omgevingsveiligheid en het verkleinen van milieurisico's wordt ingezet op kennisontwikkeling voor veilig en circulair ontwerpen en safe and circular design gestimuleerd. - Het stimuleren van de ontwikkeling van technologieën en methoden ten behoeve van de veiligheid, gezondheid en milieu. - Overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Waar nodig stimuleren van een goede toepassing van het voorzorgsbeginsel. - Het stimuleren van het leggen van dwarsverbanden in de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, o.a. met methodiekontwikkeling om de effecten van stoffen voor mens en milieu te bepalen (Impulsprogramma Chemische Stoffen 2023-2026). - Het voorkomen en beperken van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu door het stimuleren en ondersteunen van kennisontwikkeling bij bevoegde gezagen en het stimuleren van de aanpak van asbestdaken (via communicatie). - Het stimuleren van een veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, inclusief de ontwikkeling van nieuwe beoordelingsmethoden. - Risicobeheersing van biociden en gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw voor mens en milieu, door het stimuleren van minder gevaarlijke alternatieven.

Regisseren	- Normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd waardoor een level playing field bereikt wordt. - Integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. Dialoog met stakeholders waarin wordt gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. - Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan bijvoorbeeld het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van biotechnologie. - De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's). - Internationaal regels en normen vaststellen en aanscherpen waar nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor) - Internationaal verdragen ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen aangaan en nationaal uitvoeren waarbij continu aandacht is voor verbetering van de veiligheid. - Een helder kader bieden voor normstelling van stoffen met risico's voor water- en luchtkwaliteit. - Het reguleren van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu, inclusief het landelijk registreren van die emissies. - Het beheren van het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS), waarbij in 2026 zal worden gewerkt aan het afbouwen van het systeem en op een andere wijze beleggen van voor toezicht en handhaving benodigde meldingen. - Zorgen voor een goed Europees wettelijk kader voor veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, in het bijzonder de revisie van de Europese REACH-verordening op basis van de Europese Chemicaliënstrategie. - Zorgen voor onderhoud en adequate uitvoering van zowel de Europese biocidenverordening als de wetgeving voor gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw en het voorbereiden op de evaluatie en herziening van de biocidenverordening in 2026. - Bedrijven die een risico vormen voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving, worden gestimuleerd deze risico's te identificeren,te voorkomen en te beperken. - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen (moedwillige) verstoringen van onderdelen van installaties door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten en het identificeren van de dreigingen.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Omgevingsveiligheid en Milieurisico's zijn 3 specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen en relevante beleidsinformatie opgenomen die verbonden zijn met al deze doelstellingen.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. In de periodieke rapportage die dit jaar wordt opgesteld, onderzoeken we deze samengang verder en ook in hoeverre er meetbare gegevens beschikbaar zijn over veiligheid en de beleving daarvan.

Tabel 95 Doelenboom artikel 22

Algemene doelstelling		
Het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving, die ook als zodanig door de inwoners van Nederland wordt ervaren.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het opereren van bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving zijn veilig en burgers voelen zich veilig.	Voorkomen en beperken dat stoffen of gemodificeerde organismen (ggo's) leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.	Het beschermen van mens en milieu tegen de gevaren van ioniserende straling. De burgers voelen zich veilig.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Beperken of voorkomen van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).	1. Beperken van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).	1. Nucleaire kernreactoren opereren veilig.
2. Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is verzekerd van continuïteit en functioneert efficiënt en effectief ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving.	2. Elke (onderzoeks)activiteit die in Nederland met een ggo wordt uitgevoerd, gebeurt veilig voor mens en milieu.	2. Het radioactief afval wordt veilig opgeslagen bovengronds en in de toekomstige eindberging
	3. Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geminimaliseerd.	
	4. Het op de markt komen van zeer zorgwekkende stoffen door (chemische stoffen en biociden) wordt waar nodig en mogelijk op EU niveau	

Algemene doelstelling
Het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving, die ook als zodanig door de inwoners van Nederland wordt ervaren.
beperkt via alleen toe te laten op de markt nadat is voldaan aan de eisen van de REACH-verordening en Biociden-verordening.
Meetbare gegevens
1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).
2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).
Beleidsinformatie
1. Staat van de Veiligheid (SEVESO-bedrijven)
2. Atlas Leefomgeving
3. Onderzoek Beleving Woonomgeving CBS
4. Staat van de VTH
5. Jaarverslag ANVS

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het opereren van bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving zijn veilig en burgers voelen zich veilig.
IenW werkt in 2026 verder aan de omgevingsveiligheid zodat activiteiten met gevaarlijke stoffen in de industrie en het vervoer van gevaarlijke stoffen op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Dit houdt in: bedrijven opereren veilig, de leefomgeving is veilig ingericht en de burgers die wonen rondom bedrijven voelen zich veilig. Transport van en naar bedrijven is veilig. Ook internationaal wordt gewerkt aan het bevorderen van het veilig opereren van de industrie en het vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland. Op de veiligheidsvoorschriften wordt effectief toezicht gehouden. Burgers beschikken over voldoende mogelijkheden inspraak te leveren en informatie te vergaren over hun veiligheid. Rijk, provincies, gemeenten, ILT en omgevingsdiensten werken samen aan de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Dit stelsel vormt een belangrijke randvoorwaarde en middel voor het realiseren van de beleidsdoelen op veel terreinen. Naast de veiligheid van bedrijven en transport gaat het daarbij onder andere ook om water- en luchtkwaliteit, afval, bodem, stoffen waarbij het thema gezondheid nadrukkelijker wordt meegenomen.

Subdoelstelling 1: Beperken of voorkomen van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).
In wettelijke (internationale) regels wordt vastgelegd waaraan activiteiten met gevaarlijke stoffen moeten voldoen, gebaseerd op de stand van de techniek. Daarbij is ook oog voor relevante maatschappelijke ontwikkelingen, zoals het gebruik en de toepassing van stoffen die een belangrijke rol kunnen gaan spelen in de energietransitie. Waar mogelijk wordt geprobeerd verdere verbetering van de veiligheid van de activiteiten met gevaarlijke stoffen en daarmee gepaard gaande risico's, te bereiken. Dit gebeurt door middel van afspraken met bedrijven (bijvoorbeeld convenanten, maatwerkafspraken en safety deals).

Subdoelstelling 2: Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is verzekerd van continuïteit en functioneert efficiënt en effectief ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving.
Een sterk, efficiënt en effectief VTH-stelsel: het VTH-stelsel is verzekerd van continuïteit en functioneert efficiënt en effectief.
De bevoegdheid voor VTH ligt bij provincies en gemeenten die de uitvoering bij omgevingsdiensten, hebben belegd. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is stelselverantwoordelijk. Een sterk, efficiënt en effectief functionerend VTH-stelsel is essentieel voor een

werkend milieubeleid dat zorgt voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving voor de burger. In 2021 rapporteerden de commissie Van Aartsen en de Algemene Rekenkamer over het VTH-stelsel. De conclusie is dat het VTH-stelsel te vrijblijvend en te gefragmenteerd is, waardoor vermijdbare milieuschade ontstaat. Deze samenwerking is na 1 oktober 2024 voortgezet en dit is bekrachtigd met de Samenwerkingsafspraken versterking VTH-stelsel die begin 2025 zijn ondertekend. In de huidige samenwerkingsafspraken zijn de aandachtspunten robuuste omgevingsdiensten, kennisinfrastructuur, informatievoorziening en datakwaliteit. Om de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW het benodigd instrumentarium te geven om in te kunnen grijpen als provincies en gemeenten de VTH-taken niet goed uitvoeren, brengt het kabinet medio 2025 een wetsvoorstel in procedure.

Robuuste omgevingsdiensten: alle omgevingsdiensten voldoen aan de robuustheidscriteria.
Essentieel voor een sterk, efficiënt en effectief functionerend VTH-stelsel zijn robuuste omgevingsdiensten. Om dit te bereiken, moeten alle omgevingsdiensten op 1 april 2026 voldoen aan de in juli 2023 bestuurlijk vastgestelde robuustheidscriteria[1]. Het proces om tot robuuste omgevingsdiensten te komen, wordt vanuit het ministerie van IenW gemonitord. Ook worden de robuustheidscriteria vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur.[1] Kamerstukken 22 343, nr. 360.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Voorkomen en beperken dat stoffen of gemodificeerde organismen (ggo's) leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.
Chemische stoffen en biotechnologie (zoals genetisch gemodificeerde organismen) worden bij vele activiteiten in onze samenleving toegepast. Het beleid van IenW is er daarom op gericht om te voorkomen dat deze toepassingen (gezondheids-)risico's voor mens en milieu vormen, en waar dat nog niet kan, te beperken.

De toelating voor het op de markt brengen van chemische stoffen is in hoge mate EU geharmoniseerd via Europese strategische kaders (zoals de Europese Green Deal) en Europese wet- en regelgeving (zoals de REACH-verordening en de Biocidenverordening). In Nederland vindt vertaling plaats in nationale regelgeving (zoals Wet milieubeheer en Omge-vingswet) met onder meer de minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekken-de Stoffen, planvorming (Nationaal Milieubeleidsplan) en andere beleids-instrumenten en beleidsprogramma's (zoals het Impulsprogramma Che-mische Stoffen). Vanwege deze brede context wordt veel interdeparte-mentaal samengewerkt, en worden belanghebbende partijen en andere overheden betrokken om te zorgen voor een goede uitvoering van het beleid. De uitvoering is belegd bij externe organisaties (ZBO's, agent-schappen, etc.) met experts zoals het RIVM, Ctgb en ECHA.

In de biotechnologie volgen ontwikkelingen en innovaties zich steeds sneller op.[10]Daarbij zien we steeds meer beweging richting maatschappelijke toepassingen en de markt. Hierbij is de IenW-doelstelling om de veiligheid en gezondheid voor mens en milieu te waarborgen. Net als voor chemische stoffen is er voor activiteiten met ggo's veel verankerd in Europese regelgeving[11], die nationaal is geïmplementeerd. Daarbij

[10] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/03/14/beleidsevaluatie-veiligheid-biotechnologie-verkenning-aanvaardbaar-risico-en-compassionate-use
[11] Ondermeer via de Verordening inzake genetisch gemodificeerde levensmiddelen en diervoeders en de Richtlijnen rondom ingeperkt gebruik en introductie in het milieu

werkt IenW nauw samen met de betrokken departementen, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en onderzoeksinstellingen, waaronder Cogem en RIVM.

Subdoelstelling 1: Beperken van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).
Met oog op de veilige en gezonde leefomgeving rond activiteiten met gevaarlijke stoffen is wet- en regelgeving ontwikkeld om risico's af te wegen. Aandachtsgebieden helpen bij het inzichtelijk maken waar effecten optreden wanneer er iets misgaat bij risicovolle activiteiten in de nabijheid van locaties waar veel mensen wonen, werken of recreëren. Medeoverheden worden ondersteund bij het maken van die afweging onder andere door middel van de uitwisseling van best practices en voorlichting. Ook worden burgers geïnformeerd over activiteiten, zodat zij zich hier bewust van zijn en daar rekening mee kunnen houden bij de keuzes die zij maken. Deze informatie wordt beschikbaar gesteld, onder andere via de publiek toegankelijke Atlas Leefomgeving.

Subdoelstelling 2: Elke (onderzoeks)activiteit die in Nederland met een ggo wordt uitgevoerd, gebeurt veilig voor mens en milieu.
Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar 1) ggo-gebruik in ingeperkte ruimten, zoals laboratoria en procesinstallaties, 2) introductie van ggo's in het milieu en 3) marktintroductie van ggo's. Ingeperkt gebruik en introductie in het milieu van ggo's wordt op nationale schaal beoordeeld, marktautorisatie vindt op Europees niveau plaats. Dit gebeurt in het ggo-vergunningenstelsel, waarbij -afhankelijk van de karakteristieken van het ggo en de activiteiten die daarmee plaatsvinden- kennisgevingen en vergunningen met bijbehorende (inperkende) maatregelen worden verleend, met als doelstelling een ten hoogste verwaarloosbaar klein milieurisico, en in sommige (uitzonderlijke) gevallen een aanvaardbaar risico.

Subdoelstelling 3: Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geminimaliseerd.
Het gaat hierbij om stoffen met zeer schadelijke eigenschappen zoals kankerverwekkend of persistent, toxisch en mobiel. Doel is de emissies van deze stoffen zo veel mogelijk te weren uit de leefomgeving zodat de kans op schade voor gezondheid of milieu zo klein mogelijk wordt. Daartoe gelden een minimalisatieplicht en aanvullende verplichtingen voor specifieke bedrijven.

Subdoelstelling 4: Het op de markt komen van zeer zorgwekkende stoffen door (chemische stoffen en biociden) wordt waar nodig en mogelijk op EU niveau beperkt via alleen toe te laten op de markt nadat is voldaan aan de eisen van de REACH-verordening en Biociden-verordening.
Onder REACH moet informatie worden geleverd over gevaareigenschappen en gebruik van een stof en kunnen zo nodig beheersmaatregelen worden getroffen (zoals de PFAS restrictie). Onder de Biocidenverordening worden middelen alleen toegelaten nadat is vastgesteld dat het gebruik voldoende veilig is. De twee verordeningen werken als een filter om stoffen tegen te houden die schade kunnen toebrengen aan gezondheid of milieu.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Het beschermen van mens en milieu tegen de gevaren van ioniserende straling. De burgers voelen zich veilig.
Het gebruik van kernenergie voor de stroomproductie in Nederland krijgt een stevige impuls door onder andere de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele, het onderzoeken van de bouw van vier nieuwe kernreactoren en de mogelijke ontwikkeling van Small Modular

Reactors (SMRs). Belangrijke randvoorwaarde is dat er wordt gezorgd voor een veilige opslag en permanente eindberging van radioactief afval. Hierop wordt robuust ingezet door middel van de «Routekaart naar de Eindberging».

In 2026 wordt op basis van het nieuwe Nationaal Programma Radioactief Afval en verbruikte splijtstoffen (NPRA) gewerkt aan het uitvoeren van de Routekaart naar eindberging, die een belangrijk onderdeel van het NPRA is. In het NPRA is aangegeven is dat het streven is om rond 2050 een besluit te nemen over de technische opzet en locatie van de eindberging. In 2026 wordt hiertoe de basis gelegd voor een Plan van Aanpak voor een participatief besluitvormingsproces dat in 2027 definitief wordt gemaakt. Parallel daaraan en in samenhang daarmee wordt de Onderzoeksagenda Eindberging, waarvoor budget uit het Klimaatfonds beschikbaar is gesteld, concreet uitgewerkt voor de eerstkomende jaren.

Voor de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele wordt de Kernenergiewet gewijzigd. De wetswijziging wordt door KGG en IenW voorbereid. IenW is bevoegd gezag voor de mer-procedure van deze wetswijziging. De behandeling in de Tweede Kamer zal in 2026 plaats vinden. Verder wordt samen met het ministerie van KGG en andere betrokken departementen de kennisbasis in Nederland op het terrein van nucleaire technologie en stralingstoepassingen versterkt.

Subdoelstelling 1: Nucleaire installaties opereren veilig.
De eisen aan nucleaire installaties worden actueel gehouden aan de technische ontwikkelingen. De veiligheid wordt continu verbeterd. Te allen tijde wordt daarbij voldaan aan de wettelijke vereisten voor individueel risico en groepsrisico. De wet- en regelgeving wordt waar nodig aangepast aan nieuwe ontwikkelingen in de nucleaire sector.

Subdoelstelling 2: Het radioactief afval wordt veilig opgeslagen bovengronds en in de toekomstige eindberging.
Radioactief afval wordt veilig opgeslagen en beheerd, nu en in de toekomst. Te allen tijde wordt daarbij voldaan aan de wettelijke vereisten voor individueel risico en groepsrisico. Het afval wordt tijdelijk opgeslagen bij COVRA in afwachting van een definitieve geologische eindberging. Eind 2027 moet een plan van aanpak gereed zijn voor het besluitvormingsproces van de eindberging. Participatie is daar een belangrijk onderdeel van. De doelstelling is om rond 2050 een besluit te nemen over de locatie van en de technische opzet van een geologische eindberging.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1 en 2
Hieronder zijn de met deze suboelstellingen verbonden meetbare gegevens opgenomen.
1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).
2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).

<u>1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).</u>
De Europese stoffenregelgeving (REACH) geeft bedrijven die een stof op de markt brengen de verantwoordelijkheid dat het gebruik van die stof veilig is voor mens en milieu. De benodigde informatie hiertoe moet bij het EU agentschap worden ingediend via een registratie. Waar nodig worden (registraties van) stoffen door autoriteiten beoordeeld en wordt aanvullende

informatie gevraagd of worden aanvullende risicobeheersmaatregelen opgelegd (dat kan binnen REACH via autorisatie of restrictie maar soms ook via andere regelgeving, bijvoorbeeld de richtlijnen inzake arbeidsveiligheid (OSH) of via de verordening inzake classificatie en etikettering (CLP). Nederland draagt actief bij aan de verschillende evaluatieprocessen en Bureau REACH van het RIVM vervult een centrale rol in de uitvoering en coördinatie van de Nederlandse inzet. De inzet wordt geprioriteerd aan de hand van bijvoorbeeld specifieke zorg, productie of gebruik in Nederland, gebruiksvolume en de aard en mate van het geïdentificeerde risico. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2024 binnen de evaluatieprocessen is gerealiseerd en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2025 en 2026. De Nederlandse bijdrage bestaat daarbij uit door Nederland ingediende dossiers en een actieve bijdrage aan door andere lidstaten ingebrachte dossiers. De aantallen geven een indruk van de bijdrage van Nederland aan de implementatie en toepassing van de EU verordeningen (REACH en CLP), maar de hoeveelheid werk verschilt sterk. Begin 2023 is het voorstel voor een brede restrictie op PFAS ingediend. Het gaat hierbij om vele duizenden stoffen en een zeer breed scala aan toepassingen.

In 2026 zal het Europees agentschap voor chemische stoffen (ECHA) wetenschappelijke opinies afronden en voorleggen aan de Europese Commissie die verder gaat met het besluitvormingstraject.

In oktober 2020 heeft de Europese Commissie haar strategie voor duurzame chemicaliën gepresenteerd (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS). Deze strategie omvat veel beleidsvoornemens die gericht zijn op de verdere verhoging van de veiligheid van chemische stoffen. Veel van deze beleidsvoornemens zijn inmiddels wat verder uitgewerkt en zullen worden meegenomen in de herziening van REACH die naar verwachting eind 2025 wordt gepubliceerd. In 2025 is een tweede ronde stakeholderconsultatie uitgevoerd die in 2026 mede zal worden gebruikt voor de Nederlandse positiebepaling. Uitgangspunt is daarbij dat we willen voorkomen dat de regeldruk toeneemt, en dat de uitvoerbaarheid van de chemische stoffenregelgeving verbetert en procedures sneller worden doorlopen. Voordat een stof op de markt wordt gebracht, wordt via testmethodes gecontroleerd of deze negatieve effecten heeft. Voor niet alle effecten zijn testmethodes beschikbaar en soms zijn ze wel beschikbaar maar duur en met gebruik van proefdieren. Soms zijn er wel alternatieven maar is de betrouwbaarheid van deze methodes nog onvoldoende aangetoond. De Milieuraad heeft de Europese Commissie daarom gevraagd een Europese Testmethode en -Validatiestrategie te ontwikkelen, en Nederland ondersteunt de Commissie om hiertoe tempo te gaan maken.

De Europese Commissie heeft plannen om nationale substitutiecentra in te richten waar bedrijven ondersteund worden om de meest zorgwekkende stoffen (verboden en geautoriseerde stoffen) te vervangen. Wij zetten ons er in 2026 op in dat de informatie die wordt ontsloten via deze substitutiecentra zoveel mogelijk ondersteunend is aan bedrijven die Safe and Sustainable by Design willen toepassen, een concept dat een belangrijke plaats in de Clean Industrial Deal van de Commissie heeft.

Gezien het grote belang van het op een goede wijze formuleren en implementeren van de verbetervoorstellen, draagt NL daar waar mogelijk actief bij. Het betreft onderhandelingen over de herziening van REACH

en de Annexen. De inzet op het vlak van beleidsontwikkeling en verdere uitwerking van de richtlijnen, maakt dat de inzet op dossiers in vergelijking tot voorgaande jaren enigszins beperkt zal blijven.

Tabel 96 Tabel resultaten REACH in 2023, 2024, 2025

		Realisatie 2024		Geraamd 2025		Geraamd 2026	
		NL inbreng	**Hele EU**	**NL inbreng**	**Hele EU**	**NL inbreng**	**Hele EU**
1	**Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven**	50	306	50	300	35	200
2	**Stofevaluaties:**						
	- uitgevoerd/ afgerond	2	10	2	13	1	15[2]
	- beoordeelde ontwerpbesluiten	7	7	8	12	8	10
3a	**Gescreende stofgroepen**	5	53	5	40	5	50
3b	**RMO-analyses:**						
	- ingediend	2	onbekend	4	onbekend	3	onbekend
	- becommentarieerd	3	4	5	onbekend	4	onbekend
4a	**Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:**						
	- ingediend	2	7	3	15	1	15
	- becommentarieerd	1	7	6	15	5	15
4b	**Autorisatieverzoeken:**						
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	3		1		2	
	- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	43	43	60	60	40	40
5	**Restrictiedossiers:**						
	- ingediend	0	0	1	5	1	3
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	0	1	1	3	1	2
	- becommentarieerde opinies	1	1	3	3	2	2
6	**Geharmoniseerde indeling & etikettering:**						
	- ingediend	5	60	5-10-2025	45	5-10-2025	50
	- rapporteurschappen RAC	5		6-10-2025	45	4-8-2025	50
	- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	60	60	45	45	50	50
7	**Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk**	525	n.v.t.	450	n.v.t.	500	n.v.t.

Bronnen: Werkprogramma 2024 Bureau REACH en Jaaroverzicht Bureau REACH 2023 (CSGG-website)

Toelichting
De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde indeling en etikettering is doorgaans langer dan één kalenderjaar. Dit betekent dat de samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door Nederland ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door Nederlandse leden van de wetenschappelijke comités (RAC en SEAC) gedragen (co)rapporteurschappen. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM (onder andere in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

Ad 1) Bewoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. Registrateidossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven.
Met de door Nederland gehanteerde prioriteringssystematiek wordt efficiënt en selectief een beperkt aantal ontwerpbesluiten geprioriteerd voor beoordeling door Nederland.

Ad 2) Stofevaluaties.
Voor 2026 staan er 15 stoffen voor stofevaluatie in het Community Rolling Action Plan opgenomen, waarvan één voor Nederland.

Ad 3a) Gescreende stofgroepen.
Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie).

Ad 3b) RMO-analyses.
Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen met ministeries en lidstaten afgestemd. De ARN's van ECHA vormen veelal de basis voor lidstaten om een RMO-analyse op te baseren.

Ad 4a) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen.
De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC-dossiers wordt voor 2026 op één dossier geschat. Met de toevoeging van nieuwe gevaarsklassen onder GHS is de verwachting dat er meer SVHC-dossiers zijn vorm te geven.

Ad 4b) Autorisatieverzoeken.
De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen. Naast rapporteurschappen (naar verwachting twee in 2026) dragen de Nederlandse RAC- en SEAC-leden bij aan alle opinies over autorisatieverzoeken. De werklast wordt ingeschat op 10 opinies per vergadering, vier vergaderingen per jaar.

Ad 5) Restrictiedossiers.
Bureau REACH zal in navolging van 2025 ook in 2026 bijdragen aan het verdere verloop van het besluitvormingstraject voor het restrictiedossier voor PFAS. Ook werkt het RIVM aan een voorstel voor uitbreiding van het bestaande verbod op asbest (om niet-intentioneel toegevoegd asbest in producten ook te verbieden) en aan een restrictie gericht op het minimaliseren van milieurisico's van giftige antioxidanten in rubberbanden. Voor beide dossiers is indiening voorzien in 2026. Daarnaast zijn de Nederlandse RAC/SEAC leden voor maximaal één dossier rapporteur en leveren ze input op alle restrictiedossiers die door ECHA en andere landen worden ingediend.

Ad 6) Geharmoniseerde indeling & etikettering.
De aantallen Nederlandse CLH-voorstellen nemen iets toe nu Ctgb zelf dossiers opstelt en Bureau REACH deze toetst, indient en procesmatig de dossiers afhandelt én er nieuwe gevaarsklassen aan GHS zijn toegevoegd. Voor classificatievoorstellen worden vier tot acht rapporteurschappen voorzien.

Ad 7) Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk.
Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren te stabiliseren, voor 2026 worden rond de 500 vragen verwacht. Dit betekent een gelijkblijvende inzet.

<u>2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).</u>
Naar verwachting zal de Europese Commissie aansluitend in 2026 een voorstel publiceren van evaluatie en herziening van de biocidenverordening (Refit). Ook hiertoe is in 2025 gewerkt aan het inventariseren van knelpunten en verbetermogelijkheden, zowel bij de uitvoerende instantie (Ctgb) als bij stakeholders. Deze refit is van groot belang omdat de beoordeling van stoffen onder de huidige verordening te gecompliceerd is, mede omdat

gedurende de beoordeling van een verzoek tot toelating, de dossiereisen en toetsingskaders kunnen wijzigen wat bijdraagt aan grote vertraging van de besluitvorming.

Tabel 97 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

Aanvraag	Nieuw	Wijziging	Totaal	Indicator	
Kennisgevingen					
IG niveau I		30	30	60	100%
IG niveau II-k		32	214	246	100%
Totaal kennisgevingen		**62**	**244**	**306**	**100%**
Vergunningaanvragen					
IG niveau II-v		n.v.t.	0	0	100%
IG niveau III		9	14	23	100%
Totaal vergunningen		**9**	**14**	**23**	**100%**
Bijzondere aanvragen					
IG: 2.8		48	36	84	100%
IG: ATV		13	9	22	100%
IG: 2.13		19	n.v.t.	19	100%
Totaal bijzondere aanvragen		**80**	**45**	**125**	**100%**
BVF		38	17	55	
Introductie in het milieu					
IM-MV totaal		16	2	18	100%
IM-MV nieuwe aanvraag		*7*	*2*	*9*	100%
IM-MV kopie aanvraag		*1*	*0*	*1*	100%
IM-MV VOV aanvraag		*8*	*0*	*8*	100%
IM-L		0	0	0	
MVF		1	0	1	100%

Beleidsinformatie

In aanvulling op bovenstaande meetbare gegevens is er tevens relevante beleidsmatige informatie beschikbaar waarmee de voortgang van het beleid kan worden gemonitord. Dit betreft:

– Staat van de Veiligheid (SEVESO-bedrijven) Het samenwerkingsprogramma SEVESO+ richt zich op de verbetering van het toezicht op de risicovolle bedrijven. Hiervoor is een apart toezichtprogramma waaraan verschillende overheidsdiensten samenwerken. De resultaten van inspecties staan in een gezamenlijke inspectiedatabase: de Gemeenschappelijke Inspectie Ruimte (GIR2.0).
– Atlas leefomgeving De Atlas Leefomgeving biedt actuele en verantwoorde informatie over milieu- en gezondheidsaspecten van de leefomgeving. De kaarten geven burgers en professionals vaak tot op buurtniveau inzicht in de kwaliteit van hun eigen leefomgeving.
– Onderzoek Beleving en Woonomgeving CBS Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert het Onderzoek Beleving Woonomgeving uit in samenwerking met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Met behulp van dit onderzoek wordt de overlast door geur, geluid en trillingen in Nederland in kaart gebracht. Ook wordt gevraagd naar de tevredenheid en bezorgdheid over de woonomgeving.

– Staat van de VTH Onderzoeksmodel voor de toekomstige Staat van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving. Het model helpt om te bepalen welke kritische elementen en relaties er zijn en hoe het VTH stelsel functioneert.
– Jaarverslag ANVS Dit jaarverslag laat zien welk werk de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming in 2024 heeft verzet.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
In 2025 is een nieuwe tweejaarlijkse cyclus begonnen van aanpassing van de internationale voorschriften voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenwateren. In 2026 vindt de definitieve inhoudelijke besluitvorming plaats over deze aanpassing van de regels met oog op inwerkingtreding per 1/1/2027. In het internationale overleg hierover zet Nederland in op het investeren in voortdurende verbetering van de veiligheid en harmonisatie van de voorschriften, met daarbij speciale aandacht voor de ontwikkelingen in het kader van de energietransitie. Wat betreft de omgang met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden in 2025, op basis van de resultaten van de extern uitgevoerde evaluatie, definitieve knopen doorgehakt in de beleidsvorming rond het Robuust Basisnet. In 2025 en 2026 wordt het beleid gedetailleerd uitgewerkt alsmede de daarmee gepaard gaande aanpassing van de wet- en regelgeving. Voor 2026 wordt gemikt op de parlementaire behandeling van deze voorstellen. In de nieuwe regelgeving blijft de veiligheid(sketen) het uitgangspunt, ook bij eventuele toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van de energietransitie én bij binnenstedelijke verdichting in de nabijheid van de infrastructuur waarover dat vervoer plaatsvindt.

In 2026 wordt verder gewerkt aan de versterking van het VTH-stelsel. De in 2025 ondertekende Samenwerkingsafspraken versterking VTH-stelsel vormen een belangrijke basis voor de uitwerking van het beleid. Hierin is opgenomen hoe opvolging wordt gegeven aan de opbrengst van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. De focus ligt op het toepassen van ontwikkelde producten en werkwijzen door decentrale overheden en omgevingsdiensten, het traject van het robuust worden van omgevingsdiensten, het aanpassen van wet- en regelgeving en de verdere ontwikkeling van het digitale VTH-stelsel milieu. Via aanpassing van wet- en regelgeving wordt onder andere de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW voorzien van passend instrumentarium.

In 2026 worden er op het thema Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden op twee gebieden belangrijke stappen gezet. Afspraken met bedrijven: In 2026 werken wij verder aan de maatwerkafspraken met grote emittenten om in hun omgeving de leefomgeving direct te verbeteren. Het gaat om grote industriële uitstoters zoals Tata Steel, bedrijven op Chemelot, in Zeeland en afvalverbrandingsinstallaties.

Er verschijnt een maatregelenpakket op basis van de actieagenda industrie en omwonenden gericht op verbetering van de gezondheid van omwonenden. In 2026 start de uitvoering hiervan. Hierbij wordt zo veel mogelijk samengewerkt met en ingehaakt op al lopende programma's.

IenW geeft in 2026 samen met de andere ministeries en externe partijen uitvoering aan de kabinetsvisie op biotechnologie zoals deze in april 2025 is vastgesteld in de Ministerraad[12].

De inzet in Europa wordt verhoogd; twee grote wetgevingstrajecten zijn naar verwachting gereed en gaan nu de uitvoeringsfase in. Ook worden er nieuwe voorstellen voor wijzigen regelgeving biotechnologie verwacht, waar in 2026 extra aandacht voor nodig is.

Nationaal:
- Naar aanleiding van de opgestelde kabinetsvisie op biotechnologie 2025-2040 wordt een gezamenlijke uitvoeringsagenda opgesteld om de visie te realiseren: beoogde planning van de uitvoeringsagenda (inclusief eventueel benodigde financiële middelen) is Q2 2026.
- In 2025 is het onderzoek naar een mogelijke stelselwijziging voor de ggo-vergunningverlening opgeleverd. Q3 2026 wordt een onderzoek afgerond naar de meer praktische inrichting van dit nieuwe stelsel.
- Vanaf medio 2024 wordt uitvoering gegeven aan het Versterking Beleidsuitvoering Bioveiligheid Ingeperkt Gebruik Implementatieplan[13]. Dit zal in 2026 onder andere tot een aantal wijzigingen in de Regeling ggo leiden.

Inzet richting Europa:
- Naar alle waarschijnlijkheid zijn gedurende 2025 de onderhandelingen voor nieuwe wetgeving op het gebied van plantenveredeling (nieuwe genomische technieken, NGT) respectievelijk de herziening van farmaceutische wetgeving afgerond. De uitwerking en uitvoering hiervan zullen in 2026 inzet vragen; de exacte planning is op dit moment nog lastig te bepalen.
- Daarnaast is door de Europese Commissie een Biotech Act aangekondigd voor de tweede helft van 2026. Mogelijk wordt dit een «veegwet» die diverse regelgeving rondom biotechnologie aanpast en versimpelt. Hier zal aandacht en inzet voor nodig zijn om vanuit IenW de veiligheid rondom mens en milieu te blijven borgen.
  Tenslotte is de interpretatie van bestaande regelgeving en de harmonisatie van de uitwerking ervan een blijvend aandachtspunt. Zo blijkt de ggo-definitie in verschillende lidstaten anders te worden geïnterpreteerd; dit is een onwenselijke situatie vanuit een gelijk speelveld binnen de EU, maar kan ook tot onacceptabele risico's voor mens en milieu leiden indien ggo's niet meer beoordeeld worden op milieuveiligheid.

Ten aanzien van alle risicovolle activiteiten ligt in 2026 de nadruk op de verdere implementatie en een aantal wijzigingen van de Omgevingswet. Daarbij is speciale aandacht voor de uitbreiding van het Register Externe Veiligheid, voor het werken met de aandachtsgebieden en nieuwe milieubelastende activiteiten bijvoorbeeld door de energietransitie. Het op een veilige manier mogelijk maken van de energietransitie, met name waterstof, waterstofdragers en lithium-ion batterijen blijft daarmee een belangrijk aandachtspunt. Gelet op de geopoltieke situatie wordt de inzet versterkt op de fysieke en digitale weerbaarheid van de chemische en nucleaire sector. Daarvoor wordt in 2026 verder vormgegeven aan de ondersteuning van chemische bedrijven bij het versterken van hun digitale weerbaarheid, ook in licht van hun rol in de vitale Infrastructuur.

[12] Kabinetsvisie op biotechnologie 2025-2040 | Rapport | Rijksoverheid.nl
[13] Kamerbrief bij Implementatieplan versterking bioveiligheid beleidsuitvoering ingeperkt gebruik | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Met betrekking tot vuurwerk heeft de Tweede Kamer en Eerste Kamer ingestemd met de Wet veilige jaarwisseling. Dit betekent dathet afsteken van vuurwerk door consumenten ingeperkt wordt tot het afsteken van F1-vuurwerk ('fop en schertsvuurwerk) en het tijdens de jaarwisseling afsteken van vuurwerk door georganiseerde groepen burgers die daarvoor een ontheffing hebben gekregen van de burgemeester. In 2026 wordt gewerkt aan wetgeving voor de ontheffing en een compensatieregeling voor vuurwerkhandelaren. Daarnaast is er blijvend aandacht voor de product-kwaliteit, ook op Europees niveau, en het veilig afsteken van vuurwerk.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 98 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**255.607**	**83.172**	**106.971**	**85.986**	**97.746**	**122.135**	**129.281**
	Uitgaven	**67.234**	**80.137**	**98.115**	**98.721**	**107.761**	**128.995**	**128.966**
22.1	**Veiligheid chemische stoffen**	**26.426**	**27.704**	**34.566**	**35.768**	**43.664**	**62.869**	**63.169**
	Opdrachten	*5.668*	*9.382*	*13.952*	*15.155*	*23.051*	*42.261*	*42.561*
	KF: NVS	629	700	2.000	3.750	12.750	30.250	30.250
	Waarvan RWS	1.205	1.536	2.077	2.077	2.077	2.547	2.547
	Waarvan RIVM	1.899	3.919	3.678	3.958	3.958	4.398	4.398
	Uitvoering Veiligheid	191	1.181	1.197	1.288	184	984	1.284
	Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	717	1.629	3.982	3.064	3.064	3.064	3.064
	Overige opdrachten	1.027	417	1.018	1.018	1.018	1.018	1.018
	Subsidies (regelingen)	*50*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige subsidies	50	0	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschappen	*19.869*	*17.737*	*20.555*	*20.554*	*20.554*	*20.549*	*20.549*
	Bijdrage aan RWS	2.791	2.648	2.222	2.222	2.222	2.222	2.222
	Bijdrage aan RIVM	16.538	14.869	18.059	18.058	18.058	18.053	18.053
	Overige bijdragen	540	220	274	274	274	274	274
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*644*	*430*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overig	644	430	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*195*	*155*	*59*	*59*	*59*	*59*	*59*
	Bijdrage aan CTGB	0	0	59	59	59	59	59
	Overige Bijdragen	195	155	0	0	0	0	0
22.2	**Veiligheid biotechnologie**	**7.523**	**6.968**	**6.014**	**6.014**	**6.014**	**6.014**	**6.014**
	Opdrachten	*1.689*	*1.437*	*1.583*	*1.583*	*1.583*	*1.583*	*1.583*
	Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO)	660	906	1.150	1.150	1.150	1.150	1.150
	Overige opdrachten	1.029	531	433	433	433	433	433
	Bijdrage aan agentschappen	*5.834*	*5.531*	*4.431*	*4.431*	*4.431*	*4.431*	*4.431*
	Bijdrage aan agentschap RIVM	4.081	3.550	2.535	2.535	2.535	2.535	2.535
	Bijdrage aan COGEM	1.753	1.981	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896
22.3	**Veiligheid bedrijven en transport**	**33.285**	**45.465**	**57.535**	**56.939**	**58.083**	**60.112**	**59.783**
	Opdrachten	*10.314*	*12.700*	*26.855*	*29.964*	*31.106*	*35.026*	*42.399*
	Omgevingsveiligheid	3.363	3.872	5.398	5.265	6.291	13.214	14.666
	Asbest	354	1.062	3.448	2.543	2.650	2.832	2.504
	Waarvan RWS	3.300	2.855	2.778	2.778	2.778	3.244	3.244
	VTH-stelsel	1.429	2.113	8.497	12.651	12.651	11.151	17.401
	Overige opdrachten	1.868	2.798	6.734	6.727	6.736	4.585	4.584
	Subsidies (regelingen)	*9.447*	*15.195*	*14.397*	*10.693*	*10.693*	*10.693*	*2.991*
	inricht & transp	3.221	4.365	3.001	3.851	3.851	3.851	2.399

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Vuurwerk	276	44	0	0	0	0	0
Overige subsidies	5.950	10.786	11.396	6.842	6.842	6.842	592
Bijdrage aan agentschappen	*9.546*	*13.777*	*11.585*	*11.585*	*11.585*	*9.694*	*9.694*
Bijdrage aan RWS	5.485	7.248	7.391	7.391	7.391	5.500	5.500
Bijdrage aan RVO	429	416	435	435	435	435	435
Bijdrage aan RIVM	3.632	6.113	3.759	3.759	3.759	3.759	3.759
Bijdrage aan medeoverheden	*386*	*0*	*159*	*159*	*159*	*159*	*159*
Bijdrage Caribisch Nederland	0	0	159	159	159	159	159
Overige bijdragen	386	0	0	0	0	0	0
Inkomensoverdrachten	*3.592*	*3.793*	*4.539*	*4.538*	*4.540*	*4.540*	*4.540*
Inkomensoverdrachten mesothelioom	3.592	3.793	4.539	4.538	4.540	4.540	4.540
Ontvangsten	**420**	**1.028**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Veiligheid chemische stoffen (€ 34,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 14,0 miljoen)
- *KF: Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (NVS) (€ 2,0 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds overgekomen zijn omtrent de nucleaire ambities met name met betrekking tot de ambities voor het bouwen van extra kerncentrales en het vervroegen van de eindberging van radioactief afval van 2100 naar 2050. De middelen zijn bestemd voor onderzoeken omtrent nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, de eindberging van het radioactief afval en kennisopbouw met betrekking tot stralingsbescherming (€ 2,0 miljoen). Het (veilige) beheer en berging van radioactief afval en een adequate kennisbasis en kennisinfrastructuur dragen bij aan een veilige ontwikkeling van kernenergie in Nederland. Daarnaast resteert er cumulatief nog € 77 miljoen voor de periode 2027-2030. Deze opdrachten dragen bij aan specifieke doelstelling 3.
- *Waarvan RWS (€ 2,1 miljoen) en RIVM (€ 3,7 miljoen).* Dit betreft in totaal € 2,1 miljoen aan RWS voor met name de financiering van Beleidsondersteuning en Advies en € 3,7 miljoen aan het RIVM voor de jaaropdracht voor asbestbeleid en stoffenbeleid met betrekking tot de omgevingsveiligheid en het voorkomen en beperken van milieurisico's. Alsook het beheer en onderhoud omtrent het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS) om ondersteuning te bieden aan een betere naleving, toezicht en handhaving van de asbestregelgeving. Deze opdrachten dragen bij aan specifieke doelstelling 2. En als laatste het operationeel houden van het radionuclidenlab voor het monitoren van de radioactieve straling in Nederland. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
- *Uitvoering Veiligheid (€ 1,2 miljoen).* Er worden opdrachten verstrekt in het kader van uitvoering veiligheid voor de Atlas Leefomgeving om de inwoners van Nederland te voorzien van actuele en verantwoorde informatie over milieu en gezondheid in de leefomgeving[MK1] . Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid (€ 4,0 miljoen). Er worden diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name adviesbureaus in het kader van het beleid voor verbetering van veiligheid van chemische stoffen, biociden en safe and sustainable by design, zodat de risico's voor mens en milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
– *Overige opdrachten (€ 1,0 miljoen).* Er worden diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name adviesbureaus voor onderzoeken op het gebied van Nucleaire Veiligheid en stralingsbescherming (€ 0,6 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3. Daarnaast worden er opdrachten verstrekt voor milieubeleid en regelgeving met name aan adviesbureaus (€ 0,4 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan agentschappen (€ 20,6 miljoen)
– *Bijdrage aan RWS (€ 2,2 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor onder andere de capaciteitsinzet voor de verdere ontwikkeling en het beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast is er inzet voor Atlas Leefomgeving en beleidsondersteuning en uitvoering geven aan het asbestbeleid en verbetering van wet- en regelgeving, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 2.
– *Bijdrage aan RIVM (€ 18,1 miljoen).* De bijdrage aan RIVM is bestemd voor de capaciteitsinzet op het gebied van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving, Onderzoek Beleid Nucleair en het radionuclidenlab. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid en biociden en straling in de leefomgeving. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2 en 3.
– *Overige bijdragen (€* 0,3 miljoen). Dit betreft een bijdrage aan de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) voor toezicht op het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,059 miljoen).
– *Bijdrage aan CTGB (€ 0,059 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de reguliere en specifieke werkzaamheden die CTGB uitvoert voor omgevingsveiligheid en milieurisico's en voor bezwaar en beroep. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

2. Veiligheid biotechnologie (€ 6,0 miljoen)
De opdrachten en bijdragen die onder dit artikelonderdeel worden uitgezet zijn ten gunste van specifieke doelstelling 2. De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 1,6 miljoen).
– *Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (€ 1,2 miljoen).* Het gaat hier met name om diverse opdrachten aan met name adviesbureaus voor veiligheid rondom biotechnologie bij onder andere ingeperkt gebruik en introductie in het milieu met als doel dat de veiligheid voor mens en milieu gewaarborgd blijft.
– *Overige Opdrachten (€ 0,4 miljoen).* Dit betreffen de materiele uitgaven van RIVM voor de jaaropdracht in het kader van Veiligheid Biotechnologie.

Bijdragen aan agentschappen (€ 4,4 miljoen)

– *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 2,5 miljoen).* De bijdrage aan RIVM is bestemd voor de capaciteitsinzet op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Het RIVM draagt op meerdere manieren bij aan de uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot veiligheid van Biotechnologie. Specifieke aandacht dient hierbij uit te gaan naar de werkzaamheden van Bureau GGO van het RIVM voor het uitvoeren van de wettelijke taken en het realiseren van een efficiënt en doeltreffend vergunningverleningsproces.
– *Bijdrage aan COGEM (€ 1,9 miljoen).* Ter uitvoering van de wettelijke taak wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.

3. Veiligheid bedrijven en transport (€ 57,5 miljoen)

De opdrachten, subsidies, bijdragen, etc. die onder dit artikelonderdeel worden uitgezet zijn ten gunste van specifieke doelstelling 1 met uitzondering van asbestbeleid. Dat draagt bij aan specifieke doelstelling 2. De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 26,9 miljoen)

– *Omgevingsveiligheid (€ 5,4 miljoen).* Voor het programma omgevingsveiligheid worden onder andere opdrachten verstrekt aan met name adviesbureaus voor (wettelijke) taken van bedrijven met betrekking tot de omgevingsveiligheid, het register externe veiligheid en de meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid. De opdrachten dragen bij aan de veiligheid rondom bedrijven met een verhoogd risico niveau.
– *Asbest (€ 3,4 miljoen).* Dit betreft middelen voor onderzoek en implementatie van risico reductiemaatregelen asbest aan met name adviesbureaus en een communicatie opdracht om eigenaren van een asbesthoudend dak te stimuleren om (versneld) het asbestdak veilig te (laten) saneren aan een communicatiebureau.
– *Waarvan RWS (€ 2,8 miljoen).* Dit betreft de Beleidsondersteuning en Advies aan Rijkswaterstaat voor onder andere veiligheid rondom bedrijven, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De opdrachten dragen bij onder andere bij aan een permanente verbetering van het veiligheidsniveau van bedrijven en het in kaart brengen en houden van alle milieubelastende activiteiten met een extern veiligheidsrisico.
– *VTH-stelsel (€ 8,5 miljoen).* In het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn de uitgaven bestemd voor de versterking van het VTH-stelsel ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Er worden onder andere opdrachten verstrekt aan met name adviesbureaus voor VTH-beleid, milieucriminaliteit en het digitaal stelsel VTH.
– *Overige opdrachten (€ 6,7 miljoen).* Dit betreft verschillende opdrachten aan met name adviesbureaus voor onder andere onderzoeken en studies ten behoeve van veiligheid buisleidingen, het veilige vervoer van gevaarlijke stoffen, programma Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden en de bijdrage aan het Nationaal Cyber Security Centrum ten behoeve van de ondersteuning die zij bieden aan onder andere de nucleaire en chemische sector met betrekking tot (cyber)veiligheid. Door een bijdrage te leveren aan deze onderwerpen wordt de omgevingsveiligheid in Nederland bevorderd.

Subsidies (€ 14,4 miljoen)

– *Inrichtingen en transport (€ 3,0 miljoen).* Het betreft hier onder andere de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten, die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. De SVO steunt samenwerkingsverbanden in de industriële sector die meer willen bereiken dan de wettelijk verplichte veiligheidseisen om zo de veiligheidssituatie te verbeteren in de omgeving van industrie die werken met gevaarlijke stoffen of risicovolle processen. Daarnaast betreft het subsidies aan Omgevingsdienst Nederland en Vereniging van Nederlandse Gemeenten voor de Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid. De subsidies worden verstrekt ten behoeve van kennisversterking omtrent omgevingsveiligheid en voor de financiering van innovatie en projecten voor verbetering van de omgevingsveiligheid.
– *Overige subsidies (€ 11,4 miljoen).* Het betreft hier onder andere subsidies aan Omgevingsdienst Nederland en Vereniging van Nederlandse Gemeenten voor de versterking van het VTH-stelsel door onder andere het starten van verbindingsteams en ook wordt er onder andere inzet gepleegd op het verbeteren van kennis, het uitvoeren van visitaties en het beheer van diversen IBP producten. Ook betreft het subsidies aan omgevingsdiensten ten behoeve van de fusering van deze omgevingsdiensten om hun robuustheid te vergroten.

Bijdragen aan agentschappen (€ 11,6 miljoen)

– *Bijdrage aan RWS (€ 7,4 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor de capaciteitsinzet in het kader van Beleidsondersteuning en Advies voor onder andere veiligheid rondom bedrijven, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid, het vervoer van gevaarlijke stoffen en SEVESO. De opdrachten dragen bij onder andere bij aan een permanente verbetering van het veiligheidsniveau van bedrijven.
– *RIVM en RVO (€ 4,2 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan RVO (€ 0,4 miljoen) en RIVM (€ 3,8 miljoen) omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen, veiligheid rondom bedrijven en een veilige energietransitie. Doelstelling is dat bedrijven voldoen aan de geldende wet- en regelgeving omtrent omgevingsveiligheid en het streven is dat de bedrijven inherent veilig werken.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,2 miljoen).

– *Bijdrage Caribisch Nederland (€ 0,2 miljoen).* Dit betreft een bijdrage voor de (mogelijke) herontwikkeling van het terrein van de bestaande olieterminal Hato op Bonaire.

Inkomensoverdrachten (€ 4,5 miljoen).

– *Inkomensoverdrachten mesothelioom (€ 4,5 miljoen).* De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie. De TNS regeling wordt door de Sociale Verzekeringsbank uitgevoerd.

Ontvangsten (€ 0,3 miljoen)

De ontvangsten hebben betrekking op de eindafrekening van de Sociale Verzekeringsbank voor het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom (TNS) en de eindafrekening voor de jaarlijkse

bijdrage die wordt verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 99 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 22

	2026
juridisch verplicht	60%
bestuurlijk gebonden	39%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven (€ 98,1 miljoen) is 60% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 12% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij om de jaaropdrachten aan RWS, RIVM en RVO in het kader van veiligheid chemische stoffen, biotechnologie en bedrijven en transport.
2. **Subsidies**. Van het subsidiebudget is 68% juridisch verplicht. Met publicatie in de Staatscourant van de subsidieregeling Versterking omgevingsveiligheid chemische sector in 2022 is deze subsidie meerjarig verplicht. Daarnaast zijn er reeds enkele subsidies meerjarig juridisch verplicht die samenhangen met VTH en MVO. Deze subsidies hebben diverse tijdspaden. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen:** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS is voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van veiligheid rondom bedrijven, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen, verdere ontwikkeling en het beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast is er inzet voor Atlas leefomgeving en beleidsondersteuning

en uitvoering geven aan het asbestbeleid en verbetering van wet- en regelgeving, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving. De bijdrage aan RIVM is voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving, Onderzoek Beleid Nucleair, het radionuclidenlab, veiligheid Biotechnologie, Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving, Onderzoek Beleid Nucleair en het radionuclidenlab. Hierbij wordt invulling gegeven aan wettelijke taken.

4. **Bijdrage aan Medeoverheden**: Het beschikbare budget is volledig juridisch verplicht en heeft betrekking op een bijdrage aan Caribisch Nederland omtrent het verbeterprogramma VTH.
5. **Bijdrage aan ZBO/RWT's**: Het beschikbare budget is volledig juridisch verplicht en heeft betrekking op de jaarlijkse bijdrage aan het College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (CTGB).
6. **Inkomensoverdrachten:** Het beschikbare budget is volledig juridisch verplicht en heeft betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS).

H. Fiscale regelingen

Fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Een fiscale regeling die niet in de onderstaande tabel is opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking heeft is de Vrijstelling zuiveringsslib afvalstoffenbelasting. Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 100 Fiscale regelingen 2024-2026, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 22 (x € miljoen)

	2024	2025	2026
Vrijstelling asbest afvalstoffenbelasting	7	7	6
Vrijstelling baggerspecie afvalstoffenbelasting	128	129	130

2.12 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het KNMI draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, adviezen en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat, en seismologie.

Het KNMI genereert waarnemingen, maakt wetenschappelijke analyses en gebruikt hoogwaardige technologie om Nederland tijdig te informeren, te adviseren en te waarschuwen.

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

Tabel 101 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**78.039**	**78.447**	**82.553**	**78.350**	**72.591**	**68.956**	**63.619**
Uitgaven	**79.028**	**77.507**	**83.493**	**77.410**	**73.531**	**69.619**	**64.428**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	60.539	57.523	57.307	52.931	52.032	49.422	45.112
2 Aardobservatie	18.489	19.984	26.186	24.479	21.499	20.197	19.316
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de taken zoals benoemd in de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). Momenteel is een proces van wetswijziging gaande. Het begrotingsartikel zal jaarlijks worden bezien op aanpassingen zoals in de Wtms zodat het begrotingsartikel blijft aansluiten bij de actuele kaders.

Tabel 102 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken: (1) het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer; (2) waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt; (3) het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit; (4) het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen; (5) het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet taken meteorologie en seismologie; (6) het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur; (7) het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;–onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;–meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen; (8) het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend; (9) internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en (10) het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de Ministers van Economische Zaken en Klimaat & Groene Groei, voorheen de Minister van Economische Zaken en Klimaat, zijn verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet en voor Klimaat (mitigatie).

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie
Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
De beleidsdoelstelling voor meteorologie, seismologie en aardobservatie is uitgesplitst in specifieke doelstellingen. Het gaat om het doen van wetenschappelijk onderzoek zoals voor het kennen en beoordelen van gevaar, het verzamelen en beschikbaar maken van informatie, onderzoeksresultaten en gegevens en het waarschuwen, om schade en slachtoffers te voorkomen en bij te dragen aan een leefbare samenleving.

Tabel 103 Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

Algemene doelstelling

Het KNMI draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, adviezen en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat, en seismologie.

Specifieke doelstelling 1	Specifieke doelstelling 2	Specifieke doelstelling 3
Het verzamelen verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.	Het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek.	Het waarschuwen voor gevaarlijk weer, maatschappij ontwrichtend weer en het afgeven van een weeralarm.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot weer en klimaat beschikbaar is.	1. Het KNMI wordt ten minste met een 7 beoordeeld op de geleverde diensten en producten in het klanttevredenheidsonderzoek (algemene klanttevredenheid).	1. Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
2. Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot seismologie beschikbaar is.	2. Ten minste drie keer per dag een algemeen weerbericht publiceren op de KNMI-website.	
3. Het verrichten van onderzoek dat de toets der wetenschappelijke kritiek heeft doorstaan zodanig dat het KNMI tenminste 65 wetenschappelijke publicaties per jaar publiceert.	3. Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5 en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd.	
	4. Gemiddeld wekelijks wordt een klimaatbericht gepubliceerd.	
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Beschikbaarheid van data met betrekking tot weer en klimaat.	1. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten.	1. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
2. Beschikbaarheid van data met betrekking tot seismologie.	2. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkste weersverwachtingen.	2. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaad.
3. Aantal (peer reviewed) wetenschappelijke publices.	3. Publicatie van bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5.	3. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje, als percentage van het toaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje.
	4. Publicate van bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2.	
	5. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	
	6. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	

In het kader van de motie van Heutink en de Hoop over het opnemen van afrekenbare doelen en meetbare gegevens zijn de doelstellingen op artikel 23 aangepast. Als gevolg hiervan zijn meetbare gegevens weggehaald, omdat ze niet meer aansluiten bij de nieuwe doelstellingen. Het gaat om het rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten, klanttevredenheid onder gebruikers seismologische producten, het percentage van het publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing, het percentage van het publiek dat het weeralarm als passend heeft ervaren, klanttevredenheid onder gebruikers klimaatproducten en het rapportcijfer over de kwaliteit en communicatie over ontvangen producten/diensten bij luchtvaart.

De samenhang tussen doelstellingen en meetbare gegevens wordt hieronder per specifieke doelstelling toegelicht.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het verzamelen, verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.
Het KNMI levert kennis en data op het gebied van meteorologie, klimatologie, seismologie en gerelateerde geofysische domeinen zoals ruimteweer (space weather), om te kunnen waarschuwen en adviseren over mogelijke gevaren, om trends en veranderingen te kunnen signaleren en duiden, en om vragen uit de samenleving te kunnen beantwoorden.

Geofysische verschijnselen trekken zich van landsgrenzen weinig aan. Daarom vindt het onderzoek veelal plaats in samenwerking met andere nationale weerdiensten in Europa en met universiteiten en onderzoeksinstituten, zowel nationaal als internationaal.

Aan de basis van de kennis die het KNMI levert staan waarnemingen, waarvoor het KNMI een waarneeminfrastructuur onderhoudt, met instrumenten zoals diverse weerstations, radars, het seismisch meetnet en satellieten, onder meer middels de Europese organisatie voor meteorologische satellieten EUMETSAT.

Subdoelstelling 1: Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot weer en klimaat beschikbaar is.
Het verzamelen, verwerken en valideren van alle data vergt een technische infrastructuur inclusief ICT infrastructuren.

Subdoelstelling 2: Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur waardoor tenminste 80% van de data voor seismologie beschikbaar is.
De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Door de redundantie in het meetnetwerk is de hoeveelheid data groot waardoor ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd.

Subdoelstelling 3: Het verrichten van onderzoek dat de toets der wetenschappelijke kritiek heeft doorstaan, zodanig dat het KNMI ten minste 65 wetenschappelijke publicaties per jaar publiceert.
De kwaliteit van de producten en activiteiten waaronder het onderzoek en de onderzoeksmethodiek van het KNMI moeten voldoen aan wetenschappelijke standaarden.

Meetbare gegevens subdoelstellingen 1, 2 en 3
Het KNMI rapporteert over de databeschikbaarheid voor meteorologie, klimatologie en voor seismologie. Het seismisch meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is niet voor heel Nederland hetzelfde. Dit is vertaald naar een indicator die de gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft.

Daarnaast realiseert het KNMI minimaal 65 peer reviewed wetenschappelijke publicaties per jaar. Dit aantal is geen kwantitatief doel op zich. Het aantal peer-reviews vormt een indicator voor de mate waarin de wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek onafhankelijk is getoetst.

Tabel 104 Indicatoren Waarnemingen en onderzoek				
Indicator	Streefwaarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Data beschikbaarheid				
Beschikbaarheid van data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%	99,54%	99,67%	99,89%
Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	≥ 80%	91,70%	91,70%	87,90%
Wetenschappelijk onderzoek				
Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	139	138	134

Bron: KNMI

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek.
KNMI genereert, verspreidt en verstrekt informatie, gegevens en onderzoeksresultaten over meteorologie, klimatologie en seismologie en andere geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather). Dit gebeurt zodanig dat informatie publiek beschikbaar en toegankelijk is, zonder exclusiviteit, voor hergebruik door burgers, bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties, conform de Wet hergebruik van overheidsinformatie. Zo kan deze informatie en kennis worden benut, zoals bij beslissingen over waterbeheer, mobiliteit of ruimtelijke inrichting.

Subdoelstelling 1: Het KNMI wordt ten minste met een 7 beoordeeld op de geleverde diensten en producten in het klanttevredenheidsonderzoek (algemene klanttevredenheid).
Gebruikers kunnen de beschikbare data en informatie (her)gebruiken.

Subdoelstelling 2: Ten minste drie keer per dag wordt een algemeen weerbericht gepubliceerd op de KNMI-website.
Het KNMI brengt actuele weerberichten uit met een weerverwachting.

Subdoelstelling 3: Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5 en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd.
Het KNMI informeert het publiek onverwijld bij een natuurlijke of geïnduceerde aardbeving.

Subdoelstelling 4: Gemiddeld wekelijks wordt een klimaatbericht gepubliceerd.
KNMI klimaatberichten brengen feiten over klimaat en klimaatverandering in Nederland en wereldwijd.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1, 2, 3 en 4
Het KNMI meet de algemene klanttevredenheid onder directe afnemers van KNMI-gegevens. De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat elke twee jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten.

Voor weerberichten is belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Maximaal 1 keer per jaar een afwijking valt binnen de norm.

Voor seismologie is de wettelijke verplichting het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 4,5 of hoger onverwijld te informeren. Dat gebeurt in de praktijk bij elke beving hoger dan magnitude 3. Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het

KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger (wettelijk verplicht voor Groningen is magnitude 2 of hoger) waar te nemen en het publiek te informeren.

Klimaatberichten worden gemiddeld wekelijks uitgeven zodat het mogelijk is om aan te haken op actuele gebeurtenissen.

Tabel 105 Indicatoren voor het verstrekken van informatie, gegevens en onderzoeksresultaten

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Algemene klanttevredenheid				
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer ≥ 7,0	7,5	8	8,3
Weer				
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1 x per jaar >8 uur oud	100%	100%	100%
Seismologie				
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5	≥ 98%	100%	100%	100%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	≥ 98%	100%	100%	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	≥ 75%	–	84%	–
Klimaat				
e. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI	Gemiddeld 1x per week	1,5	1,3	1,6

Bron: KNMI

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Het waarschuwen voor gevaarlijk, of maatschappij ontwrichtend, weer en het afgeven van een weeralarm.
Waarschuwingen zijn primair gericht op het voorkomen van schade en slachtoffers. Het tijdig en gericht geven van waarschuwingen voor gevaarlijk en maatschappij ontwrichtend weer gebeurt vanuit het Early Warning Centre dat 24/7 operationeel is, middels codes geel en oranje en het weeralarm (code rood).

Er wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds het algemene publiek en anderzijds bestuursorganen met publieke taken voor de veiligheid. Bestuursorganen met publieke taken hebben een specifieke informatiebehoefte waar het KNMI (desgevraagd) in voorziet.

Subdoelstelling 1: Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1
De uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood worden geëvalueerd, zowel aan de hand van de meteorologische richtlijnen als aan de hand van flitspeilingen onder het publiek en evaluaties met het Weer Impact Team.

Tabel 106 Indicatoren voor waarschuwingen

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Weer				
a. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald	≥ 60%	86%	67%	67%
b. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje	≤ 15%	0%	11%	14%
c. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).	≥ 80%	88%	94%	91%

Bron: KNMI

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Ambitie 2035

Het KNMI werkt in 2026 aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan (Ambitie2035). Om burgers beter te helpen richt het KNMI in 2026 één logisch aanspreekpunt voor alle burgervragen vanuit de samenleving in. Ook wordt in 2026 de samenwerking in de veiligheidsketens verder versterkt, ten behoeve van een goede voorbereiding op vaker voorkomend extreem weer op korte en langere tijdschalen. Dit sluit aan op een groeiende informatiebehoefte vanuit de samenleving over extreem weer in een veranderend klimaat. Dit geldt bijvoorbeeld voor thema's als droogte (natuurbranden) en hitte, die hoog scoren op de nationale risicobeoordeling.

Dat sluit ook aan bij de wereldwijd steeds groter wordende behoefte aan het meewegen van de te verwachten impact ('not what the weather will be, but what the weather will do') en het geven van handelingsperspectief bij een weerwaarschuwing. Voor code rood gebeurt dit al en voor code oranje en geel zal dit de komende jaren naar verwachting ook vaker gebeuren.

Artificial Intelligence

De toepassing van artificial intelligence ontwikkelt zich snel, waaronder ook voor het genereren van weersverwachtingen en klimaatanalyses. Het KNMI werkt de komende jaren zowel met de bestaande fysische modellen die hun betrouwbaarheid bewezen hebben, als aan de ontwikkeling en toepassing van nieuwe AI modellen om zo de best mogelijke verwachtingen en waarschuwingen te kunnen blijven leveren. Deze AI-ontwikkelingen worden Europees ingebed om investeringen te kunnen bundelen. Ook wordt gewerkt aan datainfrastructuur die data uit KNMI domeinen ontsluit voor AI toepassingen waaronder risicobeoordelingen in het Early Warning Centre en door partnerorganisaties.

Vitaal beoordeling

Het proces meteorologie en het KNMI als aanbieder zijn in 2025 «vitaal» beoordeeld. Dat betekent dat het KNMI vanaf eind 2025 zal moeten voldoen aan de wet weerbaarheid kritieke entiteiten. Dit zal in 2026 zoveel mogelijk verder worden geïmplementeerd.

Modernisering waarneeminfrastructuur
Het programma Modernisering van de waarneeminfrastructuur wordt in 2026 vervolgd, echter de aanschaf van nieuwe sensoren en specialistische software is vertraagd en de omschakeling van het oude naar het nieuwe systeem zal naar verwachting langer duren dan eerder was voorzien.

Klimaat
Het KNMI is namens het ministerie van Klimaat en Groene Groei uitvoerend focal point van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). In 2026 wordt de inzet voor het zevende IPCC rapport verder voorbereid, waarvan de eerste rapportages in 2027 zullen verschijnen. In 2025 heeft het KNMI een start gemaakt met de investeringen vanuit het Ministerie van Economische Zaken in de Faciliteiten Toegepast Onderzoek (FTO) Duurzaamheid, om het kennislandschap te versterken rond de thema's klimaat, broeikasgassen en luchtkwaliteit. Het is een voortzetting en uitbreiding van bestaande onderzoeksfaciliteiten zoals de meetmast in Cabauw die ook een Europese status heeft. Naast KNMI als trekker zijn Deltares, RIVM, TNO en WUR hierbij betrokken evenals NLR en Naturalis als 'connecting' partners. Het doel is te investeren in de onderzoeksfaciliteiten maar ook om de samenhang in het onderzoekslandschap te versterken.

Seismologie
In 2026 zal het seismisch meetnet verder worden uitgebreid zodat nieuwe mijnbouwactiviteiten in Nederland, zoals geothermie, gemonitord kunnen worden op het mogelijke ontstaan van aardbevingen. Dit wordt, samen met de geofysische dienstverlening voor de BES-eilanden (met naast weer en klimaat ook aardbevingen, vulkaanbewaking en tsunamiwaarschuwingen) geïntegreerd in het Early Warning Centre bij het KNMI.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 107 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**78.039**	**78.447**	**82.553**	**78.350**	**72.591**	**68.956**	**63.619**
	Uitgaven	**79.028**	**77.507**	**83.493**	**77.410**	**73.531**	**69.619**	**64.428**
23.1	**Meteorologie en seismologie**	**60.539**	**57.523**	**57.307**	**52.931**	**52.032**	**49.422**	**45.112**
	Bijdrage aan agentschappen	*56.277*	*52.803*	*52.606*	*48.388*	*47.098*	*44.441*	*40.131*
	Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	56.277	52.803	52.606	48.388	47.098	44.441	40.131
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*4.262*	*4.720*	*4.701*	*4.543*	*4.934*	*4.981*	*4.981*
	Contributie WMO (HGIS)	953	1.043	970	970	970	970	970
	Contributie ECMWF (HGIS)	3.273	3.633	3.693	3.535	3.926	3.973	3.973
	Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	36	44	38	38	38	38	38
23.2	**Aardobservatie**	**18.489**	**19.984**	**26.186**	**24.479**	**21.499**	**20.197**	**19.316**
	Bijdrage aan agentschappen	*18.489*	*19.984*	*26.186*	*24.479*	*21.499*	*20.197*	*19.316*
	KNMI: Bijdrage voor Aardobservatie	18.489	19.984	26.186	24.479	21.499	20.197	19.316
	Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Meteorologie en seismologie (€ 57,3 miljoen)
Bijdrage aan agentschappen (€ 52,6 miljoen)
Deze bijdrage draagt bij aan de realisatie van alle specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

KNMI Meteorologie
- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel), maatschappij ontwrichtend weer (code oranje) en weeralarm (code rood);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische gegevens van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
- Ter beschikkingstelling van gegevens, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van onderzoeksresultaten en projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

KNMI Seismologie
- Continue (24/7) monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment (CBTB).

KNMI Caribisch Nederland
- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer en maatschappij ontwrichtend weer.
- Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische gegevens van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
- Ter beschikkingstelling van gegevens, informatie en onderzoeksresultaten over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;

– Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
– Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
– Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
– Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
– Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen, vulkaanuitbarstingen en tsunami's;
– Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment (CBTB).

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 4,7 miljoen)
De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS. Dit draagt bij aan samenwerking op Europees- en internationaal gebied en vrije uitwisseling van data en kennis, wat ten goede komt aan vele sectoren in de samenleving. Op dit beleidsartikel draagt het bij aan de realisatie van de specifieke doelstellingen 1 en 2.
– *Contributie WMO (HGIS) (€ 1,0 miljoen) en Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,04 miljoen).* Dit betreft het HGIS-deel (€ 1,0 miljoen) en het HGIS ODA-deel (€ 0,04 miljoen) van de Contributie WMO. De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader.
– *Contributie ECMWF (HGIS) (€ 3,7 miljoen).* Het Europees Centrum voor Weersverwachtingen op de Middellange Termijn (ECMWF), gevestigd in Reading, UK, is een intergouvernementele organisatie van 22 Europese lidstaten, waaronder Nederland. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2. Aardobservatie (€ 26,2 miljoen)
Bijdrage aan agentschappen (€ 26,2 miljoen)
Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door EUMETSAT, een intergouvernementele organisatie van 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT en daarmee ook de contributie aan EUMETSAT wordt jaarlijks in de EUMETSAT-Council vastgesteld.

De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. De contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar

latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar. Deze contributie aan EUMETSAT draag bij aan de internationale samenwerking en de vrije uitwisseling van data en kennis, wat ten goede komt aan vele sectoren in de samenleving. Op dit beleidsartikel draagt het bij aan de realistaie van de specifieke doelstelling 1.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 108 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 23

	2026
juridisch verplicht	100%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting

Van de totale in 2026 beschikbare programma uitgaven van € 83,6 miljoen is 100% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Bijdrage aan agentschappen**: de uitgaven hebben betrekking op het agentschap KNMI. Deze zijn volledig (100%) juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan het KNMI wordt verstrekt voor het uitvoeren van wettelijke taken op het gebied van Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.
2. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** de bijdragen aan de internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht. De bijdragen zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF). De WMO is belangrijk voor de uitwisseling van meteorologische gegevens, producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2.13 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

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

Tabel 109 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**233.752**	**236.085**	**228.514**	**229.106**	**228.963**	**229.542**	**229.251**
Uitgaven	**231.638**	**238.390**	**230.713**	**230.398**	**229.247**	**229.542**	**229.251**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Personele uitgaven	198.606	206.637	208.577	207.106	206.636	207.431	207.140
2 Materiële uitgaven	33.032	31.753	22.136	23.292	22.611	22.111	22.111
Ontvangsten	**14.552**	**15.864**	**16.678**	**17.275**	**17.775**	**18.275**	**18.275**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 110 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet-en regelegeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van de ILT. Deze wettelijke taken hebben betrekking op: - Vergunningverlening - Toezicht - Opsporing - Dienstverlening: afhandeling van vragen en meldingen: - Incidentafhandeling: - Onderzoek

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie
Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Voor artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport, zijn twee specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere

specifieke doelstelling zijn tevens één of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens wordt aangegeven hoe de ILT het effect dat zij beoogt te bereiken in beeld wil brengen.

De ILT werkt in een dynamische omgeving waarin meerdere factoren of actoren effect kunnen hebben op de door de ILT beoogde doelen. Een causaal verband is vaak moeilijk te leggen. In het toezicht wordt het effect van operationele activiteiten meestal met een kwalitatieve beschrijving plausibel gemaakt. Effectmeting is nog erg in ontwikkeling.

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

Tabel 111 Doelenboom artikel 24

Algemene doelstelling	
De ILT beschermt mens en milieu door te werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Toezicht en opsporing inzetten waar de grootste risico's zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken.	Een optimale dienst-en vergunningverlening.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Meer inzet op milieu, terwijl de effectiviteit op transport gehandhaafd blijft, maar met een efficientere inzet van middelen (10%) in 2030.	1. Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager waardoor klanten tevreden zijn en dit beoordelen met een 7,0 in 2029. 2. Klanten zijn tevreden met de dienstverlening en waarderen de telefonische dienstverlening met een 7,5 en de emailafhandeling met een 8,0 in 2026.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
1. Inzet capaciteit in relatie tot IBRA onderwerpen.	1. Resultaten klanttevredenheid vergunningaanvragers. 2. Resultaten klanttevredenheidsonderzoek met betrekking tot de dienstverlening.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Toezicht en opsporing inzetten waar de grootste risico's zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken.
Bij de capaciteitsinzet van de ILT wordt een afweging gemaakt tussen maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke wensen. Op deze manier kan ILT haar capaciteit inzetten waar de risico's het grootst zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken. Belangrijk in die afweging is ook hoe de ILT zo effectief mogelijk risico's kan aanpakken. De ILT heeft veel taken en per definitie een beperkte hoeveelheid aan middelen. Wij moeten daarom prioriteiten stellen en scherpe keuzes maken om onze capaciteit optimaal in te zetten.

Voor het bereiken van een optimaal maatschappelijk effect kijkt de ILT niet alleen naar bekende risico's en wettelijke taken. Zij kijkt ook naar algemene maatschappelijke ontwikkelingen. Natuurlijk met de focus op de werkvelden van de ILT: transport, infrastructuur, milieu en wonen. En vanuit het perspectief van haar missie: veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid.

Subdoelstelling 1: Meer inzet op milieu, terwijl de effectiviteit op transport gehandhaafd blijft, maar met een efficiëntere inzet van middelen (10%) in 2030.
De ILT ziet toe op de naleving van (inter)nationale wet- en regelgeving. Zij zet haar schaarse middelen en capaciteit selectief in daar waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar handelen het meeste effect kan sorteren. Op dit moment betekent deze insteek een grotere inzet op milieu, omdat daar de risico's het grootst zijn. Op transport willen we tenminste onze effectiviteit handhaven, maar wel met een efficiëntere inzet

van middelen. Door andere, of een combinatie van, toezichtinstrumenten in te zetten kunnen vaak slimmer en efficiënter inspecties worden uitgevoerd zonder het doel uit het oog te verliezen.

Bij het bepalen van de inzet, worden de volgende zaken meegewogen: 1) de grootste maatschappelijke risico's, 2) de wettelijke en internationale verplichtingen, 3) de politieke en maatschappelijke wensen en 4) het handelingsperspectief dat de ILT heeft.

De grootste maatschappelijke risico's
Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Met behulp van de IBRA wordt de maatschappelijke schade ingeschat voor mens en milieu die ontstaat doordat regels of normen, waarop zij toezicht houdt, niet worden nageleefd. Daartoe verdeelt de IBRA de ILT-taken in 40 onderwerpen.

De wettelijke en internationale verplichtingen
De ILT heeft te maken met veel wet- en regelgeving en andere geformaliseerde afspraken waarin verplichtingen zijn opgelegd. Soms zijn er gedetailleerde (middel)voorschriften voor verplichte (object)inspecties. Dergelijke inspecties kosten veel capaciteit, zonder dat altijd duidelijk is welk risico wordt aangepakt.

Waar verplichtingen minder hard en gedetailleerd zijn, ontstaat de mogelijkheid om een keuze te maken in welke mate wettelijke taken worden opgepakt. Zo kan in voorkomende gevallen ervoor gekozen worden om pas in actie te komen bij signalen die er op duiden dat er iets aan de hand is.

Politieke en maatschappelijke wensen
Voor het opstellen van het werkprogramma worden ook de wensen vanuit politiek en samenleving mee genomen, hierbij is uitdrukkelijk aandacht aan de zorg voor een schone en gezonde leefomgeving. Dit wordt gedaan door het aanpakken van milieucriminaliteit en -risico's.

De lange termijn doelstellingen worden eens in de vier jaar vastgelegd in de Meerjarenstrategie (MJS), onderbouwd door het IBRA-rapport met actuele ranking van risico's. Naast de meerjarige producten, wordt jaarlijks een jaarplan opgesteld waarin de visie van de ILT en (uitwerking van) het MJS meer geconcretiseerd worden.

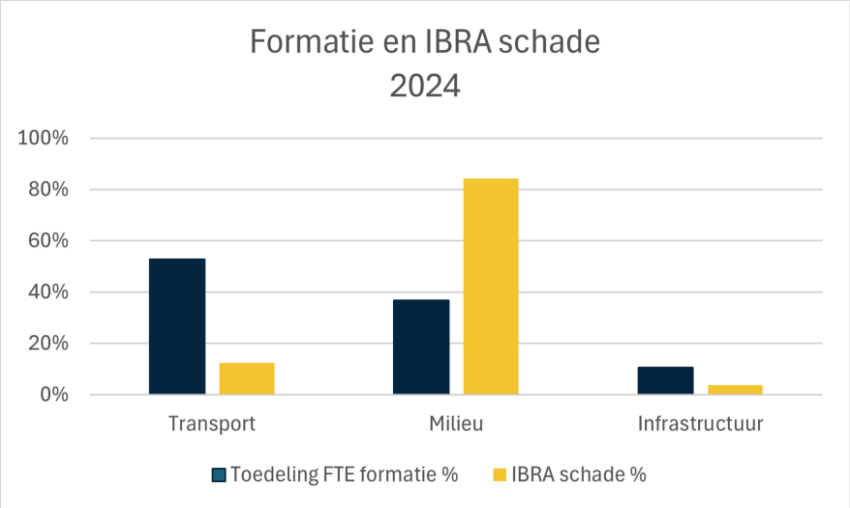
Het jaarverslag geeft een reflectie op het jaarplan en laat zien waar de capaciteit werkelijk op is ingezet en wat is bereikt. Aan de hand van het jaarverslag wordt een kwalitatieve toelichting gegeven op hoe de ILT haar toezicht en opsporing selectief en effectief heeft ingezet.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Inzet capaciteit in relatie tot IBRA onderwerpen
De ILT-brede risicoanalyse (IBRA) is voor de Inspectie Leefomgeving en Transport een belangrijk hulpmiddel bij het maken van haar meerjarenstrategie. In de IBRA worden de onderwerpen getoond waar de ILT toezicht op houdt en waar de meeste schade ontstaat door wetsovertredingen. De ILT noemt dit maatschappelijke schade. Voor meer informatie rondom de IBRA methodiek, wordt verwezen naar de IBRA.

Onderstaand wordt de verdeling getoond in percentages van grootste maatschappelijke schades in relatie tot de percentuele inzet van FTE's in 2024. Hierin is te zien dat de inzet in relatie tot transport relatief hoog is,

dit komt mede door de vele (internationale) verplichtingen in de transportsector. Over het algemeen is zowel de sector als het toezicht daarop goed georganiseerd. De risico's in de transportsector zijn relatief laag en goed beheersbaar. De ILT zet zich in 2026 in om het toezicht op de transportsector efficiënter en effectiever te maken. Dit doen we mede door de samenwerking te intensiveren in de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Hiermee worden risico's eerder in het proces beperkt en wordt schade voorkomen.

Figuur 11 IBRA schade per ongewenste gebeurtenis, exclusief buitengewone gebeurtenissen



Bron: ILT

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Een optimale dienst- en vergunningverlening.
De ILT streeft naar een efficiënt en effectief proces van vergunningverlening, waarbij de beoordeling van de aanvraag bijdraagt aan het verminderen van maatschappelijke risico's. De ILT werkt continue aan een grotere herkenbaarheid en bereikbaarheid van de ILT en heeft de dienstverlenende activiteiten gebundeld in een loket.

Subdoelstelling 1: Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager waardoor klanten tevreden zijn en dit beoordelen met een 7,0 in 2029.
De ILT optimaliseert de gehele keten in het vergunningverleningsproces, waarbij verbeteringen meerwaarde opleveren voor de aanvragers van een vergunning. Om dit te realiseren worden de processen vereenvoudigd en waar mogelijk deels geautomatiseerd. Met name het geautomatiseerd en gestructureerd kunnen vastleggen van data en documenten uit het vergunningenproces maakt het mogelijk om de doorlooptijden te verkorten en administratieve taken te verminderen. Dit is een meerjarig traject wat leidt tot een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.

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

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Resultaten klanttevredenheid vergunningaanvragers
Om de klanttevredenheid op verschillende processen te beoordelen worden onderzoeken uitgevoerd door externe onderzoeksbureaus.

De kwaliteit van het vergunningsverleningsproces wordt tweejaarlijks beoordeeld door Motivaction. Het onderzoek wordt uitgevoerd door middel van een online enquêtering.

Tabel 112 Klanttevredenheid vergunningverleners

Klanttevredenheid vergunningaanvragers	Nulmeting
Rail	6,5
Leefomgeving	6,5
Scheepvaart	4,8
Luchtvaart	5,8

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek vergunningaanvragers uitgevoerd door Motivaction

Toelichting
Het eerste klanttevredenheidsonderzoek heeft plaatsgevonden in 2021. Dit onderzoek heeft zicht gefocust op de werkvelden Rail en Leefomgeving, daarna heeft in 2023 dit onderzoek plaatsgevonden op de werkvelden Luchtvaart en Scheepvaart. Deze onderzoeken dienden enerzijds als 0-meting om het effect van de verbeteringen in het proces goed te kunnen meten, anderzijds worden de aanbevelingen meegenomen om het proces te verbeteren. Elke twee jaar zal de klanttevredenheid worden gemeten. Het streven is om een 7,0 te behalen in 2029.

Subdoelstelling 2: Klanten zijn tevreden met de dienstverlening en waarderen de telefonische dienstverlening met een 7,5 en de emailafhandeling met een 8,0 in 2026.
De ILT streeft voortdurend naar optimale dienstverlening. Dat doen we bij de informatie op onze website, bij het behandelen van vragen en meldingen van burgers en bedrijven via telefoon, mail en chat en bij onze uitingen op social media. De ILT ontvangt dagelijks zo'n 120 vragen en meldingen per telefoon. Daarnaast komen via het contactformulier op de website gemiddeld 55 vragen en meldingen per dag binnen. Ook de dienstverlening voor onze niet-Nederlandstalige doelgroepen is belangrijk, waarbij de ILT streeft naar eenvoud, duidelijkheid en gemak.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Resultaten klanttevredenheidsonderzoek met betrekking tot de dienstverlening
ILT laat jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren naar de kwaliteit van haar telefonische en schriftelijke dienstverlening. Deze monitoring vindt plaats over een periode van 6 weken per jaar. Hierin wordt de bereikbaarheid van de ILT getoetst en ook de kwaliteit van haar gesprekken.

Onderstaand worden de resultaten van de afgelopen jaren getoond.

Tabel 113 Resultaat klanttevredenheid

Resultaten klanttevredenheid	2020	2021	2022	2024[1]	2025
Resultaat telefonische dienstverlening[2]	7,3	7,3	8,4	7,0	7,5
Resultaat emailafhandeling				9,0	8,8

1 Klanttevredenheidsonderzoek heeft vertraging opgelopen en heeft in de periode januari-februari 2024 plaatsgevonden
2 Het onderzoek heeft in 2020-2022 in oktober/november plaatsgevonden en vanaf 2024 in januari/februari

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door Telan

Toelichting
De verbetering in de telefonische dienstverlening door coaching en opleiding is duidelijk terug te zien in het resultaat van het klanttevredenheidsonderzoek van november 2022. De daaropvolgende daling in de telefonische dienstverlening in februari 2024 is te verklaren door vernieuwing in het team, waardoor een lagere bezetting is ontstaan en nieuwe mensen ingewerkt moesten worden. In 2025 is een verbetering zichtbaar en de klanttevredenheid richting de norm beweegt.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Naast het bestaande takenpakket van de ILT, worden er in 2026 nieuwe taken aan dit pakket toegevoegd. Eén van deze taken is het toezicht en handhaving van de herziening van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Daarnaast zal ILT in 2026 starten met toezicht en handhaving op Vrachtwagenheffing. Er zal een intensivering voor het toezicht op European Rail Traffic Management System (ERTMS) plaatsvinden. Ook gaat de uitvoering van de certificerende werkzaamheden voor piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici per medio 2025 over van Kiwa naar ILT.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 114 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**233.752**	**236.085**	**228.514**	**229.106**	**228.963**	**229.542**	**229.251**
	Uitgaven	**231.638**	**238.390**	**230.713**	**230.398**	**229.247**	**229.542**	**229.251**
24.1	**Personele uitgaven**	**198.606**	**206.637**	**208.577**	**207.106**	**206.636**	**207.431**	**207.140**
	Personele uitgaven	*198.606*	*206.637*	*208.577*	*207.106*	*206.636*	*207.431*	*207.140*
	Eigen personeel	167.550	187.571	187.815	185.675	185.931	187.187	186.896
	Externe Inhuur	31.056	19.066	20.762	21.431	20.705	20.244	20.244
24.2	**Materiële uitgaven**	**33.032**	**31.753**	**22.136**	**23.292**	**22.611**	**22.111**	**22.111**
	Materiële uitgaven	*33.032*	*31.753*	*22.136*	*23.292*	*22.611*	*22.111*	*22.111*
	ICT	3.430	4.042	596	1.488	1.138	1.138	1.138
	Bijdragen aan SSOs	9.419	12.655	10.442	10.000	10.000	10.000	10.000
	overige materiele uitgaven	20.183	15.056	11.098	11.804	11.473	10.973	10.973
	Ontvangsten	**14.552**	**15.864**	**16.678**	**17.275**	**17.775**	**18.275**	**18.275**

F. Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT

Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT
Onderstaand is voor het jaar 2026 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport. De begroting is opgebouwd uit personeel en materieel budget. Ruim 80% van de begroting betreft ambtelijk personeel. De uitgaven om de doelstellingen te bereiken worden gerealiseerd in alle instrumenten. De verdeling die in de begroting hiervoor aangehouden kan worden is 74% en 26% respectievelijk voor doelstelling 1 en 2.

1. Personele uitgaven (€ 208,6 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en overige personele uitgaven.

– *Eigen personeel (€ 187,8 miljoen).*
  - Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.
  - Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers.
  - Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, opleiding, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

– *Externe inhuur (€ 20,8 miljoen).* Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. Externe inhuur is noodzakelijk in verband met deels kwantitatieve, maar vooral ook kwalitatieve expertise.

2. Materiële uitgaven (€ 22,1 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.

– *ICT (€ 0,6 miljoen).* Dit bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
– *Bijdragen aan SSOs (€ 10,4 miljoen).* De bijdrage aan de Shared Service Organisaties (SSOs) betreft onder andere DICTU en ICTU.
– *Overige materiële uitgaven (€ 11,1 miljoen).* Dit betreft materiële uitgaven van de ILT en hebben betrekking op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 16,7 miljoen).
Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 10,5 miljoen) en de bijdrage van de Autoriteit Woningcorporaties voor overheadkosten (€ 4,8 miljoen) en overige ontvangsten (€ 1,4 miljoen).

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 115 Geschatte budgetflexibiliteit

	2026
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	3%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van het totale budget voor artikel 24 is voor 2026 97% juridisch verplicht. De begroting van de ILT bestaat grotendeels uit personele kosten voor de uit te voeren taken. Dit betreffen contracten tussen personeel en organisatie en zijn daarmee, op een klein deel van de inhuur na, juridisch verplicht. Ook voor de materiële uitgaven ligt het merendeel van de werkzaamheden vast in contracten. Het budget wat niet vastligt in contracten is wel al bestuurlijk gebonden.

De activiteiten die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de wettelijke taken van de ILT. In de Meerjarenstrategie staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende informatie ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht.

2.14 Artikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

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

Tabel 116 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**1.324.586**	**1.095.657**	**1.296.254**	**1.222.930**	**1.186.266**	**1.186.326**	**1.186.310**
Uitgaven	**1.113.168**	**1.320.281**	**1.296.254**	**1.222.930**	**1.186.266**	**1.186.326**	**1.186.310**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Brede doeluitkering	1.113.168	1.320.281	1.296.254	1.222.930	1.186.266	1.186.326	1.186.310
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 117 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de BredeDoeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er inde gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingenkunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikelhangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordtgeschetst.

C. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
De korting op de BDU voor 2026 als gevolg van de taakstelling op de SPUKs uit het hoofdlijnenakkoord is volledig teruggedraaid. Hiermee is de invulling van de wettelijke vervoerstaken van de vervoerregio's VRA en MRDH voor 2026 geborgd.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 118 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**1.324.586**	**1.095.657**	**1.296.254**	**1.222.930**	**1.186.266**	**1.186.326**	**1.186.310**
	Uitgaven	**1.113.168**	**1.320.281**	**1.296.254**	**1.222.930**	**1.186.266**	**1.186.326**	**1.186.310**
25.1	**Brede doeluitkering**	**1.113.168**	**1.320.281**	**1.296.254**	**1.222.930**	**1.186.266**	**1.186.326**	**1.186.310**
	Bijdrage aan medeoverheden	*1.113.168*	*1.320.281*	*1.296.254*	*1.222.930*	*1.186.266*	*1.186.326*	*1.186.310*
	Overige bijdragen	1.113.168	1.320.281	1.296.254	1.222.930	1.186.266	1.186.326	1.186.310
	Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

E. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Brede doeluitkering (€ 1.296 miljoen)
Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.
De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

De BDU verkeer en vervoer is gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10%. Met rijksbrede middelen wordt deze korting voor 2026 teruggedraaid. In 2027 wordt vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds.

F. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit
Conform de Wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

2.15 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Op dit artikel worden de bijdragen aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds verantwoord.

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

Tabel 119 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	**10.408.456**	**10.589.431**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven	**10.408.456**	**10.589.431**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Bijdrage Mobiliteitsfonds	9.153.614	9.009.317	0	0	0	0	0
2 Bijdrage Deltafonds	1.254.842	1.580.114	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 120 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op deze begroting. Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 121 Budgettaire gevolgen van beleid art. 26 (bedragen x € 1.000)								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**10.408.456**	**10.589.431**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Uitgaven	**10.408.456**	**10.589.431**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
26.1	**Bijdrage Mobiliteitsfonds**	**9.153.614**	**9.009.317**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	*9.153.614*	*9.009.317*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	9.153.614	9.009.317	0	0	0	0	0
26.2	**Bijdrage Deltafonds**	**1.254.842**	**1.580.114**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	*1.254.842*	*1.580.114*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	1.254.842	1.580.114	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

D. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiele instrumenten
Per 1 januari 2026 komt dit artikel te vervallen. Voor de toelichting van de middelen op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds wordt naar de desbetreffende begrotingen verwezen. Zie ook onderdeel 3 Leeswijzer.

3. Niet-beleidsartikelen

3.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Op dit artikel worden de IenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 122 Budgettaire gevolgen artikel 97 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**42.466**	**61.247**	**64.242**	**46.802**	**47.628**	**54.931**	**45.705**
	Uitgaven	**58.082**	**69.211**	**57.287**	**53.457**	**54.626**	**52.837**	**53.344**
97.1	**Algemeen departement**	**58.057**	**66.233**	**57.287**	**53.457**	**54.626**	**52.837**	**53.344**
	Opdrachten	*42.789*	*50.901*	*44.265*	*40.227*	*41.041*	*39.254*	*39.541*
	van A naar Beter	1.532	1.799	1.789	1.784	1.780	1.780	1.783
	Externe juridische advisering	3.860	3.363	2.019	1.784	1.730	1.731	1.733
	Onderzoeken PBL	5.568	4.641	3.835	2.763	2.763	2.762	2.762
	Onderzoeken ANVS	2.059	3.761	4.682	4.711	4.601	4.596	4.596
	DCC	9.458	9.229	9.370	9.006	9.117	9.309	8.959
	Regeringsvliegtuig	17.323	16.251	15.611	13.077	14.714	12.813	12.813
	Overige opdrachten	2.989	11.857	6.959	7.102	6.336	6.263	6.895
	Subsidies (regelingen)	*18*	*29*	*29*	*10*	*10*	*10*	*10*
	Overige subsidies	18	29	29	10	10	10	10
	Bijdrage aan agentschappen	*14.449*	*15.303*	*12.993*	*13.220*	*13.575*	*13.573*	*13.793*
	Bijdrage aan agentschap RWS	3.343	3.480	3.485	3.448	3.422	3.422	3.422
	Bijdrage aan agentschap KNMI	246	3.182	252	249	247	247	247
	Overige bijdragen	10.860	8.641	9.256	9.523	9.906	9.904	10.124
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*801*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Overige bijdragen	801	0	0	0	0	0	0
97.3	**Testen reizigers**	**25**	**2.978**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Opdrachten	*25*	*2.978*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Testen COVID-19	25	2.978	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**3.139**	**3.116**	**1.101**	**1.101**	**1.380**	**1.380**	**1.380**

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2026 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen departement (€ 57,3 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 44,3 miljoen)
– *Van A naar Beter (€ 1,8 miljoen).* Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.

– *Externe juridische advisering (€ 2,0 miljoen).* Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven door de Bestuurskern. Dit om de kwaliteit te bewaken en tevens wordt hiermee voorkomen dat er meerdere malen vanuit verschillende diensten dezelfde vragen worden uitgezet.
– *Onderzoeken PBL (€ 3,8 miljoen).* Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL.
– *Onderzoeken ANVS (€ 4,7 miljoen).* Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.
– *DCC (€ 9,4 miljoen).* De Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse IenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM. Daarnaast is DCC verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van meetapparatuur en het leveren van kennis en expertise aan RIVM op het gebied van monstername, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.
– *Regeringsvliegtuig (€ 15,6 miljoen).* Dit betreft de uitgaven van IenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
– *Overige opdrachten (€ 7,0 miljoen).*
  • Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen ontvangen voor nucleaire initiatieven waaronder nucleaire veiligheid (ANVS € 1,6 miljoen).
  • Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 5,4 miljoen). Dit betreft uitgaven voor communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is.

Subsidies (€ 0,03 miljoen)
– *Overige subsidies (€ 0,03 miljoen).* Deze uitgaven hangen samen met subsidies die IenW verstrekt. In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 1 een bedrag van maximaal €18.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 en 2026 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de (mogelijke) verlening van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft.

Bijdrage aan agentschappen (€ 13,0 miljoen)

– *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 3,5 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.
– *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,2 miljoen).* Dit betreft de bijdrage van ANVS aan het KNMI voor de afname van maatwerkdienstverlening.
– *Overige bijdragen (€ 9,3 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 9,3 miljoen). Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens.
  Dit bedrag is inclusief de middelen die ontvangen zijn vanuit het klimaatfonds voor nieuwe nucleaire initiatieven. Deze uitgaven zijn benodigd voor de ontwikkeling van nieuwe meetnetten voor de additionele kerncentrales, daarnaast moeten aanpassingen gedaan worden aan het huidige landelijk dekkende meetnet en dient de meet- en ongevalsorganisatie te worden vergroot.

Ontvangsten (€ 1,1 miljoen)

Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie.

3.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat en de grote uitvoerende dienst Inspectie Leefomgeving en Transport. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en ICT, bijdragen aan rijksbrede SSO's en overige materiële voor het kerndepartement.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 123 Budgettaire gevolgen artikel 98 (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**529.902**	**545.112**	**528.588**	**489.537**	**467.185**	**458.513**	**462.561**
	Uitgaven	**520.927**	**559.165**	**541.621**	**497.081**	**468.690**	**459.624**	**462.842**
98.1	**Personele uitgaven**	**403.747**	**416.866**	**408.136**	**377.684**	**355.780**	**346.462**	**348.108**
	Personele uitgaven	*403.747*	*416.866*	*408.136*	*377.684*	*355.780*	*346.462*	*348.108*
	Eigen personeel	351.122	365.248	370.526	354.361	341.968	335.601	336.562
	Externe inhuur	50.895	50.743	37.220	23.043	13.542	10.601	11.286
	Overige personele uitgaven	1.730	875	390	280	270	260	260
98.2	**Materiële uitgaven**	**117.180**	**142.299**	**133.485**	**119.397**	**112.910**	**113.162**	**114.734**
	Materiële uitgaven	*117.180*	*142.299*	*133.485*	*119.397*	*112.910*	*113.162*	*114.734*
	ICT	38.603	50.594	44.050	36.463	33.566	33.556	35.139
	Bijdrage aan SSO's	65.588	65.082	63.399	61.270	59.910	59.476	59.476
	Overige materiële uitgaven	12.989	26.623	26.036	21.664	19.434	20.130	20.119
	Ontvangsten	**7.885**	**5.392**	**4.880**	**4.880**	**4.601**	**4.601**	**4.601**

C. Toelichting op de personele en materiële uitgaven kerndepartement

Toelichting op de personele en materiële uitgaven kerndepartement
Onderstaand is voor het jaar 2026 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van het kerndepartement.

1. Personele uitgaven (€ 408,1 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

– *Eigen personeel (€ 370,5 miljoen).* Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.
  - Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.

- Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching, training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenementen, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

– *Externe inhuur (€ 37,2 miljoen).* Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.
– *Overige personele uitgaven (€ 0,4 miljoen).* De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

2. Materiële uitgaven (€ 133,5 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).
– *ICT (€ 44,4 miljoen).* Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
– *Bijdrage aan de Shared Service Organisaties (€ 63,4 miljoen).* De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
– *Overige materiële uitgaven (€ 26,0 miljoen).* Dit betreft materiele uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 4,9 miljoen)
De ontvangsten betreft voornamelijk vergoedingen die worden ontvangen voor onderzoeksopdrachten vanuit de Europese Unie (PBL), het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS), detacheringen en bedrijfsvoering.

D. Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten

Tabel 124 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten kerndepartement (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	**752.565**	**797.555**	**772.334**	**727.479**	**697.937**	**689.166**	**692.093**
Kerndepartement	520.927	559.165	541.621	497.081	468.690	459.624	462.842
ILT	231.638	238.390	230.713	230.398	229.247	229.542	229.251

Tabel 125 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en ZBO/RWT (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal apparaatskosten Agentschappen	**1.781.224**	**1.818.491**	**1.738.303**	**1.708.876**	**1.695.051**	**1.683.024**	**1.667.519**
RWS	1.684.347	1.714.380	1.638.216	1.612.232	1.597.274	1.581.998	1.566.826
KNMI	96.877	104.111	100.087	96.644	97.777	101.026	100.693
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	**903**	**938**	**899**	**887**	**883**	**878**	**881**
ProRail	903	938	899	887	883	878	881

E. Apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal

Tabel 126 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal (bedragen x € 1.000)	
Directoraat-Generaal Mobiliteit	71.468
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	47.084
Directoraat-Generaal Water en Bodem	41.484
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	50.594
Beleids- en Bestuursondersteuning	53.674
Financiën en Bedrijfsvoering	194.889
- Waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	107.014
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	42.362
Planbureau voor de Leefomgeving	40.066
Totaal apparaat	**541.621**

3.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de IenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 127 Budgettaire gevolgen artikel 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Art.	**Verplichtingen**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
99.1	**Nog Onverdeeld**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Nog te verdelen	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Nog te verdelen	0	0	0	0	0	0	0
	Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten
Onderstaand is voor het jaar 2026 een toelichting opgenomen op de post Nog Onverdeeld.

1. Nog Onverdeeld (€ 0,0 miljoen)
Het totale bedrag Nog Onverdeeld bedraagt in 2026 € 0,0 miljoen.

4. Begroting agentschappen

4.1 Agentschap Rijkswaterstaat

Introductie
Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). RWS beheert en ontwikkelt de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zet in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werkt RWS aan een land dat beschermd is tegen overstromingen, waar voldoende groen is, waar voldoende en schoon water is en waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn-) beleidsdoelstellingen en kaders die door IenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting Hoofdstuk XII.

Producten en diensten
RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:
- Exploitatie, onderhoud en vernieuwing: dit betreft activiteiten die gericht zijn op de instandhouding van de huidige functie van de infrastructuur. Tot het domein van de exploitatie behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement. Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren. Vernieuwing is gericht op het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object.
- Ontwikkeling: dit betreft activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of om aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.
- Beleidsondersteuning en –advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis, expertise en materieel: ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, milieu en leefomgeving, grote (ontwikkelings)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Tabel 128 Begroting van agentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)						
	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Baten						
Baten als tegenprestatie voor levering van input	4.258.712	4.271.212	4.133.451	4.086.056	4.051.775	3.976.370
waarvan bijdrage aan apparaat (interne kosten)	*1.679.218*	*1.671.823*	*1.651.635*	*1.641.504*	*1.630.579*	*1.622.733*
waarvan bijdrage aan exploitatie en onderhoud	*2.462.876*	*2.502.470*	*2.413.130*	*2.379.186*	*2.361.974*	*2.303.640*
waarvan bijdrage aan te verlenen diensten	*116.618*	*96.919*	*68.686*	*65.366*	*59.222*	*49.997*
Baten uit reeds ontvangen bijdragen voor levering van input	382.759	452.780	91.716	51.635	42.569	36.147
waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud	*267.676*	*412.856*	*30.401*	*0*	*0*	*0*
waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten	*115.083*	*39.924*	*61.315*	*51.635*	*42.569*	*36.147*
Rentebaten	32.867	17.064	12.648	12.974	13.948	13.158
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Totaal baten	**4.675.838**	**4.742.556**	**4.239.315**	**4.152.165**	**4.109.792**	**4.027.175**
Lasten						
Apparaatskosten	1.714.380	1.638.216	1.612.232	1.597.274	1.581.998	1.566.826
- Personele kosten	1.369.632	1.300.629	1.290.905	1.287.461	1.283.945	1.276.544
waarvan eigen personeel	*1.219.216*	*1.177.902*	*1.167.551*	*1.164.376*	*1.161.138*	*1.154.445*
waarvan inhuur externen	*94.206*	*66.965*	*68.083*	*67.963*	*67.839*	*67.448*
waarvan overige personele kosten	*56.210*	*55.762*	*55.272*	*55.121*	*54.968*	*54.651*
- Materiele kosten	344.748	337.587	321.327	309.813	298.053	290.282
waarvan apparaat ICT	*58.952*	*57.727*	*54.947*	*52.978*	*50.967*	*49.638*
waarvan bijdrage aan SSO's	*76.534*	*74.944*	*71.335*	*68.778*	*66.168*	*64.443*
waarvan overige materiële kosten	*209.262*	*204.916*	*195.045*	*188.057*	*180.918*	*176.201*
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	2.987.963	3.065.517	2.583.426	2.506.336	2.474.676	2.400.077
Rentelasten	2.568	4.746	6.185	7.290	9.141	12.993
Afschrijvingskosten	18.994	22.342	25.737	29.530	32.242	35.544
- Materieel	18.962	22.215	25.610	29.435	32.242	35.544
waarvan apparaat ICT	*4.774*	*4.624*	*4.628*	*5.495*	*5.227*	*4.131*
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	*14.188*	*17.591*	*20.982*	*23.940*	*27.015*	*31.413*
- Immaterieel	32	127	127	95	0	0
Overige lasten	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
waarvan dotaties voorzieningen	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*
waarvan bijzondere lasten	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Totaal lasten	**4.731.905**	**4.738.821**	**4.235.580**	**4.148.429**	**4.106.056**	**4.023.440**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**– 56.067**	**3.735**	**3.735**	**3.735**	**3.735**	**3.735**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
Saldo van baten en lasten	**– 57.367**	**2.435**	**2.435**	**2.435**	**2.435**	**2.435**
Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij	2.435	2.435	2.435	2.435	2.435	2.435
Te verdelen resultaat	**– 59.802**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting

Baten

Baten als tegenprestatie voor levering van input

De bekostiging van RWS vindt plaats door middel van input-bekostiging. Dit houdt in dat er afspraken zijn gemaakt tussen RWS en IenW over een bijdrage voor de ingezette middelen en arbeidskrachten.

Bijdrage aan apparaat (interne kosten)
De bijdrage aan apparaat dient ter dekking van de interne kosten van RWS (apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten) die verband houden met, exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, beleidsondersteuning en –advisering en het leveren van kennis, expertise en materieel.

Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de resterende opgave vanaf 2026 voor RWS verwerkt op de apparaatskosten. Op welke manier het restant van de taakstelling wordt uitgevoerd, wordt door RWS nog verder uitgewerkt.

Bijdrage aan exploitatie en onderhoud
De bijdrage aan exploitatie en onderhoud dient ter dekking van de externe kosten die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor exploitatie en onderhoud.

Bijdrage aan te verlenen diensten
De bijdrage aan te verlenen diensten dient ter dekking van de externe kosten in het kader van planning en studies, Caribisch Nederland, Werken voor en met Partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten.

In onderstaand overzicht is een specificatie van de baten als tegenprestatie voor de levering van input opgenomen, waaronder de bron van herkomst: baten vanuit moederdepartement; baten vanuit overige departementen; baten vanuit partijen anders dan departementen.

Tabel 129 Specificatie baten als tegenprestatie voor levering van input (bedragen x € 1.000)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Baten vanuit moederdepartement	**3.892.265**	**3.904.539**	**3.767.352**	**3.720.751**	**3.686.583**	**3.611.470**
Deltafonds	*821.000*	*824.163*	*760.867*	*750.277*	*747.162*	*739.030*
- Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	10.960	1.419	509	509	509	509
- Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen	420					
- Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	397.720	447.937	399.622	400.753	400.627	397.250
- Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	398.859	365.276	353.457	346.926	345.204	340.494
- Artikel 7 Waterkwaliteit	13.041	9.531	7.279	2.089	822	777
Mobiliteitsfonds	*2.992.832*	*3.009.781*	*2.936.309*	*2.901.461*	*2.872.821*	*2.805.840*
- Artikel 12 Hoofdwegennet	1.992.986	1.937.753	1.956.525	1.925.392	1.906.296	1.845.825
- Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	999.846	1.072.028	979.784	976.069	966.525	960.015
Hoofdstuk XII	*78.433*	*70.595*	*70.176*	*69.013*	*66.600*	*66.600*
- Artikel 11 Waterkwaliteit	17.217	16.607	16.585	16.384	15.867	15.867
- Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	4.669	4.757	4.758	4.757	4.757	4.757
- Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	13.387	8.243	8.345	8.346	8.342	8.342
- Artikel 16 Spoor	880	925	925	925	925	925
- Artikel 17 Luchtvaart	344	323	231	59	59	59
- Artikel 18 Scheepvaart en Havens	3.866	2.430	1.959	1.382	1.382	1.382
- Artikel 19 Klimaat	487	469	569	381	381	381
- Artikel 20 Lucht en geluid	3.755	3.488	3.488	3.489	3.488	3.488
- Artikel 21 Duurzaamheid	13.452	13.255	13.255	13.255	13.255	13.255
- Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	9.896	9.613	9.613	9.613	7.722	7.722
- Artikel 97 Algemeen departement	3.480	3.485	3.448	3.422	3.422	3.422
- Overig	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Baten vanuit overige departementen	**111.741**	**112.218**	**112.015**	**111.543**	**111.430**	**111.138**
- Rijksrederij	54.780	54.780	54.780	54.780	54.780	54.780
- Omgevingswet	33.338	33.815	33.612	33.140	33.027	32.735

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
- Werken voor en met Partners	19.500	19.500	19.500	19.500	19.500	19.500
- Beleidsondersteuning en -advisering (BOA)	3.123	3.123	3.123	3.123	3.123	3.123
- Overig	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Baten vanuit partijen anders dan departementen	**254.706**	**254.455**	**254.084**	**253.762**	**253.762**	**253.762**
- Exploitatie en Onderhoud	49.847	39.706	34.450	37.380	37.380	37.380
- Schaderijden en Schadevaren	49.525	49.525	49.525	49.525	49.525	49.525
- Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	61.480	60.980	60.480	60.230	60.230	60.230
- Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	26.003	26.003	26.003	26.003	26.003	26.003
- Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)	6.602	6.602	6.602	6.602	6.602	6.602
- Werken voor en met Partners	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500
- Waterwet	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
- Windmolenpark Maasvlakte 2	20.649	31.039	36.424	33.422	33.422	33.422
- Overig	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100
Totaal	**4.258.712**	**4.271.212**	**4.133.451**	**4.086.056**	**4.051.775**	**3.976.370**
*waarvan bijdrage aan apparaat (interne kosten)	1.679.218	1.671.823	1.651.635	1.641.504	1.630.579	1.622.733
*waarvan bijdrage aan exploitatie en onderhoud	2.462.876	2.502.470	2.413.130	2.379.186	2.361.974	2.303.640
*waarvan bijdrage aan te verlenen diensten	116.618	96.919	68.686	65.366	59.222	49.997

Baten vanuit moederdepartement
De baten vanuit moederdepartement hebben betrekking op de 'bijdragen aan agentschap RWS' die worden verantwoord en toegelicht op de product-artikelen op de begrotingen van het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds en de beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk HXII.

Baten vanuit overige departementen
De baten vanuit overige departementen hebben met name betrekking op:
– Vergoedingen van het ministerie van Defensie, het ministerie van Financiën en het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij.
– Vergoedingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van de Omgevingswet en de bijbehorende externe productkosten.
– Vergoedingen van diverse ministeries voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
– Vergoedingen van het ministerie van Klimaat en Groene Groei en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en -advisering en de bijbehorende externe productkosten.

Baten vanuit partijen anders dan departementen
De baten vanuit partijen anders dan departementen hebben met name betrekking op:
– Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van exploitatie en onderhoud van de infrastructuur en opbrengsten vanuit het windmolenpark Maasvlakte 2.
– Uitkeringen van verzekeraars in het kader van schaderijden en schadevaren ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.
– Ontvangsten uit de pacht van benzinestations, de ingebruikgeving van RWS areaal (verhuur en pacht van bijvoorbeeld windparken) en incidentele verkoop van RWS areaal. Deze ontvangsten worden via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) ontvangen.
– Opbrengsten voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) en de Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)

– Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en bedrijven voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
– Opbrengsten uit vergunningverlening in het kader van de Waterwet.

Baten uit reeds ontvangen bijdragen voor levering van input
Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het Basis Kwaliteitsniveau (BKN). Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Het Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud bedraagt ultimo 2024 € 710,9 miljoen.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planning en studies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten. Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Het Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten bedraagt ultimo 2024 € 346,7 miljoen.

Rentebaten
RWS ontvangt rente op de rekening-courant verhouding met het ministerie van Financiën.

Bijzondere baten
De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Tabel 130 Specificatie personele kosten

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Formatie (in FTE)	11.116	11.075	10.981	10.949	10.919	10.859
- waarvan capaciteit structurele werkzaamheden	*9.753*	*9.775*	*9.798*	*9.795*	*9.782*	*9.772*
- waarvan capaciteit tijdelijke opdrachten	*344*	*276*	*164*	*141*	*125*	*77*
- waarvan capaciteit gefinancierd door overige departementen en derden	*1.019*	*1.024*	*1.019*	*1.013*	*1.012*	*1.010*
Eigen personeel (x € 1.000)	1.219.216	1.177.902	1.167.551	1.164.376	1.161.138	1.154.445
Overige personele kosten (x € 1.000)	56.210	55.762	55.272	55.121	54.968	54.651
Inhuur externen (x € 1.000)	94.206	66.965	68.083	67.963	67.839	67.448
Inhuurpercentage	7%	5%	5%	5%	5%	5%

De formatie van RWS bestaat uit capaciteit voor structurele werkzaamheden en capaciteit voor tijdelijke opdrachten.

Capaciteit structurele werkzaamheden
In de begroting 2025 is voor structurele werkzaamheden een stabiel apparaatsbudget tot en met 2031 gefinancierd. Daarna loopt de gefinancierde capaciteit terug. In de ontwerpbegroting 2026 wordt de financiering van de capaciteit in 2032 op hetzelfde niveau gebracht.

De structurele capaciteit neemt in de begroting 2026 toe door toevoeging van extra weginspecteurs (38 FTE, met een ingroei van 28 FTE in 2025), extra capaciteit voor het beheer van de A7 Zuidelijke ringweg Groningen (10,5 FTE vanaf 2025) en door verambtelijking (het omzetten van inhuurprogramma (niet-kerntaken) in eigen personeel) als uitvoering van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet Schoof. Deze omzetting realiseert een besparing, doordat eigen personeel goedkoper is dan inhuur (24 FTE, met een ingroei van 12 FTE in 2025).

Capaciteit tijdelijke opdrachten
RWS heeft ook capaciteit voor het uitvoeren van tijdelijke opdrachten. Dit betreft onder anderen capaciteit voor opdrachten voor uitvoering: aanvullende capaciteit in het kader van BeleidsOndersteuning en Advisering (BOA), programma Werken aan Uitvoering, Wet Open Overheid, Windenergie op Zee, specialistische capaciteit stikstof, Net op Zee, Critical Entities Resilience Directive (CER-Richtlijnen), programma MONS en programma Draaien houden Ringen.

Capaciteit gefinancierd door overige departementen en derden
Dit betreft capaciteit waarvoor RWS financiering ontvangt vanuit ontvangen opdrachten van andere departementen en werkzaamheden in het kader van Werken voor en met Partners (derden).

Eigen personeel
De kracht van Rijkswaterstaat ligt in de zakelijke en professionele wijze waarop het zijn kerntaken uitvoert. Om daarop te kunnen sturen is gedefinieerd welke taken RWS met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en welke taken aan de markt worden overgelaten (de niet-kerntaken).

De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betrekt (niet-kerntaken).

Inhuur externen
De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS en worden gefinancierd uit de apparaatsmiddelen. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betrekt (niet-kerntaken welke wordt gefinancierd uit de programmamiddelen.

Inhuur apparaat (kerntaken)
RWS streeft ernaar om de inhuur van externen op kerntaken zoveel mogelijk te beperken vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen. Inhuur op kerntaken vindt in beginsel alleen plaats als er sprake is van piekbelasting in de directe productie of in geval van onderbezetting, ziekte of vervanging. Inhuur op kerntaken kan ook een keuze zijn als vanuit de arbeidsmarkt hele specifieke kennis/specialisme niet kan worden aangetrokken. RWS verwacht de komende jaren een gemiddeld inhuurpercentage t.o.v. de personele kosten van circa 5%.

Inhuur programma (niet-kerntaken)
Gelet op de omvang van de productieopgave van RWS blijft de inhuur op taken die bij de markt zijn belegd (de niet-kerntaken) substantieel. Uitgangspunt bij exploitatie-, onderhoud-, ontwikkeling- en vernieuwingsprojecten is optimaal gebruik te maken van de markt. Het doe-werk wordt zoveel mogelijk overgelaten aan de markt, vooral op het terrein van techniek en beheersing. Voor het betrekken van externe capaciteit op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten zal worden gedaan, tenzij dat om inhoudelijke of aansturingsredenen niet doelmatig is.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten in deze agentschapsbegroting en de artikelonderdelen ontwikkeling en vernieuwing in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds

Tabel 131 Specificatie inhuur programma

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inhuur programma (niet-kerntaken) (x € 1.000)	151.516	163.462	173.017	166.049	150.206	142.142
Omzet RWS (GVKA en BLS-EPK) (x € 1.000)	6.060.656	6.538.492	6.920.694	6.641.968	6.008.223	5.685.678
Inhuur programma t.o.v. omzet RWS (in %)	3%	3%	3%	3%	3%	3%

Materiele kosten
De materiele kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiele kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's weginspecteurs).

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten
Op deze post worden de kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten verantwoord, die te maken hebben met exploitatie en onderhoud voor het BKN. Daarnaast bevat deze post ook de kosten in het kader van planning en studies, Caribisch Nederland, Werken voor en met Partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten.

Rentelasten
Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Afschrijvingskosten
Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

Overige lasten
Dit betreft de dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen.

Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij
Dit betreft de dotatie of onttrekking aan de reserve Rijksrederij, bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen.

Te verdelen resultaat
Het te verdelen resultaat in 2025 is negatief. RWS heeft meerjarige maatregelen genomen om weer een gezonde organisatie te worden. Een deel van het negatieve resultaat in 2025 wordt veroorzaakt doordat de jaarlijkse dotatie aan de verlofreservering als gevolg van de invoering van het IKB spaarverlof niet volledig gedekt is (€ 20 miljoen in 2025). Vanaf 2026 zijn deze ongedekte structurele lasten nog niet meegenomen. Dit vraagstuk wordt betrokken bij de volgende Voorjaarsbesluitvorming, waarbij ook naar de tarieven voor dekking wordt gekeken.

Tabel 132 Kasstroomoverzicht van agentschap Rijkswaterstaat over het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2024	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	**1.676.864**	**1.433.699**	**1.001.805**	**557.696**	**476.488**	**434.696**	**400.483**
+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	3.917.508	4.293.079	4.289.776	4.147.599	4.100.530	4.067.223	3.991.028
-/- uitgaven operationele kasstroom	– 4.132.563	– 4.706.211	– 4.709.779	– 4.203.143	– 4.112.199	– 4.067.114	– 3.981.196
2 Totaal operationele kasstroom	**– 215.055**	**– 413.132**	**– 420.003**	**– 55.544**	**– 11.669**	**109**	**9.832**
-/- totaal investeringen	– 46.262	– 57.498	– 86.055	– 52.605	– 70.808	– 101.457	– 101.457
+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	3.047						
3. Totaal investeringskasstroom	**– 43.215**	**– 57.498**	**– 86.055**	**– 52.605**	**– 70.808**	**– 101.457**	**– 101.457**
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement							
+/+ eenmalige storting door het moederdepartement							
-/- aflossingen op leningen	– 16.834	– 15.887	– 19.803	– 23.033	– 26.582	– 29.249	– 32.408
+/+ beroep op leenfaciliteit	31.939	54.623	81.752	49.974	67.267	96.384	96.384
4. Totaal financieringskasstroom	**15.105**	**38.736**	**61.949**	**26.941**	**40.685**	**67.135**	**63.976**
5. Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)	**1.433.699**	**1.001.805**	**557.696**	**476.488**	**434.696**	**400.483**	**372.833**

Toelichting
Operationele kasstroom
Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom
Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De nieuwe investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS.

Financieringskasstroom
Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen. Daarnaast wordt in de begroting van het agentschap rekening gehouden met de aflossing op deze leenfaciliteit.

Tabel 133 Overzicht aanvullende indicatoren

	Realisatie 2024	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Omschrijving							
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)							
Hoofdwatersysteem	1,6	1,7	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7
Hoofdwegennet	36,7	39,8	40,2	40,7	39,6	39,8	39,7
Hoofdvaarwegennet	34,0	35,1	35,5	35,7	35,2	35,3	35,1
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet							
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	23%	24%	22%	19%	20%	21%	22%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)							
Tarief per FTE	168.591	171.920	165.695	165.046	164.464	163.857	164.025

Toelichting
Apparaatskosten per eenheid areaal
Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van RWS maakt voor exploitatie en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet
Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (zowel BLS als GVKA) van RWS.

Tarief per FTE
Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiele kosten, afschrijvingskosten en rentelasten) per formatieve ambtelijke FTE.

4.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Introductie
Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, en zet die om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Per 1 januari 2016 is de Wet taken meteorologie en seismologie (wtms) in werking getreden. De hieruit afgeleide regeling taken meteorologie en seismologie (rtms) is per 1 oktober 2021 in werking getreden.

Producten en diensten
De samenleving wordt steeds gevoeliger voor extreem weer, klimaatverandering, luchtkwaliteit, vulkaanuitbarstingen en aardbevingen. Om deze toegenomen risico's zoveel mogelijk te helpen beperken past het KNMI het concept van de risico-reductie-cyclus toe.

We bewaken en waarschuwen, maar we geven ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekken we actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risicoreductie te komen. Dit doen we samen met onze omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. We innoveren permanent onze dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl we bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt EUTMETSAT/Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

Tabel 134 Begroting van agentschap KNMI voor het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Baten						
Baten als tegenprestatie voor levering van input	**121.875**	**126.730**	**121.695**	**117.268**	**120.734**	**120.507**
waarvan bijdrage aan basisfinanciering	72.274	76.641	70.762	65.553	68.759	68.129
waarvan bijdrage aan maatwerk	32.078	32.566	33.410	34.193	34.452	34.855
waarvan bijdrage aan subsidieprojecten	17.523	17.523	17.523	17.522	17.523	17.523
Rentebaten	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**	**400**
Vrijval voorzieningen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Bijzondere baten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal baten	**122.275**	**127.130**	**122.095**	**117.668**	**121.134**	**120.907**
Lasten						
Apparaatskosten	**104.111**	**100.087**	**96.644**	**97.777**	**101.026**	**100.693**
- Personele kosten	64.626	62.111	61.511	61.311	61.311	61.311
waarvan eigen personeel	59.883	59.111	59.111	59.111	59.111	59.111
waarvan inhuur externen	4.744	3.001	2.401	2.201	2.201	2.201
waarvan overige personele kosten	0	0	0	0	0	0
- Materiële kosten	39.485	37.976	35.132	36.466	39.715	39.382
waarvan apparaat ICT	17.050	17.192	16.642	16.542	16.542	16.542
waarvan bijdrage aan SSO's	2.298	2.298	2.298	2.298	2.298	2.298
waarvan overige materiële kosten	20.137	18.486	16.193	17.626	20.875	20.542
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	**22.045**	**24.900**	**23.357**	**17.918**	**17.018**	**17.251**
Rentelasten	**150**	**316**	**417**	**497**	**570**	**644**
Afschrijvingskosten	**1.857**	**1.782**	**1.632**	**1.432**	**2.475**	**2.275**
- Materieel	1.739	1.664	1.514	1.314	2.357	2.157
waarvan apparaat ICT	40	40	40	40	40	40
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	1.699	1.624	1.474	1.274	2.317	2.117
- Immaterieel	118	118	118	118	118	118
Overige lasten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
waarvan aardobservatie	0	0	0	0	0	0
waarvan dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0
waarvan bijzondere lasten	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Totaal lasten	**128.163**	**127.085**	**122.050**	**117.624**	**121.089**	**120.863**

	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**– 5.888**	**45**	**45**	**45**	**45**	**45**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	45	45	45	45	45	45
Saldo van baten en lasten	**– 5.933**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting
Baten
Baten als tegenprestatie voor levering van input
Bijdrage aan basisfinanciering
De fluctuatie in de basisfinanciering wordt met name veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie). Dit betreft alleen de geaccordeerde programma's. Naast de fluctuaties als gevolg van de aardobservatie, zijn er schommelingen door Masterplan de Bilt, Werken aan uitvoering (WAU 3) en informatiehuishouding (IHH).

Bijdrage aan maatwerk en subsidieprojecten
Deze beide categorieën zijn stabiel. Enerzijds doordat maatwerk grotendeels uit Luchtvaart bestaat en daar contracten voor meerdere jaren zijn afgesloten. Anderzijds wordt subsidie bewust stabiel gehouden vanwege een beperkte dekking van de overheadkosten.

Tabel 135 Specificatie baten als tegenprestatie voor levering van input (bedragen x € 1.000)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Baten vanuit moederdepartement	**77.266**	**81.633**	**75.754**	**70.545**	**73.751**	**73.121**
- Artikel 11 Waterkwaliteit	509	509	509	509	509	509
- Artikel 16 Spoor	15	15	15	15	15	15
- Artikel 20 Lucht en geluid	31	31	31	31	31	31
- Artikel 23 Meteorologie	70.665	77.226	70.948	66.680	62.648	60.827
- Rijkswaterstaat	2.680	2.680	2.680	2.680	2.680	2.680
- Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	262	262	262	262	262	262
- Overige omzet IenW	3.104	910	1.309	368	7.607	8.796
- waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	2.282	88	488	– 454	6.785	7.975
- waarvan gefactureerde omzet	822	822	822	822	822	822
Baten vanuit overige departementen	**5.756**	**5.406**	**5.406**	**5.406**	**5.404**	**5.404**
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	148	148	148	148	148	148
- Ministerie van Defensie	1.714	1.714	1.714	1.714	1.714	1.714
- Ministerie van Economische Zaken	2.410	2.410	2.410	2.410	2.410	2.410
- Ministerie van Buitenlandse Zaken	25	25	25	25	25	25
- Ministerie van Klimaat en Groene Groei	1.460	1.109	1.109	1.109	1.108	1.108
- Overig	0	0	0	0	0	0
Baten vanuit partijen anders dan departementen	**38.853**	**39.691**	**40.535**	**41.318**	**41.579**	**41.982**
Opbrengsten luchtvaart	19.062	19.062	19.062	19.062	19.062	19.062
Projecten extern gefinancierd	17.281	17.281	17.281	17.281	17.281	17.281
Overige opbrengsten	2.510	3.348	4.191	4.974	5.235	5.639
Totaal	**121.875**	**126.730**	**121.695**	**117.268**	**120.734**	**120.507**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
*waarvan bijdrage aan basisfinanciering	72.274	76.641	70.762	65.553	68.759	68.129
*waarvan bijdrage aan maatwerk	32.078	32.566	33.410	34.193	34.452	34.855
*waarvan bijdrage aan subsidieprojecten	17.523	17.523	17.523	17.522	17.523	17.523

Baten vanuit moederdepartement
De baten vanuit moederdepartement betreffen een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor wettelijke taken als maatwerkopdrachten.

De fluctuatie in de baten vanuit moederdepartement wordt met name veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie). Dit betreft alleen de geaccordeerde programma's.

Naast de fluctuaties als gevolg van de aardobservatie, zijn er schommelingen door Masterplan de Bilt, WAU 3 en IHH. Masterplan baten beginnen vanaf 2026, omdat daarvoor de baten rechtstreeks in het eigen vermogen geboekt moeten worden, en neemt toe t/m 2030. WAU 3 neemt geleidelijk af vanaf 2026 (van € 4,3 miljoen in 2025 naar € 1,6 miljoen in 2030). Bij IHH ligt de piek van de werkzaamheden in 2025.

Er is rekening mee gehouden dat de terugval van € 3,5 miljoen OCW in 2030 een vervolg krijgt. Hierover zal vanuit KNMI tijdig een gesprek gevoerd moeten worden met OCW/FEZ.

De nog uit te voeren werkzaamheden per 31-12-24 bestonden uit gelden van met name Aardobservatie, Masterplan de Bilt en IHH. Deze zijn niet uitgegeven in 2024 of eerdere jaren en daarom ook niet in de omzet verantwoord. Deze uitgaven zijn (deels) verschoven naar 2025. In 2025 en met name 2029 en 2030 is de overige omzet IenW fors hoger. Dit is omdat in die jaren meer wordt uitgegeven dan er aan gelden binnenkomt. In 2025 betreft dit voornamelijk aardobservatie. In de jaren 2025 en 2026 ontvangt KNMI gelden voor investeringen bij Faciliteiten Toegepast Onderzoek (FTO) en Uitbreiding Seismologisch Netwerk. Omzet kan echter pas genomen worden als de afschrijvingen starten (verwachting 2029).

Bij aardobservatie nemen de baten af vanaf 2028 doordat vanaf dat jaar nog niet alle programma's zijn goedgekeurd.

Baten vanuit overige departementen
De baten vanuit overige departementen hebben betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het door hen verzochte maatwerk.

De specificatie van de baten vanuit overige departementen is als volgt:
- De bijdrage van het Ministerie van Defensie is vooral voor onderhoud en beheer van de meetinfrastructuur.
- De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken betreft dienstverlening klimatologisch gebied.
- De bijdrage van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei betreft dienstverlening op seismologisch gebied.

Baten vanuit partijen anders dan departementen
De extern gefinancierde subsidieprojecten bestaan met name uit projecten die het KNMI uitvoert in EU- en internationaal verband. De bijdragen die het KNMI hiervoor ontvangt, zijn lager dan de daadwerkelijke kosten. De cofinanciering die dat vergt is stabiel begroot.

De overige opbrengsten nemen toe vanaf 2025. Naar verwachting zullen er nieuwe opdrachten worden afgesloten, bijvoorbeeld met de veiligheidsregio's.

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Tabel 136 Specificatie personele kosten

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gem. aantal fte's	502	508	508	508	508	508
Eigen personeelskosten	59 883	59 283	59 283	59 283	59 283	59 283
Inhuur	4 744	2 829	2 229	2 029	2 029	2 029
Overige personele kosten	0	0	0	0	0	0

Het aantal fte's neemt in 2026 naar 508. Daarna blijft het aantal fte's stabiel. De toename vindt deels plaats in 2025 en loopt door tot in 2026. De stijging is meer dan verwacht als gevolg van extra voorziene projecten op gebied van Research and Development.

De verwachting is dat de fte's die nu op aflopende projecten werken (o.a. EWC en GEOWEB) in de toekomst op andere projecten kunnen worden ingezet (o.a. IV en klimaatontwikkeling gerelateerde onderwerpen).

Gezien de arbeidsmarktontwikkelingen en afloop van enkele grote projecten zal de externe inhuur vanaf 2026 verder afnemen.

De personeelskosten zijn niet geïndexeerd er vanuit gaande dat de CAO onderhandelingen deze zomer geen loonstijging als resultaat geven.

Materiële kosten
Apparaat ICT
Uitgangspunt is dat de kosten voor apparaat ICT stabiel blijven de komende jaren. Hier zit wel een onzekerheid vanwege de tariefstijging (o.a. AI/ML en migratie naar de cloud) enerzijds en anderzijds de besparingen die we denken te behalen (efficiency).

Bijdrage aan SSO's
Voor het KNMI gaat het om kosten voor de huur RVB en inhuur van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR). De betrekking van het nieuwe pand staat na 2030 gepland.

Overige materiële kosten
Deze kosten zijn in de jaren 2025-2026 hoger door uitgaven aan bijzondere programma's zoals Masterplan de Bilt (o.a. archivering), Seismologisch Netwerk en IHH. Daarna dalen de kosten, wat met name afhangt van de voortgang op het Masterplan de Bilt. In 2029 en 2030 stijgen de kosten naar verwachting echter weer door Masterplan de Bilt (o.a. verhuiskosten en tijdelijke huisvesting).

Rentelasten
Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Afschrijvingskosten
De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren). Naar verwachting zijn er vanaf 2029 extra afschrijvingen als gevolg van investeringen in FTO Cabauw en Uitbreiding Seismologisch Netwerk.

Resultaat
Het resultaat in 2025 is negatief. Een deel van het negatieve resultaat in 2025 wordt veroorzaakt doordat de jaarlijkse dotatie aan de verlofreservering als gevolg van de invoering van het IKB-spaarverlof niet volledig gedekt is (€ 1,9 miljoen in 2025). Vanaf 2026 zijn deze ongedekte structurele lasten nog niet meegenomen. Dit vraagstuk wordt betrokken bij de volgende Voorjaarsbesluitvorming, waarbij ook naar de tarieven wordt gekeken voor dekking. Anderzijds is ook sprake van verlies doordat voor sommige kosten, Masterplan de Bilt en WaU-3, geen baten genomen mogen worden vanwege rechtstreekse mutaties aan het eigen vermogen in 2024 conform de Regeling Agentschappen.

De taakstelling van 2025 is al verwerkt in de ontwerpbegroting 2025. De aanvullende apparaatstaakstelling vanaf 2026 is beperkt in omvang waarvoor geen specifieke maatregelen nodig zijn.

Kasstroomoverzicht

Tabel 137 Kasstroomoverzicht van agentschap KNMI over het jaar 2026 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2024	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	**16.796**	14.413	12.780	15.652	19.035	23.272	22.474
+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	5.433	7.990	9.090	10.028	11.122	8.676	5.379
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	– 11.960	– 7.994	0	0	0	– 6.704	– 6.674
2. Totaal operationele kasstroom	**– 6.527**	**– 4**	**9.089**	**10.028**	**11.121**	**1.972**	**– 1.296**
-/- totaal investeringen	– 2.075	– 6.632	– 8.177	– 7.320	– 7.079	– 2.946	– 2.946
+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	1.355	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	**– 720**	**– 6.632**	**– 8.177**	**– 7.320**	**– 7.079**	**– 2.946**	**– 2.946**
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
+/+ eenmalige storting door moederdepartement	4.938	0	0	0	0	0	0
-/- aflossingen op leningen	– 1.772	– 1.629	– 2.084	– 2.512	– 2.751	– 2.770	– 3.026
+/+ beroep op leenfaciliteit	1.698	6.632	4.044	3.187	2.946	2.946	2.946
4. Totaal financieringskasstroom	**4.864**	**5.003**	**1.960**	**675**	**195**	**176**	**– 80**
5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	**14.413**	**12.780**	**15.652**	**19.035**	**23.272**	**22.474**	**18.152**

Toelichting
Operationele kasstroom
De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorzieningen en vooruit ontvangen bedragen. De uitgaven in 2025 zijn het gevolg van

het uitgeven van in het verleden ontvangen gelden. De toename van de uitgaven operationele kasstroom vanaf 2029 wordt vooral veroorzaakt door nog uit te voeren werkzaamheden. Dit betreffen met name extra uitgaven met betrekking tot de projecten Masterplan de Bilt, FTO en Uitbreiding Seismologisch Netwerk. We verwachten dat de nog te vereffenen rekeningen met de Luchtvaart bedrijven in 5 jaar wordt ingelopen (€ 12 miljoen).

Investeringskasstroom
Investeringen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en waarnee-minfrastructuur (MWI, diverse soorten sensoren en naar verwachting vanaf 2026 FTO Cabauw en Uitbreiding Seismologisch Netwerk).

Financieringskasstroom
Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2025 en latere jaren betreft het vooral investeringen in waarneemapparatuur. De aflossingen betreffen de reguliere aflossingen op de reeds afgesloten leningen en de aflossingen op nog af te sluiten leningen.

Tabel 138 Overzicht aanvullende indicatoren

	Realisatie 2024	Suppletoire Begroting September 2025	2026	2027	2028	2029	2030
Omschrijving							
Kostprijzen per product (groep)							
- Percentage overhead[1]	75	79	82	85	84	81	81
- FTE's overhead/indirect[1]	151	148	150	150	150	150	150
Tarieven/uur*[1]	95	104	104	104	104	104	104
Omzet per productgroep (PxQ)							
- Meteorologie	55.152	54.063	55.575	51.239	51.469	55.575	54.712
- Seismologie	1.125	1.158	1.158	1.158	1.158	1.158	1.158
- Aardobservatie (EUMETSAT)	20.781	22.045	24.900	23.357	17.918	17.018	17.251
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	482	502	508	508	508	508	508
Saldo van baten en lasten (%)	– 3%	– 5%	0%	0%	0%	0%	0%

1 * Geindexeerd: 2020 = 100

Toelichting
- Het aantal fte's overhead/indirect blijft stabiel ten opzichte van het totaal aantal fte's.
- De tarieven per uur stijgen zijn in 2025 gestegen door de cao verhogingen. Daarna is de verwachting dat de tarieven per uur stabiel blijven vanwege de gestelde nullijn vanuit het Rijk.
- De omzet voor de productgroep Meteorologie schommelt door Masterplan de Bilt, EWC en IHH. Bij aardobservatie zijn alleen de geaccordeerde programma's opgenomen. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.
- Het saldo van de baten en lasten is in 2025 negatief vanwege de jaarlijkse dotatie aan de verlofreservering. In 2025 is bovendien ook sprake van verlies doordat voor sommige kosten, Masterplan de Bilt en WAU 3, geen baten genomen mogen worden vanwege rechtstreekse mutaties aan het eigen vermogen in 2024 conform de agentschapsregeling.

C. Bijlagen

Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat een overzicht van de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT) en zelfstandige bestuursorganen (ZBO) die onder de verantwoordelijkheid van IenW vallen. De opgenomen bedragen zijn de in de beleidsartikelen verantwoorde uitgaven van de begrotings- en de premie gefinancierde regelingen. Daarnaast is een overzicht opgenomen van de bijdragen aan ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid van een ander ministerie vallen.

Tabel 139 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Naam organisatie[1,2]	ZBO/RWT	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (* €1.000)	Uitgevoerde evaluatie zbo onder Kaderwet	Volgende evaluatie zbo
Aangemelde instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Aangewezen/aangemelde instanties (dezelfde) ex art. 1a.5.1 Vuurwerkbesluit	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2030
APK-erkenninghouders	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	ZBO en RWT	97 en 98	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2029
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	ZBO en RWT	14, 17, 18	2.038	Wettelijke evaluatie	2027
Commissie m.e.r.	RWT	13	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Dienst Wegverkeer (RDW)*	ZBO en RWT	14 en 15	45.300	Wettelijke evaluatie	2026
Havenbeheerders	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
HISWA	RWT	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsartsen Scheepvaart	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Besluit en Regeling Bodemkwaliteit	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Regeling vervoerbare drukapparatuur 2011	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Wet milieubeheer en ex Regeling handel in emissierechten	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Explosieven	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Geluidshinder	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Infrastructuur en Milieu overig	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen 2016	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
KIWA	RWT	div.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	ZBO en RWT	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	ZBO en RWT	17	346	Wettelijke evaluatie	2029
Metacluster in het Schepenbesluit 2004 jo. Besluit erkende organisaties Schepenwet	RWT	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	div.	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	ZBO en RWT	14 en 21	161	Wettelijke evaluatie	2028
Onderzoeksgerechtigden ex art.4 av Wegenverkeerswet 1994	ZBO	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
ProRail	RWT	13 en 17 MF	3.493.466	Evaluatieplicht n.v.t.	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	ZBO en RWT	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	ZBO en RWT	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	ZBO en RWT	14	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2028
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	RWT	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting COGEM	RWT	div.	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2026
Stichting Milieukeur (SMK)	ZBO	21	355	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	RWT	18	124	Evaluatieplicht n.v.t.	

Tabel 140 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder andere ministeries)				
Naam organisatie	Ministerie	ZBO/RWT	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	zbo en rwt	22	59

Bijlage 2: Specifieke uitkeringen

Als het Rijk bijdragen onder voorwaarden ten behoeve van een bepaald openbaar belang aan provincies en gemeenten verstrekt, is op basis van artikel 15a lid 1 Financiële-verhoudingswet sprake van een specifieke uitkering. In deze bijlage is voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) aangegeven welke specifieke uitkeringen voor 2025 tot en met 2030 uitgekeerd worden en welke voornemens er zijn voor specifieke uitkeringen. De voornemens worden aangeduid met een «V» onder het kopje SiSa nummer (Single information Single audit). Indien nodig wordt er onder de tabel een toelichting gegeven.

Tabel 141 Overzicht specifieke uitkeringen (SPUKS) (bedragen x € 1 miljoen)									
Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Voetnoot
E03	Naam	**Subsidieregeling sanering verkeerslawaai**	27,5	19,6	15,5	10,5	10,5	10,5	
	Korte duiding	De Minister kan subsidie verstrekken ter zake de kosten van projecten met als doel de beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen of de beperking van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.							
	Juridisch grondslag	Subsidieregeling sanering verkeerslawaai							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen							
E27A	Naam	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's**	1.320,3	1.296,3	1.222,9	1.186,3	1.186,3	1.186,3	
	Korte duiding	De voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid in de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag.							
	Juridisch grondslag	Wet BDU Verkeer en Vervoer							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 25 Brede Doeluitkering							
E42	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Griftpark**	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Met de uitkering wordt aanvullend onderzoek en pilots gedaan om de benodigde IBC nazorg (Isoleren, beheren en controleren) op de locatie Griftpark te Utrecht te verminderen. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstelling om de benodigde nazorg inspanningen op IBC-locaties te verminderen. Griftpark Utrecht is een van de grootste IBC locaties in Nederland.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Utrecht							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							
E50	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Grondwal Bethaniënstraat Arnhem**	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Met de bijdrage wordt een bodemsanering uitgevoerd. De bodemverontreiniging leidt tot grote maatschappelijke onrust in de gemeente Arnhem. Hierbij wordt invulling geven aan de beleidsdoelstelling voor bodembeleid. Het betreft een uitkering aan één specifiek project, Bethaniënstraat te Arnhem.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeente Arnhem							
	Artikel	XII 13 Ruimtelijke ontwikkeling							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	voet-noot
E53	Naam	**Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord**	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord biedt financiële steun voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst. Alleen provincies en gemeenten die het Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend komen in aanmerking voor deze uitkering.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid							
E55	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028**	4,9	4,8	2,3	0,1	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het bieden van financiële ondersteuning aan provincies en gemeenten bij de voorbereiding en de uitvoering van werkzaamheden die worden verricht in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen ter vergroting van de verkeersveiligheid op overwegen.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
E57	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024**	6,6	6,6	4,8	0,8	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf van zero-emissie bussen in het OV.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E63	Naam	**(Regeling) Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026**	0,3	1,6	1,4	1,4	1,9	0,5	3
	Korte duiding	het versnellen van de realisatie van de verbetering van bestaande of uitbreiding van openbare havenvoorzieningen ten behoeve van de binnenvaart in binnenhavens en zeehavens op de goederenvervoercorridors om daarmee een bijdrage te leveren aan de modal shift.							
	Juridisch grondslag	Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies							
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet							
E64	Naam	**Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen**	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Oplossen van het fijnstofknelpunt: beeindigen overschrijding fijnstofnormen rondom een veehouderij.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid							
E75	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Realisatie werkzaamheden perceel recreatieterreinen in het kader van IJsseldelta fase 2**	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De aan het Drontermeer gelegen recreatieterreinen liggen buitendijks in rijkswater en zijn nu nog beschermd door de voorliggende waterkering Roggebot. De locaties komen als gevolg van de maatregelen uit IJsseldelta fase 2 onder invloed van peilverlaging en toename van de waterdynamiek, waardoor op grond van de Waterwet hoog- en laagwatermaatregelen noodzakelijk zijn.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E87	Naam	**Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater**	40,1	32,9	32,5	37,5	0,0	0,0	
	Korte duiding	Naar verwachting krijgt Nederland in de toekomst steeds vaker te maken met perioden van droogte. Die kunnen leiden tot watertekorten voor onder meer drinkwatervoorziening, natuur, scheepvaart en industrie. De Deltabeslissing Zoetwater stelt dat Nederland in 2050 weerbaar is tegen zoetwatertekort. Alle zoetwaterregio's hebben regionale strategieën opgesteld, ter onderbouwing van de maatregelen in hun gebied.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	voet-noot
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, waterschappen							
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen							
E93	Naam	**Regeling specifieke uitkering interbestuurlijk programma VTH**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Versterking van het stelsel van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving in het milieu-domein; uitwerking van de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering interbestuurlijk programma VTH							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	H XII 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's							
E102	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Beekdalen Limburg**	7,5	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Met de uitkering wordt een impuls gegeven aan het waterrobuust maken van het regionaal watersysteem in Limburg.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Limburg							
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid							
E103	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027**	3,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E104	Naam	**Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur**	114,0	71,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn grootschalige woningbouw kan plaatsvinden.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E105	Naam	**Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023**	17,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In vervolg op de in 2020 en 2021 verstrekte specifieke uitkering in verband met de COVID-19-pandemie waarin het kabinet de vervoersbedrijven verzocht om, ondanks teruglopende reizigersaantallen en inkomsten, volgens een volwaardige dienstregeling te rijden. is voor het jaar 2023 een uitkering verstrekt in verband met de transitie naar een meer normale situatie.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 16 Openbaar vervoer en Spoor							
E106	Naam	**Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030**	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3
	Korte duiding	Het aantal elektrische voertuigen neemt een vlucht. Dit Kabinet heeft de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. Die ontwikkeling vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Om deze reden is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld waarin bedrijven, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Gezien de snelgroeiende laadbehoefte ligt het voor de hand om de regio's die nu al samenwerken bij het realiseren van publiek toegankelijke laadinfrastructuur verder te ontwikkelen en te versterken zodat alle gemeenten in Nederland ondersteuning kunnen krijgen en er een gemeenschappelijk kader ontstaat.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030							
	Maatschappelijke effecten	nvt							

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	voet-noot
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E110	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw**	50,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen (op basis van het Mobiliteitsfonds) en gebiedsmaatregelen (op basis van het gebiedsbudget van BZK) te realiseren zodat woningbouw kan plaatsvinden op locaties binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Gemeenten							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E111	Naam	**Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van medeoverheden om emissieloos bouwmaterieel toe te passen bij aanbestedingen, daartoe het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen te ondertekenen en daarmee bij te dragen aan doelen op het gebied van stikstofreductie, klimaat en gezondheid.							
	Juridisch grondslag	Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Waterschappen							
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid							
E112	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Regionale sponsstrategie IJssel-Vecht delta**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In de regio Zwolle staan grote ruimtelijke ontwikkelingen op stapel in het kader van de woningbouwopgave. Tegelijk is de regio in de IJssel-Vecht delta kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Om er voor te zorgen dat de ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig vorm krijgen wordt door de samenwerkingspartners een regionale sponsstrategie opgesteld.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel							
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid							
E113	Naam	**Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030**	69,2	60,6	60,6	60,6	60,6	60,6	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	H XII 13 Bodem en ondergrond							
E115	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering duurzame en circulaire infrastructuur**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel gemeenten en provincies te stimuleren bij GWW-werken innovatieve of duurzame maatregelen toe te passen ter bevordering van vermindering van CO2-uitstoot en een circulaire economie.							
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering duurzame en circulaire infrastructuur							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E116, E117, E118	Naam	**Specifieke uitkering NGF-project NL2120**	4,7	6,2	3,2	4,6	0,2	0,0	
	Korte duiding	Deze uitkering is bedoeld voor pilotprojecten die onderdeel zijn van het NGF-project NL2120							
	Juridisch grondslag	Begroting IenW 2024							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Friesland, Gemeenten Rotterdam en Dordrecht							
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid							
E119	Naam	**Specifieke uitkering Tolvrij maken Westerscheldetunnel**	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0		4

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	voet-noot
	Korte duiding	Met deze uitkering worden de gereserveerde middelen beschikbaar gesteld aan de Provincie Zeeland om de N.V. Westerscheldetunnel te compenseren voor de netto gederfde tolinkomsten als gevolg van het tolvrij maken van de WST voor personenauto's en motoren voor de periode 2025 t/m 2029							
	Juridisch grondslag	Begroting IenW 2025							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Zeeland							
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet							
E122	Naam	**Regeling sanering verkeerslawaai 2024**	3,1	6,0	10,0	15,0	15,0	15,0	
	Korte duiding	De Minister kan subsidie verstrekken ter zake de kosten van projecten met als doel de beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen of de beperking van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.							
	Juridisch grondslag	Regeling sanering verkeerslawaai 2024							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen							
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen							
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Kornwerderzand**	0,0	5,0	25,0	85,0	150,0	150,0	3, 4
	Korte duiding	Vervangen van de huidige twee draaibruggen in de A7 door vier nieuwe bascule bruggen.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân							
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet							
V	Naam	**Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten**	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De regeling is bedoeld om gemeenten en provincies te ondersteunen bij de uitvoering van omvangrijke mobiliteitsprojecten en projectpakketten, met als doel de bereikbaarheid te verbeteren.							
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	gemeenten en provincies							
	Artikel	MF 13 Spoorwegen							
V	Naam	**Incidentele uitkering in het kader van de eeuwigdurende afkoop voor eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie brug N307**	17,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In een objectovereenkomst tussen het ministerie van IenW en de provincie Flevoland is overeengekomen dat na de realisatie van de nieuwe brug in de N307 (de Roggebotbrug) het eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie overgaat van het rijk naar de provincie Flevoland. Het rijk betaald hiervoor eenmalig een afkoopsom.							
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering							
	Maatschappelijke effecten	nvt							
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland							
	Artikel	DF							
		Totaal	**1.734,0**	**1.651,2**	**1.506,3**	**1.529,8**	**1.552,5**	**1.422,9**	

Toelichting

1. De bedragen voor 2023 en verder zijn beschikbaar op het Mobiliteitsfonds Artikel 13.03 Ontwikkeling en zullen nog worden overgeboekt.
2. Mogelijk zal een deel van dit budget niet via een specifieke uitkering worden uitgegeven.
3. Bedragen inclusief eventuele BTW-component.
4. In het licht van het Hoofdlijnenakkoord zal voor deze voorgenomen SPUK nader worden bezien of en hoe deze geëffectueerd moet worden.

Bijlage 3: Subsidieoverzicht

In deze bijlage zijn de subsidies van IenW opgenomen. De subsidie definitie van de Algemene wet bestuursrecht wordt hierin gebruikt. Deze wet definieert een subsidie als volgt (artikel 4.21 Awb):

'De aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten'.

Per beleidsartikel zijn de subsidie(-regelingen) opgenomen. Het subsidieoverzicht sluit zoveel mogelijk aan op de Verantwoord Begroten-categorie «subsidies» in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen uit de begroting.

Per beleidsartikel zijn de subsidie(-regelingen) opgenomen. Het subsidieoverzicht sluit zoveel mogelijk aan op de Verantwoord Begroten-categorie «subsidies» in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen uit de begroting.

Tabel 142 Subsidies HXII (bedragen x 1.000 euro)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
Artikel 11 Integraal Waterbeleid												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	5.615	6.010	1.417	1.029	4.600	4.730	4.730	nvt	2026	2025	
	Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006 (Blue Deal)	2.000	2.000	2.000	2.000	0	0	0				21
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek (tbv NGF-project NL2120)	1.356	1.752	1.827	1.800	1.802	0	0	–	–	–	9
	Subsidieregeling open calls - NGF-project NL2120	0	0	1.600	1.000	0	1.000	200				14
	Subsidieregeling stimulering opschaling watertechnologische innovaties voor testen in een pilotomgeving	0	0	5.500	1.500	1.000	4.000	1.297	nvt	2028	2034	14
	Subsidieregeling stimulering uitvoering van referentieprojecten ter vergroting van de markt- en exportkansen voor de Nederlandse Watertechnologiesector	0	0	7.800	1.300	1.300	4.600	627	nvt	2028	2034	14
	Regeling Ondernemerschapsprogramma vouchers - NGF-project GWT	198	0	1.321	0	0	0	525	nvt			14
	Uitvoeringskosten subsidieregelingen NGF-project GWT	0	177	127	0	0	0	0				20
	Begroting											
	Provincie Friesland - Omgevingsberaad Waddengebied	159	161	131	131	131	131	132	2014	**	–	
	TU-Delft - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	202	373	379	436	318	190	0	**	**	–	
	Universiteit Twente - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	57	331	331	331	274	147	0	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Wageningen Universiteit - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	193	384	426	450	337	199	0	**	**	–	
	St. IUCN Nederlands Comité - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	215	215	215	215	215	120	0	**	**	–	
	St. Natuur en Milieu - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	52	50	51	51	52	28	0	**	**	–	
	Ver. Natuurmonumenten - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	113	78	78	82	69	47	0	**	**	–	
	St. SoortenNL - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	399	232	240	243	163	67	0	**	**	–	
	St. Ark - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	86	104	87	60	56	44	0	**	**	–	
	St. De Noordzee - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	48	44	44	44	44	25	0	**	**	–	
	St. Natuur- en Milieufederaties - NGF-project NL2120 NBS praktijkleren, hotspots en kennisdoorwerking	210	189	203	187	194	109	0	**	**	–	
	Staatsbosbeheer - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	120	106	107	85	63	53	0	**	**	–	
	Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	72	65	68	65	65	37	0	**	**	–	
	St. Het Wereld Natuur Fonds-Nederland - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	119	170	182	119	117	79	0	**	**	–	
	Dutch Research Institute for Transitions B.V. - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	27	87	90	14	0	24	0	**	**	–	
	Universiteit Utrecht - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	137	302	287	287	169	131	0	**	**	–	
	Hogeschool Van Hall Larenstein - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	131	120	179	160	160	83	0	**	**	–	
	HZ University of Applied Sciences - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	151	138	165	143	198	88	0	**	**	–	
	Stichting Yuverta - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	140	131	160	152	152	82	0	**	**	–	
	Vereniging IVN - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	153	137	137	135	57	69	0	**	**	–	
	Stichting Deltares - NGF-project NL2120							0	**	**	–	30
	St. Ecoshape - NGF-project NL2120 Programmamanagement	2.501	1.702	1.761	1.611	1.635	485	0	**	**	–	
	Stichting Wageningen Envrionmental Research - NGF-project NL2120 Kennis en netwerken	1.713	1.706	1.659	1.623	1.186	876	0	**	**	–	30

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Subsidie Uitvoeringskosten RVO - NGF project NL2120		150	350	150	0	50	150				
	Subsidie Overig - NGF-project NL2120		276	38	0	200	37	0				
	St. Wetsus - NGF-project GWT PhD Onderzoekers	3.450	3.450	3.450	3.500	3.500	3.500	3.500	**	**	–	
	Subsidie waterschap Vechtstromen - NGF-project GWT	1.014	3.601	9.781	7.727	1.589	5.545	2.988	**	**	–	
	St. Water Alliance - NGF-project GWT Ondernemerschapsprogramma	180	720	450	475	475	475	488	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Kennisteam, expert groep en innovation squad	371	362	362	387	444	388	398	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Programmamanagement	450	450	450	475	475	475	488	**	**	–	
	KRW Water B.V. - NGF-project GWT Programmacoördinatie	18	63	32	32	55	52	32	**	**	–	
	St. Toegepast Onderzoek Waterbeheer - NGF-project GWT Programmacoördinatie	2	13	7	7	12	12	7	**	**	–	
	Stichting LTO Programma's en Projecten - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	150	1.375	1.200	960	79	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Vergroten NL-verdienvermogen (WTEX-10)	730	900	0	0	0	0	0				
	VNO-NCW en MKB Nederland - Actieprogramma KRW en PFAS	939	622	622	412	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - Joint Cooperation Water Mondiaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - International Panel on Deltas and Coastal Areas (IPDC)	4.000	2.000	0	0	0	0	0	*	*	–	
								0				
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	15						0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid (KAWI)	1.196	950	500	500			0				
	Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit	45	215	113	138	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid (BRK)	0	520	1.105	1.105	1.090	600	0				
	Totaal artikel	**28.727**	**32.431**	**47.032**	**31.121**	**22.276**	**28.578**	**15.562**				
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2026	9.295	10.213	10.399	6.660	6.157	5.922	6.089	2022	2027	2027	
	Besluit											
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	9.667	2.275	14.438	14.286	6.959	6.666	6.766		2024	2024	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	6.418	8.055	895	895	745	745	645	2022	2024	2024	
	Incidenteel											
	St. LTO - Programma's en projecten	973	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 13.04 Ruimtegebruik bodem	135	393	150	150	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**26.488**	**20.936**	**25.882**	**21.991**	**13.861**	**13.333**	**13.500**				
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid												
	Regeling											
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - VVN	4.102	–	–	–	–	–	0	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - SWOV	4.367	–	–	–	–	–	0	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - Team Alert	1.076	–	–	–	–	–	0	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport	4.428	3.500	3.512	5.000	0	0	0	2022	nvt	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport	*700*	*719*	*650*		*0*	*0*	*0*				*10*
	Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024	740	0	–	–	–		0	nvt	2024	2024	29
	Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	92.958	31.885	16.060	23.228	1.622	0	0	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	*2.300*	*2.209*	*1.850*				*0*				*10*
	Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	30.736	26.559	13.275	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	*750*	*601*	*600*				*0*				*10*
	Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	36.772	40.229	37.170	47.832	58.874	40.156	23.443	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	*3.001*	*3.092*	*3.000*				*0*				*10*
	Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET	61.382	55.000	31.590				0	nvt	2027	2027	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET	*2.998*	*3.000*	*1.250*	*0*	*0*		*0*				*10*
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	2.097	0	1.900	1.880	0	0	0	nvt	2026	2026	8
	Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit							0	nvt	2029	2029	
	- onderdeel Waterstof in mobiliteit	11.804	24.327	14.343	25.000	30.000	40.000	62.000				
	- onderdelen publieke en private laadinfrastructuur	4.672	20.045	73.621	82.537	60.987	38.620	12.120				
	- onderdeel rolstoelbusjes							0				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	- onderdeel h2ov							0				
	- onderdeel touringcar	1.382	4.000	15.255	15.000	21.400	18.010	0				
	- onderdeel laadinfra bouwverkeer	4.194	19.500	5.223	15.000	15.000	1.500	15.000				
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit	2.783	2.994	7.138				*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzamen mobiliteit mkb	–	1.000	3.384	2.500	2.500	0	0	nvt	2029	2029	14
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming mobiliteit mkb							0				10
	Begroting											
	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid - Onderzoeken verkeersveiligheid	–	4.437	4.294	4.018	3.701	3.559	3.863	**	**	–	29
	Vereniging Veilig Verkeer Nederland - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	–	3.984	4.032	3.772	3.474	3.339	3.683	**	**	–	29
	Stichting Team Alert - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	–	1.045	1.058	990	911	876	736	**	**	–	29
	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte		150	157	157	157	156	0				
	VeiligheidNL		610	500				0				
	Motorplatform		50	50	50	50		0				
	Vereniging Fietsersbond - Belangenbehartiging fietsen	807	807	807	512	471	454	486	**	**	–	
	St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	441	441	441	441	441	441	441	**	**	–	
	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	250	205	125	94	40	22	56	**	**	–	
	St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	374	376	375	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	0	250	250	250	250	250	250	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - Financiële administratie en beheer DOVA	100						0	**	**	–	
	Platform Hernieuwbare Brandstoffen	100	100	100	100	100	0	0				
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	0	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Platform31 - Programma Deelmobiliteit	960	1.200	1.080	1.080		0	0	**	**	–	
	KNMP - Adviezen rijvaardigheid bij geneesmiddelgebruik	96	100	100	100	100	100	0	**	**	–	
	Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur - Onderzoeken laadinfrastructuur en deelname NAL	1.250	1.250	1.400	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting ElaadNL - Testen nieuwe laadpalen en deelname NAL	640	700	770	0	0	0	0	**	**	–	
	Vereniging Elektrische Rijders ("VER") - Onderzoeken elektrisch rijden en deelname NAL	220	400	400	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	0	420	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	1.487	189	76	63	1	35	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit	519	520	400	6.000	6.000	5.750	5.313	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.03 Mobiliteit en Gebieden	497	1.141	1.852	120	960	240	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**271.236**	**247.414**	**240.738**	**235.724**	**207.039**	**153.508**	**127.391**				
Artikel 15												
	Regeling											
	Subsidieregelingen Verduurzaming en innovatie	0	0	253.000	329.000	340.000	390.000	541.946	nvt			27
	Totaal artikel	**0**	**0**	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**	**541.946**				
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor												
	Wet											
	NS Reizigers BV - Nachttrein	1.406	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	3.150	2.300	8.300	1.500	1.500	1.500	1.500				3
	NS Reizigers BV - Uitbreiding dienstregeling Zeeland	4.405	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500				3
	NS Reizigers BV - Beschikbaarheidsvergoeding OV	0	53.200	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Transitievergoeding Openbaar Vervoer	0	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - OV middelen motie Bikker	216.800	42.000	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - HSL-heffing	–	12.466	11.637	10.888	10.062	9.679	9.679				3
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling consumenteninspraak Friese Waddenveren 2022–2026	12	12	12	12	12	12	0	2021	2026	2026	
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor	0	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2023	
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021	–	–	–	–	–	0	0	nvt	2026	2021	12
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2020	
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022		0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2022	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	7.000	6.700	0	0	0	0	0	nvt	2026	2025	
	ProRail - Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	0	0	0	0	0	0	0				
	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	17.990	15.558	0	0	0	0	0	nvt	2025	2023	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	*0*	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Begroting											
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning	359	355	341	327	0		0	**	**	–	
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	239	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Geschillencommissies voor Consumentenzaken - OV-Ombudsman	269	230	252	242	0		0	**	**	–	13
	St. CROW - OV-Klantenbarometer	250	240	224	209	193	185	0	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - NDOV, Stationstopologie, BISON, Dashboard Deur-tot-Deur en Staat van het OV	355	340	0	0	0		0	**	**	–	
	Trans Link Systems B.V. - Informatiehuishouding OV	337	339	111	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	0	14.700		1.000	1.410	395	411	*	*	–	
	Totaal artikel	**252.583**	**153.179**	**25.377**	**18.678**	**17.677**	**16.271**	**16.090**				

Artikel 17 Luchtvaart

	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2023–2024	1.528	0	0	0	0	0	0	2022	nvt	2024	
	Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2025	0	1.500	1.500	1.500	0	0	0		nvt		26
	Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in transitie	4.559	1.050	4.200	1.500	0	0	0	nvt	2030	2026	
	NGF-project LiT - Subsidieregeling LiT Strengthening ecosystem	0	5.000	240	5.000	0	760	660	nvt	2030	2027	14
	Uitvoeringkosten RVO inzake subsidieregelingen NGF-project LiT	*0*	*432*	*400*	*400*	*400*	*400*	*400*				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies (subsidie duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-fuels))	0	0	2.500	10.250	15.725	13.787	14.988				9
	Subsidieregeling Alcohol-to-jet (ATJ)	0	0	3.000	13.500	23.591	22.569	23.250	nvt	2030	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Alcohol-to-jet	0	*350*	*350*	*350*	*350*	*200*	*650*	nvt			10
	KTF Aandrijftechnologieen	0	0	0	5.000	8.000	5.000	0				
	Begroting	0										
	Omgevingsraad Schiphol - Bijdrage activiteiten	0	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	1.205	1.153	1.078	221	207	199	202				
	Commissies Regionaal Overleg Regionale Luchthavens van nationale betekenis - Bijdrage Activiteiten	303	304	280	264	248	236	236	**	**	–	
	Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	50	50	50	0	0	0	0	**	**	–	
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	286	310	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - AIS kosten	408	200	200	200	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Leefbaarheidsfonds Eindhoven	0	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens - Professionalisering bewonersvertegenwoordigers	50	50	50	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Luchthaven Eindhoven Overleg	70	70	63	55	53	53	53	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Milieu-activiteiten ter bevordering leefbaarheid	50	75	75	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport - Leefbaarheidsprojecten	150	150	150	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Faunabeheereenheid Noord-Holland - Coördinatie ruivangsten	77	88	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum - NGF Luchtvaart in transitie: Ondersteunend Onderzoek	0	3.650	0	0	0	1.650	0	**	**	–	
	TU Delft - NGF Luchtvaart in transitie: Ondersteunend Onderzoek	0	2.100	0	0	0	1.050	0	**	**	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)	4.025	0	1.150	1.150	1.150	1.725	2.300	**	**	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)	2.975	0	850	850	850	1.275	1.700	**	**	–	
	Stichting Search and Rescue Saba - Bouw Kennis Platform Luchtvaartveiligheid	350	350	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	BIA Duurzame connectiviteit	225						0				
	DCCA event	19						0				
	SkyNRG B.V. - Biokerosine fabriek Delfzijl DSL01	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Services B.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Next Gen N.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	720	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Oerlikon Eldim - NGF LiT A H2-Ombouw Turbofan (HOT)	28	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	ADSE - NGF LiT A H2-Ombouw Turbofan (HOT)	114	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	HOT fase 1 (ontvangers n.t.b.)		254	2.720		1.360		0				
	HOT fase 2 (ontvangers n.t.b.)		6.640	6.640		3.320		0				
	Conscious Aerospace B.V. - NGF-project LiT HAPSS	742	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT HAPSS	332	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT HAPSS	128	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	(ontvanger n.t.b.) - NGF-project LiT ICEFlight onvoorw		700	1.050	1.050	700		0				
	(ontvanger n.t.b.) - NGF-project LiT ICEFlight voorw		3.530	5.228	4.845	3.530		0				
	(ontvanger n.t.b.) - NGF-project LiT EMBRAER	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	15
	Fokker Aerostructures B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.644	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Airborne International B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.515	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Aniform - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	75	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Boikon - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	180	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Dutch Thermoplastic Components B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.275	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Dutch-Shape B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	600	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	KVE Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.290	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Toray Advanced Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.185	0	0	0	0	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	2.279	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Thermoplastic Research Center (TPRC) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	690	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	3.123	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	420	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Qlayers B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	990	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Maeve Aerospace B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	315	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Photonfirst - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	240	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Services - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	120	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Elmo B.V. - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	980	980	0	980	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	792	792	0	792	0	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	330	330	0	330	0	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	268	268	0	268	0	0	0	*	*	–	
	ADSE - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	50	50	0	50	0	0	0	*	*	–	
	Signify - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	60	60	0	60	0	0	0	*	*	–	
	PLC-tec - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	65	65	0	65	0	0	0	*	*	–	
	MDE Automation - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	174	174	0	174	0	0	0	*	*	–	
	Parapy - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	174	174	0	174	0	0	0	*	*	–	
	TU Eindhoven - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	230	230	0	230	0	0	0	*	*	–	
	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek TNO - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	194	194	0	194	0	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	3DValue - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	96	96	0	96	0	0	0	*	*	–	
	KE-Works - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	112	112	0	112	0	0	0	*	*	–	
	Aeronamic B.V. - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	1.143	0	1.143	1.143	0	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	1.123	0	1.123	1.123	0	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	800	0	800	800	0	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	400	0	400	400	0	0	0	*	*	–	
	Collins Aerospace - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	0	200	200	200	0	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Flying Vision	945	365	0	0	365	0	0	*	*	–	
	Dutch space, Airbus BV; Flying Vision Accelerator	741	247	0	0	247		0				
	TU Delft - NGF-project LiT Flying Vision	1.095	315	0	0	315	0	0	*	*	–	
	Flying vision deel 2 (ontvangers n.t.b.)							400				
	Wijziging Human Capital Flyinjg Vision (ontvangers n.t.b.)		640	0	640	320	0	0				
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieën «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Strengthening ecosysteem	900	0	1.000	350	350	0	0	*	*	–	
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieen «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Internationale samenwerking	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting College van Belanghebbenden Luchtvaartonderwijs - NGF-project LiT Human Capital	1.066	533	533	533	0	0	0	*	*	–	
	ROC Amsterdam-NGF-project LiT Human Capital	180	90	90	90	0	0	0	*	*	–	
	KLM-NGF-project LiT Human Capital	180	90	90	90	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Aerostructures- NGF-project LiT Human Capital	160	80	80	80	0	0	0	*	*	–	
	St. Luchtvaart in Transitie - NGF-project LiT Governance LiT	1.695	1.495	1.495	0	0	0	0	*	*	–	
	NGF LiT - HAPSS fase 2	–	14.660	21.990	21.990	14.660	0	0	*	*	–	
	NGF LiT STC Materials, manufacturing technologies and structures fase 1		8.829	8.900				0				
	NGF LiT - STC Materials, manufacturing technologies and structures fase 2	–	–	9.018	13.527	13.527	0	9.218	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	NGF LiT - STD1 Electrical wiring interconnection systems fase 2	–	–	5.040	0	0	1.260	0	*	*	–	
	NGF LiT - STD2 Thermic- en pneumatic systems fase 2	–	–	4.160	0	0	1.040	0	*	*	–	
	NGF LiT - STA Strengthening ecosysteem fase 2	–	–	0	0	0	200	0	*	*	–	
	NGF LiT - STC Human Capital fase 2	–	–	880	0	0	220	0	*	*	–	
	NGF LiT - Governance Lit fase 2	–	–	5.120	0	0	1.240	100	*	*	–	
	NGF LIT overig		107	0	2.580	26	0	4.764				
	TU Delft - Vervolgonderzoek geluidadaptief bouwen	480	120	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Cultiveren van alternatieve gewassen rond Schiphol	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	15
	Stichting Lucht- en Ruimtevaart Nederland; SED LiT (Venture Lab Flting vision)	680	0	1.360	0	680	680	0				
	Royal Schiphol group Elektrisch Taxieen	0	0	0	4.000	4.000	2.000	0				
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart		123	107	159	20	19	23	*	*	–	
	Totaal artikel	**49.448**	**58.643**	**94.553**	**96.615**	**93.244**	**54.963**	**57.894**				

Artikel 18 Scheepvaart en havens

Regeling												
	Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	0	0	0	0	0	0	0	2024	nvt	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020–2021	0	0	0	0	0	0	0	2024	nvt	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	21.775	29.228	3.675	15.255	8.917	1.033	0	2022	2026	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	*0*	*0*	*450*	*450*	*450*	*450*	*0*				
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	*521*	*510*	*100*	*100*	*100*	*0*	*0*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	0	3.500	3.550	2.050	0	0	0	nvt	2028	2026	25
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023	3.456	404	1.138	0	407	0	0	nvt	2027	2023	
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027	0	2.400	3.760	4.360	6.060	940	1.280	nvt	2032	2027	
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026	0	62.227	45.940	27.170	17.996	25.667	1.000	nvt	2031	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)	*0*	*0*	*0*	*450*	*450*	*451*	*286*				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)	*471*	*463*	*450*	*0*	*0*	*0*	*0*				23
	Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan	–	21.777	34.255	20.346	13.524	10.700	29.400	nvt	2028	2029	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan	*260*	*600*	*400*	*300*	*400*	*400*	*410*				23
	Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK	75	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024	
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK	*24*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027	4.005	7.397	3.698	0	0	0	0	nvt	2028	2027	
	Pilot: Subsidieregeling batterij elektrisch varen zeehavens 2026-2029	–	0	5.910	2.232	3.940	1.488	0		2032	2029	
	Pilot waterstof bevoorradingsschepen offshore	–	0	0	9.800	6.050	2.050	600		2030	2028	
	Pilot Elektrificatie van havenmaterieel	–	0	0	4.000	4.000	4.228	0		2032	2029	
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling stikstofreductie duurzame zeevaart 3 pilots	–	*152*	*350*	*350*	*350*	*48*	*0*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030	–	0	3.300	11.140	18.190	30.680	41.907	nvt	2031	2030	
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030	–	*0*	*401*	*401*	*401*	*401*	*851*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling voor de ontwikkeling van duurzame scheepsmotoren en aandrijflijnen	–	0	3.000	1.000	0	0	0	nvt	2030	2027	
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling voor de ontwikkeling van duurzame scheepsmotoren en aandrijflijnen	–	*0*	*401*	*401*	*401*	*401*	*1.152*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaartschepen 2026-2030	–	0	0	14.760	37.860	43.952	72.626	nvt	2031	2030	
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaartschepen 2026-2030	–	*0*	*0*	*800*	*800*	*700*	*2.500*				*23*
Begroting												
	St. Waterrecreatie Nederland - Voortzetting Basisvisie Recreatietoervaart Netwerk (BRTN)	79	80	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Zero Emission Services B.V. - NGF project Zero emissie binnenvaart	15.700	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform	840	900	910	920	930	940	3.860	**	**	–	
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM programmabureau	0	2.124	5.875	6.000	5.000	5.000	0	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Human Capital activiteiten	235	1.000	1.700	2.300	2.300	2.300	8.030	**	**	–	
	Samenwerkingsverband Condor H2 steunmaatregelen waterstof binnenvaartschepen	0	250	550	550	550	550	550	**	**	–	
	Incidenteel											
	KNRM - Reddingboot 200-jarig jubileum	3.500	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidieverstrekkingen voor innovatieve walstroomdoeleinden	0	0	400	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	95	0	24	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**49.760**	**131.287**	**118.135**	**122.783**	**126.624**	**130.429**	**159.539**				
Artikel 19 Uitvoering Internationaal- en Milieu Beleid												
	Regeling											
	Projectstimuleringsregeling Interreg V	57	23	0	0	0	0	0	2020	nvt	2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg VI	600	213	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Interreg regelingen	*829*	*828*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				14
	Begroting											
	Universiteit Utrecht - Verduurzaming stedelijke ontwikkeling in Afrika	335	335	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	5	5	5	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**997**	**576**	**5**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 21 Duurzaamheid												
	Regeling											
	Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire Economie	908	3.215	7.738	9.768	7.825	2.025	1.125	nvt	2022	2021	28
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport	*120*	*312*	*312*	*312*	*312*	*312*	*312*				
	Subsidieregeling Circulaire Economie	4.765	4.023	0	0	0	0	0	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Circulaire Economie	*847*	*847*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies - Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire economie	2.608	3.513	2.276	1.504	431	0	0				9

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling - Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire economie	*647*	*487*	*100*	*100*	*100*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling circulair implementeren en opschalen	0	3.831	4.310	1.077	958	0	0	nvt	2029	2029	25
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling circulair implementeren en opschalen	*0*	*715*	*600*	*300*	*300*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling Omschakeling plasticverwerkers	3.128	13.000	0	0	0	0	0	nvt			14
	Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling omschakeling plasticverwerkers	*100*	*1.204*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Regeling Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire Plastics	*0*	*2.000*	*2.000*	*0*	*0*	*0*	*0*	nvt			14
	Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling EKOO circulaire plastics	*0*	*486*	*100*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling circulair doen en gedrag	889	860	2.610	2.610	3.560	3.510	3.250	nvt			14
	Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling circulair doen en gedrag	*100*	*476*	*476*	*476*	*476*	*476*	*476*				
	Begroting											
	St. TKI CICKNL - Programma CIRCO	700	750	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Repair Café - Ondersteuning betere infrastructuur voor repair	67	67	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Het Groene Brein - Versnellingshuis Nederland Circulair!	550	550	550	550	0	0	0	**	**	–	
	VNO-NCW - ondersteuning MKB	539	550	550	550	0	0	0				
	Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	30	30	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Basisactiviteiten consumentenvoorlichting	1.640	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Focusactiviteiten consumentenvoorlichting	1.822	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	**	**	–	
	St. Springtij Nederland - Organisatie Springtij Forum	60	30	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	RVO - Opzetten en uitvoering SBIR voor NABB	0	80	100	0	320	0	0	*	*	–	
	Frankenhuis BV - Mechanische textielrecycling 2.0	0	318	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Brightfiber Textiles BV - Circulair Textiel	0	214	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens	1.325	1.125	0	9.849	4.602	2.008	2.254	*	*	–	
	Totaal artikel	**19.031**	**38.056**	**24.034**	**29.808**	**21.596**	**11.443**	**10.529**				
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's												
	Regeling											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	0	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2021	28
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer 2	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027	1.092	2.000	2.000	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027	*429*	*416*	*416*	*0*	*0*	*0*	0				*10*
	Begroting											
	Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting - Fonds Asbestdaken	0	0	0	0	2.500	0	0	**	**	–	
	Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2021 – 2024	1.120	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting Veiligheid Nederland - Onderzoek en voorlichting vuurwerk	260	260	260	0	0	0	0	**	**	–	
	Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2025 – 2028	0	898	898	898	898	898	0	**	**	–	
	Vereniging Nederlandse Gemeenten - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2025 – 2028	0	1.280	1.188	741	600	952	0	*	*	–	
	Vereniging Omgevingsdienst Nederland	0	0	6.250	6.250	6.250	6.250	0	*	*	–	
	Incidenteel								*	*	–	
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Versterking VTH Stelsel	5.950	7.762	2.178	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting Nederland Onderneemt Maatschappelijk! - Safety Delta Nederland	370	328	0	0	0	0	0				
	Vereniging OmgevingsdienstNL - Interbestuurlijk programma verbetering VTH-stelsel	0	1.029	0	0	0	0	0				
	Vereniging Nederlandse Gemeenten - Meerjarenagende versterking omgevingsveiligheid 2021 – 2024	640	0	0		0	0	0				
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	65	1.638	1.623	2.804	445	2.593	2.991	*	*	–	
	Totaal artikel	**9.497**	**15.195**	**14.397**	**10.693**	**10.693**	**10.693**	**2.991**				

Artikel
97
Algemeen
Departement

	Regeling											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Subsidieregeling Urban Futures Studio	–	–	–	–	–	–	0	2023	nvt	2021	
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	18	18	18	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	0	11	11	10	10	10	10	*	*	–	
	Totaal artikel	**18**	**29**	**29**	**10**	**10**	**10**	**10**				

Tabel 143 Subsidies MF (bedragen x 1.000 euro)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
Artikel 12 Hoofdwegennet												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	0	–	–	–	9
	Incidenteel											
	NGF: DITM / Brainport Eindhoven	7.427	7.427	5.513	0	0	0	0	*	*	–	
	Uitvoeringskosten RVO inzake NGF DITM/Brainport Eindhoven	*78*	*78*	*78*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Totaal artikel	**7.505**	**7.505**	**5.591**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 13 Spoorwegen												
	Regeling											
	Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar spoor)	1.875	1.250	625	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar spoorr)	*167*	*130*	*43*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Totaal artikel	**2.042**	**1.380**	**668**	**0**	**0**	**0**	**0**				
								0				
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet								0				
	Regeling							0				
	Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)	1.027	1.969	2.746	1.728	1.208	0	0	nvt	2026		
	Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)	*240*	*413*	*240*	*195*	*115*	*77*	*24*			2025	
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek								–	–		9
	Totaal artikel	**1.267**	**2.382**	**2.986**	**1.923**	**1.323**	**77**	**24**			–	
Artikel 17												

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Regeling											
	Subsidieregeling ERTMS	0	0	0	0	0	0	0				
	Subsidie ERTMS goederenlocomotieven | RVO.nl	0	5.000	10.000	10.000	10.000	6.000	0			2022	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling ERTMS	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Bijdrageregeling opgeviste explosieven 1992	100	100	100	100	100	100	0	–	–		4
	Premieregeling opgeviste milieugevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	4
	Totaal artikel	**100**	**5.100**	**10.100**	**10.100**	**10.100**	**6.100**	**0**			–	

Tabel 144 Subsidies DF (bedragen x 1.000 euro)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)		Voet noot
Artikel 1 Investeren in Waterveiligheid											**Einddatum Subsidie (regeling) (2)**	
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	0	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Incidenteel										–	
	Incidentele subsidies 01.03 Investeren in waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0				
	Totaal artikel	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	40	290	0	0	0	0	0	nvt	2025		
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*			2025	
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	0	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Incidenteel										–	
	Incidentele subsidies 02.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	*	*		
	Totaal artikel	**40**	**290**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			–	
Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	0	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Incidenteel										–	
	Stichting Deltares - JCAR-ATRACE	800	1.200	1.200	1.200	1.005	0	0	*	*		

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)		Voet noot
	Totaal artikel	**800**	**1.200**	**1.200**	**1.200**	**1.005**	**0**	**0**			–	
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	0	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Totaal artikel	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**			–	
Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	0	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Subsidieregeling stimulering uitvoering maatregelen Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	1.874	7.326	3.490	2.713	5.560	0	0	nvt	2028	–	
	Subsidieregeling stimulering verwijdering medicijnresten eerste tranche	15.286	5.726	33.834	0	0	0	0	nvt	2029	2028	
	Begroting										2029	
	Stichting LTO Programma's en Projecten - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	–	0	0	0	0	0	0	**	**		
	It Fryske Gea - Beheer- en onderhoud PAGW-maatregelen Makkumernoordwaard	–	325	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting Aeres - Project e-DNA KRW maatlat vis	325	520	520	520	225	0	0	**	**	–	
	Incidenteel										–	
	Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer - EBEO	150	0	0	0	0	0	0	*	*		
	Totaal artikel	**17.635**	**13.897**	**37.844**	**3.233**	**5.785**	**0**	**0**			–	
Deltafonds												
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	40.152	40.152	40.152	40.152	40.152	40.152	0	–	–		9, 31
											–	
	Totaal Subsidies Deltafonds	**58.627**	**55.539**	**79.196**	**44.585**	**46.942**	**40.152**	**0**				

Toelichting

– 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

– 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van

toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.
– 3 Deze subsidie heeft, hoewel rechtstreeks gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000, een incidenteel karakter. Evaluatiemomenten zijn daarom niet opgenomen.
– 4 Deze twee regelingen hebben vanwege het karakter van de regeling geen einddatum.
– 8 In de regeling per abuis geen horizonbepaling opgenomen. Dit zal in de loop van 2025 worden hersteld.
– 9 Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.
– 10 Deze uitvoeringskosten worden niet op het subsidieartikel geadministreerd.
– 12 Evaluatie wordt meegenomen als onderdeel van de evaluatie op de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor 2023-2025.
– 13 OV-Ombudsman, voorheen OV-Klachtenloket.
– 15 De organisatie die deze activiteiten gaat uitvoeren is nog niet gekozen.
– 17 De uitvoeringkosten worden verantwoord op artikel 98, deze betreffen namelijk externe inhuur. Uitvoeringskosten voor latere jaren worden nader bepaald.
– 20 De uitvoeringskosten voor de subsidieregelingen ten behoeve van het NGF-project Groeiplan Watertechnologie zijn nog niet bekend.
– 21 Deze subsidie is verstrekt op grond van de Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.
– 23 De uitvoeringskosten staan voor 2022 en 2023 deels onder de agentschapsbijdragen en deels onder de opdrachten opgenomen. Dit betreft het deel dat op de Agentschapsbijdrage staat.
– 24 De grondslag voor 2024 wordt opgenomen in de incidentele suppletoire begroting 2024.
– 25 De uitvoeringskosten voor deze regeling worden verantwoord door EZ.
– 26 Deze regeling zal in 2025 worden gepubliceerd.
– 27 De netto-opbrengst van de Vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie van de sector. In overleg met de sector wordt besproken welke subsidieregelingen het meest geschikt en doelmatig zijn.
– 28 Er wordt een opvolger van deze regeling verwacht in de komende jaren
– 29 Met ingang van 2025 worden deze subsidies verstrekt als begrotingssubsidies in plaats van onder de inmiddels beëindigde subsidieregeling.
– 30 De subsidie voor deze twee ontvangers is verstrekt onder de Subsidieregeling Instituten voor Toegepast Onderzoek.
– 31 Deze subsidie loopt via het agentschap RWS; een verdeling naar de verschillende artikelen kan niet worden gegeven.
– 32 De subsidie wordt verstrekt via de penvoerder Nederland Maritiem Land

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzondering hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale

bedrag in de begroting worden vermeld. In de tabellen «budgettaire gevolgen van beleid» bij de verschillende beleidsartikelen in deze begroting zijn in de regel <Verplichtingen> verplichtingen inbegrepen die betrekking hebben op dergelijke subsidies. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht. Hieronder is een overzicht van de subsidies met een wettelijke grondslag in de begroting opgenomen.

Tabel 145 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
Artikel 11 Integraal Waterbeleid		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 145.000**
€145.000	provincie Friesland	De jaarlijkse bijdrage voor het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied.	11.01 Algemeen Waterbeleid
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 15.940.000**
€ 4.295.000	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid	Voor het verrichten van wetenschappelijk onderzoek als input voor verkeersveiligheidsbeleid van IenW en alle overige stakeholders.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 1.058.000	TeamAlert	Voor het leveren van een actieve bijdrage aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 4.032.000	Veilig Verkeer Nederland	Voor het leveren van een actieve bijdrage aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers onder met name kinderen en volwassenen.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 157.000	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor activiteiten ter ondersteuning van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken ten behoeve van de verkeersveiligheid.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 100.000	Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie	Het formuleren en actueel houden van rijvaardigheidsadviezen bij medicijnen op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 500.000	VeiligheidNL	Voor het verzamelen en beschikbaar stellen van ambulancedata voor ongevalsonderzoek voor verkeersveiligheidsbeleid van IenW en medeoverheden.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 50.000	Motorplatform	Voor activiteiten ter bevordering van de verkeersveiligheid van motorrijders en hun omgeving. Het Motorplatform is ontstaan nadat er vanuit motorrijders en het departement de behoefte ontstond om meer structureel beleid over (veiligheid van) motorrijden te kunnen voeren.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 807.000	Vereniging Fietsersbond	Voor de belangenbehartiging voor fietsen.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 441.000	St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	Voor de internationale profileringvan Nederland als fietsland	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 125.000	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	Voor de coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 375.000	St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	Voor de coördinatie en monitoring van het landelijk wandelroutenetwerk en de belangenbehartiging voor wandelen en lopen.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 250.000	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	Voor ondersteunende activiteiten ten behoeve van het verduurzamen van zakelijke mobiliteit van werkgevers.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 100.000	Platform Hernieuwbare Brandstoffen	Het Platform is een onafhankelijk kennis- en innovatieplatform dat een belangrijke functie vervult in de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de mobiliteitssector.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 1.400.000	Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur	NKL is het onafhankelijke kennisinstituut van de laadinfrastructuur sector. Ze ontwikkelt en distribueert kennis die niet vanuit de markt ontstaat voor gemeenten, netbeheerders en marktpartijen.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 770.000	Vereniging Elektrische Rijders	De VER ontwikkelt nieuwe kennis door het uitvoeren van onderzoeken binnen haar ledennetwerk. Hierdoor is de VER de onafhankelijke informatiebron over elektrisch rijden voor de burger.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 400.000	ElaadNL	ElaadNL is een initiatief van de gezamenlijke Nederlandse netbeheerders en voert onderzoeken uit die Nederland ondersteunen in het behouden van de voortrekkersrol in elektrische mobiliteit en laadinfrastructuur.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
€ 1.080.000	Platform31 - Programma Deelmobiliteit	Het nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit beoogt het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren. Dit gebeurt in samenwerking met regionale partners en gemeenten. Het programma richt zich primair op het uniformeren en harmoniseren van beleid, het doen van gezamenlijk onderzoek, het uitvoeren van projecten van gezamenlijk belang en het breed delen van kennis en kunde.	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 928.000**
€ 341.000	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover)	Voor beleidsondersteuning aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover).	16.02 OV en Spoor
€ 252.000	Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken.	Voor het in stand houden van het tweedelijns OV klachtenloket .	16.02 OV en Spoor
€ 224.000	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor de uitvoering van de OV Klantenbarometer 2025. De OV-Klantenbarometer is het nationale klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer in Nederland. Het omvat het regionale stads- en streekvervoer en sinds 2018 ook het personenvervoer op het hoofdrailnet en de Friese Waddenveren.	16.02 OV en Spoor
€ 111.000	Trans Link Systems B.V.	Voor de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer aan Trans Link Systems B.V.	16.02 OV en Spoor
Artikel 17 Luchtvaart		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 3.941.000**
€ 1.078.000	Maatschappelijke raad Schiphol	IenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, maatschappelijke- en brancheorganisaties, en experts met als doel om de dialoog te faciliteren over het Schipholbeleid, het ministerie en Schiphol gevraagd en ongevraagd te adviseren en belangen en perspectieven van de omgeving te kanaliseren.	17.01 Luchtvaart
€ 65.000	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Lelystad	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraag €68.000	17.01 Luchtvaart
€ 70.000	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Eelde	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraag €70.000	17.01 Luchtvaart
€ 70.000	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Maastricht	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraag €70.000	17.01 Luchtvaart
€ 70.000	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Rotterdam	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraag €70.000	17.01 Luchtvaart
€ 50.000	Stichting AviAssist	Voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. IenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen ten aanzien van luchtvaartveiligheid zoals neergelegd in het State Safety Programme.	17.01 Luchtvaart
€ 50.000	Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)	Voor de inhuur van externe ondersteuning door bewonersvertegenwoordigingen. IenW vindt het van belang dat bewonersorganisaties die zitting hebben in de Commissies regionaal overleg (CRO's) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van (beleids-)vraagstukken uit de Luchtvaartnota. De Stichting ABReL draagt bij aan de regionale verkenningen rond de regionale luchthavens, de bijdrage aan landelijke (beleids-)vraagstukken en deelname aan de nationale luchtvaarttafel (als uitwerking van de Luchtvaartnota).	17.01 Luchtvaart
€ 63.000	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor de instandhouding van het Luchthaven Eindhoven Overleg.	17.01 Luchtvaart

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 75.000	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven.	17.01 Luchtvaart
€ 150.000	Stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport	Voor leefbaarheidsprojecten in de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.	17.01 Luchtvaart
€ 200.000	Dutch Carribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)	Voor AIS -en ARO kosten voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba, om te voldoen aan ICAO annex 15	17.01 Luchtvaart
€ 1.150.000	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		17.01 Luchtvaart
€ 850.000	TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		17.01 Luchtvaart
Artikel 18 Scheepvaart en Havens		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 48.815.000**
€ 7.560.000	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor de inrichting en het beheer van een programmabureau ten behoeve van het Maritiem Masterplan. De activiteiten worden uitgevoerd van 2024 tot en met 2033.	18.01 Maritiem
€ 21.875.000	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor het ontwerpen, operationaliseren en beheren van een digitaal platform ten behoeve van het Maritiem Masterplan. De activiteiten worden uitgevoerd van 2024 tot en met 2029.	18.01 Maritiem
€ 16.630.000	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor de uitvoering van de programmalijnen Human Capital (HC) waarbij een learning community wordt opgezet en een regeling wordt beoogd voor onderwijsinstellingen zijn voorbereidende werkzaamheden nodig gedurende de looptijd van het MMP. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2024 tot en met 2030.	18.01 Maritiem
€ 2.750.000	Samenwerkingsverband Condor dan wel een penvoerder van het samenwerkingsverband dan wel een nog op door het samenwerkingsverband op te richten entiteit	Er is een samenwerkingsverband, genaamd CONDOR, tussen partijen die het varen op waterstof willen bevorderen. Hierin participeren scheepseigenaren, havens, decentrale overheden, leveranciers van waterstof en componenten en scheepswerven. Het samenwerkingsverband wil een entiteit oprichten, zodat zij activiteiten kunnen uitvoeren die de Vroege Fase Opschaling van waterstof in de binnenvaart bevorderen. Het betreft o.a. het standaardiseren van benodigde apparatuur, het voldoen aan technische eisen en veiligheidsvoorschriften, het borgen van voldoende beschikbaarheid van infrastructuur en hardware en de beschikbaarheid van (groene) waterstof. In 2024 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2025 tot en met 2030.	18.01 Maritiem
Artikel 21 Circulaire Economie		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 3.900.000**
€ 1.800.000	Stichting Milieu Centraal	Voor het uitvoeren van de basisactiviteiten gericht op de kerntaak van consumentenvoorlichting en het zijn van een onafhankelijke vraagbaak voor consumenten en media op verschillende duurzaamheidsthema's, zoals circulaire economie, omgevingsveiligheid, het voorkomen van milieurisico's, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit. Milieu Centraal dient hiervoor een gefundeerde kennisbasis op te bouwen, deze te ontsluiten en te onderhouden.	21.05 Duurzame productketens
€ 2.100.000	Stichting Milieu Centraal	Voor nadere focusactiviteiten gericht op consumentenvoorlichting, zoals circulaire leefstijl, groene tuinen, houtstook, biociden en gewasberschermingsmiddelen, elektrisch vervoer, asbestdaken en andere toepassingen.	21.05 Duurzame productketens
€ 1.100.000	Stichting het Groene Brein	Voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.	21.05 Duurzame productketens
€ 1.100.000	VNO-NCW/MKB-Nederland	Voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.	21.05 Duurzame productketens
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 36.459.291**
€ 260.000	Stichting Veiligheid Nederland	Voor de monitoring veiligheid vuurwerk bij de jaarwisselingen en een lesprogramma omtrent veiligheid vuurwerk voor basisscholen.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport
€ 25.000.000	Vereniging Omgevingsdienst NL	Deze subsidie is voor het versterken van het VTH-stelsel. Er wordt onder andere ingezet op het verbeteren van kennis, het uitvoeren van visitaties en het beheer van diversen IBP producten. Omgevingsdienst NL zal voor deze onderdelen werkzaamheden uitvoeren. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2026 tot en met 2029. De invulling van de subsidie moet passen in de (uitgangspunten van de) Meerjarenagenda Versterking VTH-stelsel.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
Deltafonds Artikel 2 Investeren in Zoetwatervoorziening		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€11.199.291**
€11.199.291	provincie Friesland	Voor het uitvoeren van het maatregelenpakket Versterken Friese IJsselmeerkust. Dit is het verstrekte subsidiebedrag minus de cumulatieve bestedingen (opgevraagd bij Friesland): € 12.642.000 -\- € 1.442.709.	DF 2.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening
Deltafonds Artikel 7 Investeren in Waterkwaliteit		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:**	**€ 323.855**
€323.855	It Fryske Gea	Betreft een bijdrage voor het project Herinrichting Makummernoordwaard, dat doorschuift van 2025 naar 2026.	DF 7.02 Ontwikkeling Waterkwaliteit

1 Beoogde ontvangers kunnen geen rechten ontlenen aan bovengenoemde begrotingsvermeldingen.

Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) geeft inzicht in hoe IenW werkt aan de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Dit is nodig om beleid te kunnen opstellen en om goed geïnformeerde besluiten te kunnen nemen. Ook draagt het bij aan het (bij)sturen of doorontwikkelen van beleid op basis van lessen uit de praktijk. Door het benutten van deze inzichten wordt een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid beoogd. Naar aanleiding van de Herziening Regeling periodieke rapportage (RPE) vervangt de SEA de eerdere werkwijze van het overzicht van beleidsdoorlichtingen en de bijlage met geplande onderzoeken en evaluaties (Kamerstukken II 2021-2022, 31 865, nr. 203).

Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van IenW, zoals het KiM en het PBL om beleidsonderzoek verder te brengen.

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. IenW kent de volgende hoofdthema's: Water en Bodem, Mobiliteit (wegen en verkeersveiligheid, openbaar vervoer en spoor, luchtvaart en maritiem) en Milieu en Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De tabellen van deze 'Bijlage Uitwerking Strategische Evaluatie Agenda' bevatten informatie over het thema, het subthema (beleidsthema), het type onderzoek, de beoogde afrondingsdatum, een korte toelichting van het onderzoek en het gerelateerde begrotingsartikel. In de tabellen zijn ook de relevante evaluaties van fiscale regelingen opgenomen. Onder de tabellen is een nadere toelichting te vinden.

In de SEA is ook aandacht geschonken aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Deze fondsen hebben geen beleidsbegroting, maar een productbegroting, en zodoende geen eigenstandige evaluatieonderzoeken. Wel voert IenW evaluatieonderzoeken uit die raken aan de doelstellingen van de fondsen. Waar dit het geval is, is dat in de kolom «artikel» opgenomen.

Water en Bodem
Het hoofdthema Water en Bodem is in de IenW-begroting verspreid over de beleidsartikelen 11 Integraal Waterbeleid en artikel 13 Bodem en Ondergrond. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage / beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt.

Tabel 146 Water en Bodem

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Integraal waterbeleid

Algemeen waterbeleid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke rapportage Integraal Waterbeleid	ex post synthese	2028	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11
Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	monitoring	2024	afgerond	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte. SvOW over 2024 is afgerond	11
Evaluatie van Instrument Handreiking Gebiedspaspoort		2025/2026	Te starten	In het Programma Noordzee (2022-2027), staat dat gebiedspaspoorten (GP's) na 5 jaar worden geëvalueerd. Het GP regelt voorkeursruimte voor medegebruiksvormen in windparken. Het GP voor windenergiegebied Borssele zal vanaf 2025 als eerste worden geevalueerd. Het onderzoek is tweeledig: 1) Omdat dit het eerste GP is wat geëvalueerd gaat worden is doel van het onderzoek het ontwerpen van een generieke evaluatiemethodiek voor tot stand gekomen GP's. 2) Daarna wordt het GP Borssele (en in de toekomst ook andere windenergiegebieden) met de methodiek beoordeeld. De evaluatie bevat een externe stakeholderconsultatie die als onderzoeksopdracht wordt uitgezet.	11

Waterkwaliteit

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	monitoring	2024	afgerond	De tussenevaluatie 2024 moet uitwijzen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn. De tussenevaluatie wordt onder regie van IenW uitgevoerd, in nauwe samenwerking met onder meer LVVN, waterschappen, provincies en drinkwaterbedrijven. Via een proces van Joint Factfinding wordt toegewerkt naar één gedeeld beeld van doelbereik KRW en resterende opgaven, en het verdere handelingsperspectief. Het afgelopen jaar is het onderdeel «Joint Factfinding – De Basis op orde» afgerond. Hiermee is een belangrijke stap gezet naar een gedeeld beeld van Rijk en Regio in de analyse van de belangrijkste issues rond de waterkwaliteit. Verder is het traject doorrekening ingezet en een studie naar trends in waterkwaliteit over de afgelopen 30 jaar. Eind 2024 is de volledige rapportage gereed.	11
Monitoring: 3e evaluatie VL/NL-samenwerking Schelde-estuarium		2024	afgerond	Elke 5 jaar wordt door de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium de VL/NL-samenwerking in het Schelde-estuarium geëvalueerd. De eerste 2 evaluaties zijn respectievelijk voorjaar 2014 en voorjaar 2019 aangeboden aan het parlement.	11
Evaluatie Programma Noordzee	monitoring	2025/2026	te starten	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geëvalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan is in 2023 een beleidstheorie opgesteld.	11
Jaarevaluatie drinkwatertarieven	monitoring	Jaarlijks	lopend	De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt in het kader van de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven toezicht op de totstandkoming van de drinkwatertarieven en op de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven. Drinkwaterbedrijven hebben de plicht om in hun verzorgingsgebied de drinkwatervoorziening te faciliteren. Omdat klanten niet de mogelijkheid hebben om een keuze te maken in de drinkwaterleverancier geeft de Drinkwaterwet de grenzen aan waarbinnen de drinkwaterbedrijven mogen opereren.	11

Waterveiligheid

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Integraal waterbeleid					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
ex post: Evaluatie Waterwet, 5 artikelen t.a.v. waterveiligheid	ex post	2024	afgerond	De evaluatie van Waterwet artikel III is eind 2021 naar de Kamer gestuurd.	11
Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	monitoring	Jaarlijks	lopend	Rijkswaterstaat berekent jaarlijks aan de hand van de jaarlijkse kustmetingen en de trend van de afgelopen jaren (maximaal tien jaar) of de kust voldoet aan de BKL. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen De actuele data is te vinden op de site van Rijkswaterstaat.	11
Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid Ijsselmeergebied	ex post	2025	te starten	In 2025 loopt de subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeer gebied af. In de evaluatie wordt onderzocht of de regeling doelmatig en doeltreffend is geweest, op basis waarvan wordt besloten of de regeling wordt verlengd.	DF
Ex durante: subsidieregeling HoogwaterBeschermings-Programma		2024	lopend	Om in aanmerking voor subsidie te komen, dienen waterschappen subsidieaanvragen in bij de programmadirectie HWBP. DIt gebeurt via de subsidieregeling HWBP. Elke vijf jaar wordt de subsidieregeling geëvalueerd op doeltreffendheid en de effecten van de subsidieregeling in de praktijk. Op basis van de eerste evaluatie van de subsidieregeling HWBP voor de periode 2014-2019 zijn een aantal aanbevelingen gedaan. De tweede evaluatie is lopend en zal eind 2024 gereed zijn en tegelijkertijd met de evaluatie van de 5 artikelen aan de TK worden aangeboden.	11
instrumenten Maas	ex-durantie	2026	te starten	Eind 2026 zal een 1e oordeel (evaluatie) gegeven worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Eind 2037 zal een 2e doordeel (evaluatie) worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Middels de beleidsinstrumenten van bestuurlijk overleg en subsidieregeling.	11
Fiscale regelingen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Leidingwaterbelasting vrijstelling voor grootgebruikers		n.v.t.	n.v.t.	Leidingwaterbelasting laten neerslaan bij kleinverbruikers. Afnemer van leidingwater betalen door het heffingsplafond geen leidingwaterbelasting over de afname boven een vaste hoeveelheid m3 per aansluiting per jaar.	11

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Bodem en Ondergrond					
Bodem					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke rapportage Bodem en Ondergrond	Ex post synthese	2027	nog te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 13 is afgerond in 2020 en betrof de periode 2014-2019. De nieuwe onderzoeksperiode betreft 2020-2024 of 2020-2025.	13
Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	ex post	2025	uitgesteld	Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd, maar de conceptrapportage wordt in 2024 nog beoordeeld door een onafhankelijk adviesbureau. Verwachting is dat in de loop van 2024 aan de kamer gerapporteerd kan worden.	13
onderzoek visie bodemherstel	ex ante	2025/2026	lopend	Er is een traject gestart voor het opstellen van een visie op bodemherstel. Verwachting is dat de visie in de loop van 2025 kan worden opgeleverd. Op basis van de visie wordt de aanpak van bodemverontreiniging herijkt. Voorafgaand aan de implementatie wordt een ex ante onderzoek uitgevoerd over de opzet van effectief beleid en monitoren.	13

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Integraal waterbeleid					
doeltreffendheid specifieke uitkeringen meerjarenprogramma bodem	ex post	2025	te starten	Voor de financiering van de aanpak van bodemverontreiniging wordt sinds enkele jaren gewerkt met specifieke uitkeringen aan medeoverheden, waar voorheen een brede doeluitkering werd ingezet in de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden. IenW wil de effectiviteit van deze werkwijze evalueren. Daarbij zal rekening gehouden worden met de uitwerking van de maatregel met betrekking tot SPUK's in het hoofdlijnenakkoord.	13
Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	ex post	2025	te starten	Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Als start van de herijking worden huidige knelpunten tussen regelgeving, praktijk en beleid in beeld gebracht.	13
Klimaatadaptatie	klimaatadaptatie				
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
wijziging van de Waterwet (5/2/2020), waarvan evaluatie Impulsregeling Klimaatadaptatie onderdeel uitmaakt.	ex post	2025	lopend	Het onderzoek betreft twee evaluaties met een onderlinge samenhang. Het evaluatieonderzoek zal antwoord geven op de vragen of de wetswijziging en de Impulsregeling Klimaatadaptatie het resultaat hebben opgeleverd dat de ondertekenaars van het Bestuursakkoord Klimaatadaptatie voor ogen hadden in 2020. In algemene zin worden de doeltreffendheid en effecten van de wetswijziging én van de Impulsregeling Klimaatadaptatie in de praktijk onderzocht. Het doel van de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie was om de uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen door decentrale overheden te versnellen. IenW heeft voor deze regeling € 200 miljoen beschikbaar gesteld via het Deltafonds, waarbij sprake was van co-financiering (1/3 deel rijk, 2/3 deel decentrale overheden). Het beschikbare rijksbudget is bijna geheel benut. Voor 1 juli 2025 zullen de resultaten van het evaluatieonderzoek worden aangeboden aan de Kamer.	DF

Toelichting SEA Integraal Waterbeleid

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Algemeen waterbeleid: Inzicht in het ontwerpen van een generieke evaluatiemethodiek voor tot stand gekomen GP's.
Waterkwaliteit: Inzicht in of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Tevens inzicht in een gedeeld beeld van Rijk en Regio in de analyse van de belangrijkste issues rond de waterkwaliteit. Inzicht in de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven via toezicht op de totstandkoming van de drinkwatertarieven en op de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven.
Waterveiligheid: Inzicht in de mate waarin de jaarlijkse kustmetingen effectief en tijdig zijn met het oog op signalering van structurele kustachteruitgang.

Rijkswaterstaat berekent jaarlijks aan de hand van de jaarlijkse kustmetingen en de trend van de afgelopen jaren (maximaal tien jaar) of de kust voldoet aan de BKL. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen. De actuele data is te vinden op de site van Rijkswaterstaat. Voor de bevaarbaarheid IJsselmeer gebied: inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van IenW, zoals het RIVM, NIOZ en Deltares om beleidsonderzoek verder te brengen. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
In zijn algemeenheid zullen de verkregen inzichten gebruikt worden bij het optimaliseren van de praktische uitvoerbaarheid van beleid en de doelmatigheid van beleid.

Toelichting SEA Bodem en Ondergrond
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
Bodem: Op basis van de visie op bodemherstel wordt de aanpak van bodemverontreiniging herijkt. Voorafgaand aan de implementatie wordt een ex-ante onderzoek uitgevoerd over de opzet van effectief beleid en monitoring. IenW wil de effectiviteit van de wijze waarop de financiering van de aanpak van bodemverontreiniging wordt geregeld, namelijk met specifieke uitkeringen aan medeoverheden waar voorheen een brede doeluitkering werd ingezet in de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden van deze werkwijze evalueren. De evaluatie van de herijking geeft inzicht in de mate waarin daadwerkelijk tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel kan worden gekomen. Waarin bodem en grondwater beschermd zijn en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Kennissamenwerking is intensief met onder meer het RIVM en Deltares.
Klimaatadaptatie: Het evaluatieonderzoek beoogt inzicht te geven in de doeltreffendheid en effecten van de wetswijziging én van de Impulsregeling Klimaatadaptatie

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
In zijn algemeenheid zullen de verkregen inzichten gebruikt worden bij het optimaliseren van de praktische uitvoerbaarheid van beleid en de doelmatigheid van beleid.

Mobiliteit
Het hoofdthema Mobiliteit is in de IenW-begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid, Artikel 15 Vrachwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportages vooralsnog het vertrekpunt (Een uitzondering daarop is het thema Mobiliteit en Gebieden, waar het programma Woningbouw en Mobiliteit onder valt). Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen. Binnen het hoofdthema Mobiliteit (alsook Luchtvaart en Maritiem) draagt de Mobiliteitsvisie 2050 verder bij aan de samenhang tussen de beleidsterreinen. Naast onderstaand onderzoek doet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek op basis waarvan IenW beleid kan ontwikkelen. Elk jaar publiceert het KiM in januari een programma met een overzicht van de projecten op haar website.

Tabel 147 Mobiliteit

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Wegen en Verkeersveiligheid

Algemeen wegen

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke rapportage Wegen en Verkeersveiligheid	Ex post: synthese	2030	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is in 2024 afgerond en had betrekking hebben op de periode 2023 – 2029.	14 (en MF)
Evaluatie Hinderaanpak	Ex post	2026	Te starten	Dit is een evaluatie van het beleid dat per september 2023 is ingevoerd om de hinder bij werkzaamheden te beperken.	14 (en MF)
Evaluatie aanleg wegenprojecten 2023-2026	Ex post	2027	Te starten	In lijn met de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting art 14 over 2016 – 2023 wordt er een Ex post evaluatie uitgevoerd van aanlegprojecten.	14 (en MF)
Evaluatie Zuidasdok	Ex post	NTB	Te starten	Vanwege de complexe en ingrijpende aard van het project Zuidasdok wordt de Kamer separaat over dit project geïnformeerd. In lijn hiermee zal er ook een separate evaluatie worden uitgevoerd. In verband met het besluitvormingsproces kan nog niet worden aangegeven wanneer deze evaluatie zal plaats vinden.	14 (en MF)
Evaluatie pauzeren en opstarten wegenprojecten	Ex post	NTB	Te starten	De afgelopen jaren zijn in verband met budget-, stikstof- en capaciteitsproblematiek diverse wegenprojecten gepauzeerd. Het proces en de resultaten zullen worden geëvalueerd. Er wordt nog onderzocht wat een goede evaluatieperiode is.	14 (en MF)
Integrale mobiliteitsanalyse (IMA)	Ex ante	2027	Te starten	Dit is een 4-jaarlijkse analyse van de verwachte autonome ontwikkeling van de mobiliteit en de effecten daarvaan op een aantal verschillende thema's, waaronder verkeersveiligheid en bereikbaarheid.	14 (en MF)
Rapportage Rijkswegennet	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Deze jaarlijkse rapportage gaat in op de ontwikkeling van de afgelegde voertuigkilometers, de doorstroming en verkeershinder door werkzaamheden en de werkzaamheden die we uitvoeren om onder andere files tegen te gaan.	14 (en MF)
Staat van de infrastructuur Rijkswaterstaat	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Deze jaarlijkse rapportage gaat over de actuele technische toestand van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet, en het hoofdwatersysteem.	14 (en MF)
MIRT overzicht	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Een overzicht van alle rijksprojecten uit de begroting van het miniserie van Infrastructuur en Waterstaat. Het MIRT staat voor meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport.	14 (en MF)

Verkeersveiligheid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Evaluatie verzorgingsplaatsen van de toekomst	Ex ante	2026	Te starten	Er wordt een ex ante evaluatie uitgevoerd naar de inrichting van de verzorgingsplaats van de toekomst.	14
Evaluatie tachograafvrijstelling	Ex post	2026	Te starten	Vanaf 1 juli 2025 is het toegestaan om voertuigen met een elektrische aandrijving met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg met een rijbewijs B en zonder tachograafplicht te besturen. Het besluit zal in zijn geheel na 5 jaar worden geëvalueerd. De vrijstelling van de tachograafplicht zal na 1 jaar worden geëvalueerd en binnen 18 maanden na inwerkingtreding van het besluit naar de Staten-Generaal worden gestuurd.	14
Staat van de Verkeersveiligheid	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's.	14

Slimme en duurzame mobiliteit

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Monitor Smart Mobility	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Deze monitor geeft inzicht in het aanbod, gebruik, en, waar mogelijk, de effecten van smart mobility toepassingen op het wegverkeer.	14

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Wegen en Verkeersveiligheid					
Voortgangsrapportage Nationale agenda laadinfrastructuur	Voortgangsrapportage	Jaarlijks	Lopend	De nationale agenda laadinfrastructuur maakt jaarlijks (publicatie begin juni) een voortgangsrapportage. Daarin wordt middels indicatoren de voortgang van het plaatsen van laadinfrastructuur van alle modaliteiten weergegeven (van personenauto tot vrachtwagen en binnenvaartschip). Daarnaast wordt ook de voortgang van de acties van de NAL-regio's en van de verschillende werkgroepen gerapporteerd.	14
Monitoringplan: Vergroenen reisgedrag (coalitieakkoord)	Monitoring	Jaarlijks tot 2030	Lopend	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd.	14
Jaarlijkse werkgeversenquête	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Representatief onderzoek onder alle 100+ werkgevers. In dit onderzoek wordt jaarlijks inzicht verschaft in de maatregelen die werkgevers nemen om de mobiliteit van werknemers te verduurzamen en hun toekomstverwachtingen ten aanzien van dit thema.	14
Evaluatie routekaart en convenant SEB	Ex durante	2025	Lopend	De Rijksoverheid zorgt dat in 2025, 2027 en 2030 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de routekaart en dit convenant. Partijen worden nauw betrokken bij deze evaluaties. Tijdens de evaluatie zal onder andere gekeken worden of de beleidsdoelen op het gebied van stikstof, CO_2 en fijnstof op een zo efficiënt en effectief mogelijke wijze worden gehaald. Ook zal er gekeken worden of de routekaart functioneert conform de oorspronkelijke uitgangspunten en of aan de noodzakelijke randvoorwaarden wordt voldaan, waaronder beschikbaarheid van voldoende laad- en tankinfrastructuur en emissieloos materieel.	14 (en MF)
Dashboard klimaatbeleid	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Het dashboard klimaatbeleid biedt jaarlijks een objectief inzicht in de voortgang van het beleid in het Klimaatplan. Het is een integrale monitor en daarmee geeft het inzicht in de voortgang op diverse aspecten van het klimaatbeleid.	14
Fiscale regelingen: eindevaluatie klimaatakkoord mobiliteit					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Lange termijn verkenning toekomst autobelastingen & duurzame mobiliteit	ex ante evaluatie	2025	Lopend	Samen met het Ministerie van Financiën wordt gewerkt aan een middellange- en lange-termijnonderzoek naar de toekomst van autobelastingen en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt, naast de verduurzamingsdoelstelling, gekeken naar betaalbaarheid voor de automobilist, het op peil houden van de overheidsinkomsten uit het auto domein en de gevolgen voor bereikbaarheid. Doel van dit onderzoek is om gewenste paden en doelstellingen in kaart te brengen, ook voor ná 2030. Met dit onderzoek wordt invulling gegeven aan de toegezegde tussenevaluatie uit het klimaatakkoord die in 2024 gepland stond.	14
Werkgerelateerd personenvervoer					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Fietsmonitor	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Jaarlijkse monitoring fietsforenzen	14
Evaluatie Investering fietsenstallingen bij ov-stations	Ex post	2025	Te starten	Voor de modaliteit Werkgerelateerd Personenvervoer evaluatie van de investering van 75 miljoen euro in fietsenstallingen bij ov-stations. Deze evaluatie zal rond 2025 worden uitgevoerd.	14
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing					
Vrachtwagenheffing					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Monitoring uitwijkend verkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing	Ex durante	2029	Lopend	In juli 2025 is de nulmeting voor de monitoring van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing gestart. Dit eventuele uitwijkend verkeer bestaat uit heffingsplichtige vrachtwagens die wegen vermijden waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen over wegen waar geen heffing geldt. 1, 3, 6, 12,	15

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Wegen en Verkeersveiligheid					
				24 en 36 maand(en) na invoering van de vrachtwagenheffing worden de monitoringsgegevens geëvalueerd. Uit de evaluaties zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan kan bekeken worden of maatregelen nodig zijn.	
Invoeringstoets vrachtwagenheffing	Ex durante	2027	Te starten	De invoeringstoets is een beknopte bestudering van de werking van nieuwe regelgeving in de praktijk, met bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de doelgroep en de uitvoering. Voor de vrachtwagenheffing zal deze toets naar verwachting in 2027 worden uitgevoerd.	15
Verslag aan Staten-Generaal	Ex durante	2030	Te starten	Eerste verslag na de invoering van de vrachtwagenheffing over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. Op grond van de Wet vrachtwagenheffing wordt dit verslag opgesteld tegelijk met het in Richtlijn 1999/62/EG bedoelde verslag aan de Europese Commissie (eens per 5 jaar, de eerstvolgende in 2030).	15
Evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030	Ex durante	2029	Te starten	Conform art. 12, vijfde lid, wordt de werking van het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor afloop van het programma geëvalueerd met het oog op de doeltreffendheid en doelmatigheid.	15
Tijdelijke tolheffing					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Invoeringstoets tijdelijke tolheffing	Ex durante	2026	Lopend	De invoeringstoets is een beknopte bestudering van de werking van nieuwe regelgeving in de praktijk, met bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de doelgroep en de uitvoering. Voor de tijdelijke tolheffing wordt deze toets naar verwachting begin 2026 afgerond.	MF
Verslag aan Staten-Generaal	Ex durante	2028	Te starten	Onze Minister zendt telkens na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid van deze wet in de praktijk. De tijdelijke tolheffing bij de A24/Blankenburgverbinding is gestart in 2024.	MF
Uitwerking Strategische evaluatieagenda Openbaar Vervoer en Spoor					
Algemeen Openbaar Vervoer en Spoor					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke rapportage Openbaar Vervoer en Spoor	Ex post synthese	2025	Lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is in 2018 afgerond. De komende beleidsdoorlichting heeft betrekking op de periode 2017 – 2022.	16
Spoor					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Staat van de Infra 2025 ProRail	Monitoring	2025	Lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	MF (artikel 13)
Voortgangsrapportages ERTMS (2x)	Ex durante	2025	Lopend	Het programma ERTMS is aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat tweemaal jaarlijks een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd. Hierin wordt de voortgang gemeld op de uitvoering, de behaalde mijlpalen en de financiën. Het programma ERTMS bevindt zich nog grotendeels in de planuitwerkingsfase. Zo nodig wordt op basis van de voortgangsrapportages bijgestuurd.	MF (artikel 17)
Voortgangsrapportages Programma Hoogfrequent Spoor (2x)	Ex durante	2025	Lopend	Het programma PHS is aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat tweemaal jaarlijks een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd. Hierin wordt de voortgang gemeld op de uitvoering, de behaalde mijlpalen en	MF (artikel 17)

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Wegen en Verkeersveiligheid					
				de financiën. Het programma PHS is reeds grotendeels in realisatie. Zo nodig wordt op basis van de voortgangsrapportages bijgestuurd.	
Openbaar vervoer					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Evaluatie BVOV - TVOV	Ex post	2025/2026	Lopend	Evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de beschikbaarheids- en transitievergoeding OV (2020 - nu). Afronding naar verwachting in 2025	16
Toekomstbeeld OV 2040	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	In deze monitor wordt jaarlijks onderzocht (T-2) in hoeverre de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn behaald.	16
Toegankelijkheid	Ex durante	2027	Te starten	Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid is in 2022 gesloten. Halverwege de looptijd wordt een evaluatie uitgevoerd, met als doel te monitoren en waar nodig bij te sturen.	16
Fietsparkeren	Ex durante	2026	Te starten	Het programma Fietsparkeren bij stations loopt al enige tijd. De evaluatie heeft als doel om de effectiviteit van het huidige beleid te beoordelen en te leren van ervaringen, zodat beleid eventueel kan worden verbeterd en/of aangescherpt.	16
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Mobiliteit en Gebieden					
Programma Woningbouw en Mobiliteit					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Programma Woningbouw en Mobiliteit	Ex durante	2025	Lopend	Het programma WoMo is inmiddels (in 2025) gestart met de Ex durante evaluatie. Deze evaluatie wordt uitgevoerd door Arcadis en Berenschot en ziet toe op het leren en verbeteren van de interne werkwijze. Hierbij worden ook inzichten van externe stakeholders meegenomen. In het najaar verwachten we de aanbevelingen uit het rapport over te kunnen nemen voor het verbeteren van de huidige werkwijze. Dit onderzoek wordt volledig gedekt uit het programmabudget WoMo en eindigt naar verwachting in september. Naar verwachting zal er meer inzicht worden opgedaan over welke activiteiten bijdragen aan een betere samenwerking tussen Rijk en Regio. Daarnaast verwachten we ook enkele aanbevelingen voor het optimaliseren van het governancemodel en het wijzigingenproces. Op basis van de aanbevelingen zal gekeken worden welke daarvan op korte termijn geimplementeerd kunnen worden en welke daarvan op lange termijn worden opgepakt dan wordt meegenomen in toekomstige vergelijkebare programma's.	MF
Brede Welvaart	Ex post	2025	Jaarlijks	De verkenning van de Ex post evaluatie op brede welvaart is dit jaar ook opgestart. DGMo zal de relevante data (vastgestelde indicatoren uit het plan van aanpak) monitoren die van toepassing zijn op de gekozen indicatoren en hierover jaarlijks rapporteren aan de TK. Het onderzoek is specifiek gericht op de output en outcome van het programma WoMo en wordt volledig gedekt uit het programmabudget. Naar verwachting zal er meer inzicht worden verkregen welke effecten het programma WoMo heeft op zaken die niet direct onderdeel zijn van de doelstellingen binnen scope en binnen de huidige invloedsfeer van de gekozen governance. Op basis van de inzichten zal gekeken worden in hoeverre er optimalisaties moeten worden aangebracht in het huidige programma en welke inzichten als lessen worden vastgelegd voor toekomstige programma's.	MF

Toelichting SEA Wegen en verkeersveiligheid
Beleidsthema Algemeen wegen
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Een van de aanbevelingen uit de recente beleidsdoorlichting van artikel 14 is om de programmering van evaluatieonderzoeken de komende jaren tegen het licht te houden en daarmee de SEA aan te vullen. In de SEA 2026 zijn hiervoor al de eerste stappen gezet en zijn ex-post evaluaties op de Hinderaanpak, aanleg wegenprojecten, pauzeren en opstarten wegenprojecten, en Zuidasdok geagendeerd. We verwachten hiermee een deel van de in de beleidsdoorlichting geconstateerde «witte vlekken» te kunnen ondervangen. Deze evaluaties geven inzicht in de samenhang tussen beleid en uitkomsten en geven zo ook aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling van doelstellingen en indicatoren, een andere belangrijke aanbeveling uit de beleidsdoorlichting. Ook op het vlak van doelmatigheid worden er stappen gezet. Kwantificeren is vaak lastig. Door de beleidstheorie als vast onderdeel in evaluaties op te nemen, komt hier wel meer zicht op. De beleidsdoorlichting is recent afgerond en we verwachten de SEA ook de komende jaren nog verder wordt aangevuld op basis van de aanbevelingen.

Ex-ante evaluaties zoals de integrale mobiliteitsanalyse (IMA) blijven ook belangrijk. De IMA wordt iedere 4 jaar uitgevoerd en geeft inzicht in toekomstige knelpunten en opgaven, en is een leidraad bij het maken van afspraken in bestuurlijke overleggen.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?
De ex-post evaluaties op de Hinderaanpak, aanleg wegenprojecten, pauzeren en opstarten wegenprojecten, en Zuidasdok bieden transparantie over hoe het beleid is uitgevoerd en welke resultaten zijn behaald. Dit kan bij zowel beleid als uitvoering tot verbeterpunten leiden. Denk bijvoorbeeld aan de uitvoerbaarheid van bepaalde maatregelen, afstemming met stakeholders en identificatie van valkuilen. Voor een aantal evaluaties geldt dat nog wordt nagedacht over de precieze invulling en/of moet er nog bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden. De oplevering van deze evaluatie ligt verder in de toekomst of moet zelfs nog worden vastgesteld, toch zijn deze nu al geagendeerd omdat er een strategisch belang is voor het volgende synthese-onderzoek.

Beleidsthema Verkeersveiligheid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
De ex-post evaluatie van de tachograafvrijstellig is van belang om al op korte termijn de effecten op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen van het ontbreken van een tachograaf. Daarbij zal ook gekeken worden naar de effecten voor de arbeidsomstandigheden en veiligheid van de bestuurders. Het ministerie werkt aan nieuw beleid voor verzorgingsplaatsen. Een belangrijk onderdeel is de verdeling van vergunningen voor tanken, laden en shops op de verzorgingsplaatsen. De ex-ante evaluatie geeft naar verwachting inzicht in de belangrijke uitgangspunten voor dit nieuwe beleid. Ook voor het beleidsthema Verkeersveiligheid geldt dat er naar aanleiding van de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting wordt gewerkt aan aanvullingen op de SEA. De komende jaren zullen hier verdere stappen worden gezet met het oog op het volgende synthese-onderzoek.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?
Op basis van de evaluatie van de tachograafvrijstelling kan bepaald worden of de gevolgen zodanig zijn dat er andere maatregelen genomen dienen te worden.

Beleidsthema slimme en duurzame mobiliteit
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
De voortgangsrapportage nationale agenda laadinfrastructuur geeft inzicht in de voortang van het plaatsen van laadinfrastructuur van alle modaliteiten (van personenauto tot vrachtwagen en binnenvaartschip). Daarnaast wordt ook de voortgang van de acties van de NAL-regio's en van de verschillende werkgroepen gerapporteerd.

De langetermijnverkenning toekomst van autobelastingen en duurzame mobiliteit biedt inzichten over mogelijkheden die tegelijkertijd recht doen aan de klimaat- en energiebesparingsdoelen, aan de betaalbaarheid voor mobiliteit voor mensen en aan de stabiele overheidsinkomsten.

Het monitoringsplan vergroenen reisgedrag moet inzicht opleveren in wat verschillende maatregelen opleveren aan CO2-reductie en doelmatigheid en doeltreffendheid van de verschillende maatregelen.

De jaarlijkse werkgeversenquête geeft inzichten in de maatregelen die werkgevers nemen om mobiliteit te verduurzamen en hun toekomstverwachtingen ten aanzien van dit thema.

Door Evaluatie routekaart en convenant SEB wordt inzicht in de behaalde emissiereductie en doelbereik verwacht. Daarnaast geeft het inzicht of de aanpak uit het convenant haalbaar is voor partijen, met het oog op beschikbaarheid schoon en emissieloos bouwmateriaal en ontwikkeling meerkosten emissieloos materieel. Ook leren we meer over knelpunten en best practices in de uitvoering van het convenant en de beschikbaarheid van de laad- en tankinfrastructuur.

Het dashboard klimaatbeleid geeft inzichten in verschillende onderdelen van de transitie naar duurzame mobiliteit. Het geeft naast voortgang op resultaten, ook voortgang op randvoorwaarden en inzicht in het beleid zelf.

Met de fietsmonitor krijgen we een beeld van de (actuele) ontwikkeling in het aantal fietsforenzen, zowel in absolute aantallen als het aandeel in het woon-werkverkeer. Er wordt zowel gekeken naar mensen die de hele woon-werk rit op de fiets doen als naar mensen die de combinatie fiets-OV maken. Er kan ook gekeken worden naar o.a. leeftijdsgroepen, stedelijkheid, opleidingsniveau.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De kennisinzichten uit de voortgangsrapportage nationale agenda laadinfrastructuur worden gebruikt om (indien nodig) bij te sturen of het beleid aan te passen.

De langetermijnverkenning toekomst van autobelastingen en duurzame mobiliteit geeft naast de benoemde inzichten ook bouwstenen voor het klimaatplan.

Het monitoringsplan vergroenen reisgedrag en de jaarlijkse werkgeversenquête bieden de inzichten om door te gaan of juist te stoppen met beleid en/of maatregelen, en geeft aanknopingspunten voor nieuw beleid.

Aan de hand van de Evaluatie routekaart en convenant SEB zal worden overwogen of aanvullende afspraken/acties nodig zijn door de convenantpartners en of er aanleiding is om bepaalde afspraken aan te passen. Ook zullen inzichten worden gebruikt bij doorontwikkeling van andere beleidsinstrumenten binnen hetzelfde programma.

Het dashboard klimaatbeleid geeft samen met de Klimaat- en Energieverkenning en de Klimaat- en Energienota inzicht in de voortgang op het klimaatbeleid, wat we gebruiken om beleid bij te sturen.

De fietsmonitor geeft de mogelijkheid om concrete beleidsdoelstellingen te monitoren. Op een wat langere termijn geeft het ook inzicht in de ontwikkelingen binnen specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld dat het fietsgebruik in het woon-werkverkeer bij een bepaalde leeftijdsgroep achter blijft. Daarop kan dan specifiek ingespeeld worden in het stimuleringsbeleid.

Toelichting SEA Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
Er wordt een vervolgonderzoek gedaan naar Electric Road Systems (ERS). TNO en TU-Delft hebben hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld voor twee trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én van de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. De conclusie is dat het basisscenario een licht positieve uitkomst kent, maar ook gevoelig is voor een aantal onzekere aannames.

De monitoring van uitwijkend vrachtverkeer wordt vanaf 2026 uitgevoerd. In juli 2025 start een nulmeting. De nulmeting loopt tot de start van de heffing. Het onderzoek zal inzicht bieden in het (eventuele) uitwijkende verkeer van heffingsplichtige voertuigen. Uit de evaluaties van de monitoringsgegevens (van 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering) zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing.

Zowel de vrachtwagenheffing als de tijdelijke tolheffing betreffen nieuwe regelgeving. De doeltreffendheid en de effecten van deze nieuwe regelgeving wordt onderzocht. Dit wordt voor beide onderwerpen gedaan met een invoeringstoets (ca. 1 jaar na de start van de betreffende heffing) en een uitgebreidere evaluatie enkele jaren later. Voor de tijdelijke tolheffing wordt telkens na vier jaar een verslag over de doeltreffendheid van de wet aan de Staten-Generaal aangeboden. Het eerste verslag zal in 2028 worden opgesteld, 4 jaar na de start van de tolheffing op de A24/Blankenburgverbinding. Voor de vrachtwagenheffing wordt dit verslag eens per 5 jaar opgesteld, te beginnen in 2030 (In de Wet vrachtwagenheffing is opgenomen dat het verslag tegelijk met het in Richtlijn 1999/62/EG bedoelde verslag aan de Europese Commissie wordt opgesteld). De evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zal inzicht bieden in de daadwerkelijke bijdragen in de jaren 2026-2030 van het meerjarenprogramma verduurzaming en innovatie aan de groei van het aantal emissievrije voertuigen in Nederland, aan de vermindering van luchtvervuiling en aan het efficiënter gebruik van de weg.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?
De uitkomsten van het vervolgonderzoek van TNO en TU Delft worden meegenomen in de besluitvorming over het vervolg met betrekking tot ERS. Op basis van het monitoring- en evaluatieonderzoek uitwijkverkeer kunnen maatregelen overwogen worden om ongewenst uitwijkverkeer door heffingsplichtige voertuigen in de toekomst te beperken. Een van de mogelijke maatregelen is het toevoegen van bepaalde wegvakken aan het heffingsnetwerk.

De inzichten uit de invoeringstoetsen en de verslagen aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en effecten van de vrachtwagenheffing en de tijdelijke tolheffing kunnen leiden tot bijstellingen op het gebied van betrouwbaarheid, kostenefficiëntie, beheersbaarheid, flexibiliteit en gebruiksvriendelijkheid.

De inzichten uit de evaluatie van het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zullen ingezet worden om de maatregelen in het volgende meerjarenprogramma terugsluis zo doelmatig mogelijk vorm te geven.

Toelichting SEA Openbaar Vervoer en Spoor
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De Periodieke Rapportage van OV en Spoor geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast zal dit inzicht geven in de mogelijkheden om het OVS-beleid verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. Daarnaast is er een aantal (periodieke) evaluaties voorzien, die toezien op de voortgang van verschillende beleidstrajecten.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid
We verwachten dat de inzichten uit de periodieke rapportage meer duidelijkheid geven over de «witte vlekken» binnen het beleidsonderzoek en op die manier zal bijdragen aan de programmering van de volgende SEA's. De uitkomsten van het onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid helpen daarnaast onze doelen en indicatoren beter te formuleren, en vergroot daarmee de transparantie van het beleid in de begrotingsteksten. Ten slotte kunnen de verbeter- en besparingsopties in de beleidsdoorlichting bijdragen aan de keuzes die worden gemaakt over de inzet van beschikbare financiële middelen voor begrotingsartikel 16 en de daaraan gerelateerde artikelen van het Mobiliteitsfonds. De uitkomsten van evaluaties en rapportages die al voorzien zijn kunnen een bijdrage leveren aan het aanscherpen- of bijsturen van beleid.

Toelichting SEA Mobiliteit en gebieden
De toelichting voor de SEA Mobiliteit en Gebieden is volledig verwerkt in de specifieke toelichtingen op de evaluaties «programma Woningbouw en Mobiliteit» en «Brede Welvaart» in de bovenstaande tabel.

Luchtvaart en Maritiem
Het hoofdthema Luchtvaart en Maritiem is in de IenW begroting verspreid over de beleidsartikelen 17 Luchtvaart en artikel 18 Scheepvaart en Havens. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt.

Tabel 148 Luchtvaart en Maritiem

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed					
Periodieke rapportage Luchtvaart	ex post synthese	2030/2031	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. Het doel is om inzicht te krijgen in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder begrotingsartikel 17 Luchtvaart en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot. De eerstvolgende periodieke rapportage gaat over de periode 2023 t/m 2029.	17
Draagvlakonderzoek Luchtvaart	monitoring	Jaarlijks	lopend	Het onderzoek geeft onder andere inzicht in (trends in) het draagvlak voor luchtvaart in Nederland en voor mogelijke beleidsmaatregelen. Daarnaast wordt onderzocht wat het huidige vlieggedrag van Nederlanders is en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag. Het Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2024 is in januari 2025 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1199).	17
Monitoring en evaluatie van de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota 2020-2050	monitoring	2024	lopend	Met de uitvoeringsagenda Luchtvaartnota wordt concrete uitwerking gegeven aan de koers van de Luchtvaartnota 2020-2050 (Kamerstukken II, 2022-2023, 31 936, nr. 1048). Via monitoring en evaluatie wordt per publiek belang bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het doelbereik en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De monitoring en evaluatie van de effecten en het doelbereik worden elke twee jaar uitgevoerd.	17
Veilige Luchtvaart					
Systeemmonitor luchtvaartveiligheid	ex post	Jaarlijks	lopend	De systeemmonitor geeft inzicht in het functioneren van het veiligheidssysteem van de overheid (regelgeving en kaders, toelating en toezicht en reflectie) en het veiligheidssysteem van de sectorpartijen (inrichting (vlieg)operatie). De systeemmonitor met peildatum 1 januari 2024 is in september 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1174). De Systeemmonitor laat grotendeels hetzelfde beeld zien als voorgaande jaren en de aandachtspunten worden al meegenomen in het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV).	17
Staat van de Luchtvaart	monitoring	Jaarlijks	lopend	De Staat van de Luchtvaart is een tastbaar product van het expertisecentrum, waarmee de ILT elk jaar actief naar buiten treedt en tegemoet komt aan de maatschappelijke wens om een zichtbare onafhankelijke toezichthouder op de luchtvaart. De Staat van de Luchtvaart 2025 is in mei 2025 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1230).	17
Evaluatie NLVP	ex durante	2026	te starten	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) heeft een looptijd van 2020 – 2024. In het NLVP staat dat de uitvoering van het NLVP wordt geëvalueerd. De minister heeft op 13 december 2024 de Tweede Kamer geïnformeerd dat het NLVP nu niet wordt gewijzigd om beter aan te sluiten met verwachte internationale eisen aan het NLVP in annex 19, amendement 2, welke uiterlijk in 2026 moeten zijn geïmplementeerd (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1182).	17
Derde externe/ onafhankelijke onderzoek opvolging OVV aanbevelingen veiligheid Schiphol	ex post	2025	te starten	In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) zijn rapport gepubliceerd van een onderzoek naar de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol met daarin enkele aanbevelingen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft besloten een (vervolg)evaluatie uit te voeren van de opvolging daarvan.	17
Het reduceren van het risico op een aanvaring met vogels en andere dieren	ex durante	Continue	lopend	Monitoring van de aanwezigheid (zowel op de grond als in de lucht) van vliegtuiggevaarlijke diersoorten die op en rondom luchthavens voorkomen in combinatie met een inventarisatie van maatregelen om het risico	17

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Luchtvaart					
				op een aanvaring met deze diersoorten te voorkomen. Hierbij gaat het om zowel preventieve (vegetatie- en waterbeheer) alsmede repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effectiviteit hiervan. Sovon vogelonderzoek Nederland heeft in opdracht van het ministerie van IenW een inventarisatie gedaan van mogelijke maatregelen die ingezet kunnen worden bij het beheersen van de ganzenpopulatie op en rond Schiphol. Daarbij zijn aandachtspunten voor de implementatie van de maatregelen opgenomen. De inventarisatie is op 20 juni 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2023-2024, 31936, nr. 1168).	
Nederland goed verbonden					
Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	monitoring	Jaarlijks	lopend	Onder andere in de Actieagenda Schiphol (Kamerstukken II 2015–2016, 29 665, nr. 224) staat dat het belangrijk is dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt. Om dit te kunnen vaststellen, vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een vergelijkbaar pakket vluchten betaald zou moeten worden. In april 2025 is de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17
Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	monitoring	Jaarlijks	lopend	De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»). In juni 2025 is de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17
Wettelijke evaluatie Airport Coordination Netherlands (ACNL)	ex post	2025	afgerond	Wettelijke evaluatie Airport Coordination Netherlands (ACNL) In het kader van de volgens artikel 39 Kaderwet ZBO's verplicht gestelde evaluatie, heeft IenW opdracht gegeven aan KPMG om de doelmatigheid en doeltreffendheid van de onafhankelijke slotcoördinator ACNL te beoordelen. Daarnaast is gevraagd te beoordelen of de omvorming in 2020 tot zelfstandig bestuursorgaan heeft bijgedragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid. Hierbij is KPMG gevraagd om de rol van de governance, inclusief de samenwerking tussen het ministerie en ACNL, te evalueren. In 2025 heeft KPMG het onderzoek afgerond en heeft het bestuur van ACNL in reactie daarop een reactie opgesteld. De evaluatie is in juni 2025 aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238). KPMG concludeert dat ACNL van 2020 tot 2024 zijn wettelijke taken doelmatig en doeltreffend heeft uitgevoerd. Verder geeft KPMG aan dat ACNL door de omvorming onafhankelijker en transparanter is geworden en dat de omvorming lijkt te hebben bijgedragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid, waarbij de governance ook bijdraagt aan deze eisen. KPMG doet enkele aanbevelingen om de doelmatigheid en doeltreffend ACNL verder te vergroten. ACNL heeft IenW laten weten de algemene conclusie van KPMG te onderschrijven en de aanbevelingen als waardevol te beschouwen.	
Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving					

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Luchtvaart					
Onderzoeken in het kader van de luchthavenbesluiten	ex ante	Jaarlijks	lopend	Op grond van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) moeten er voor de regionale luchthavens van nationale betekenis luchthavenbesluiten worden vastgesteld. Voor de aanvraag van een luchthavenbesluit dient een luchthaven onderzoeken naar geluidsbelasting en externe veiligheid uit te voeren (onderdeel MER of m.e.r.-beoordelingsnotitie). Een derde partij voert namens IenW een controle/validatie uit op deze onderzoeken. Daarnaast moet het gebruik dat wordt vastgelegd in de luchthavenbesluiten kunnen worden gemotiveerd en onderbouwd. Om te beoordelen of een economische onderbouwing de juiste informatie bevat zal IenW deze laten toetsen door een onafhankelijk onderzoeksbureau. In de Luchthavenbesluiten zullen de voorwaarden worden geformuleerd voor het gebruik van de luchthavens en in hoeverre er dan ruimte kan zijn voor ontwikkeling van de luchthavens. In dat kader wordt er een verkenning uitgevoerd.	17
Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol (voorheen: reductie nachtvluchten Schiphol)	ex ante	2025	afgerond	In Q2 2023 kondigde Schiphol het 8-puntenplan aan met daarin een plan voor een nachtsluiting. Op dat moment stond IenW op het punt onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting op Schiphol uit te laten voeren. Er is voor gekozen om eerst te verkennen of de door Schiphol aangekondigde (gedeeltelijke) nachtsluiting effect heeft op het onderzoek en hoe dit zich verhoudt tot de maatregelen die ter consultatie zijn voorgelegd in de balanced approach-procedure. Aan de hand daarvan is bekeken wat de resterende onderzoeksbehoefte is. Eind 2023 is een aangevulde onderzoeksopdracht uitgezet onder de noemer Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol. De impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol is afgerond. De resultaten zijn in Q1 2025 aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II, 2024-2025, 29 665, nr. 529).	17
Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure	monitoring	2026	te starten	Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket op 1 november 2025 monitoren of de doelen uit het balanced approach-pakket worden behaald. Uit de monitoring moet blijken of het geluidsdoel van 15 procent per 1 november 2025 wordt behaald. Daarnaast verschaft de monitoring inzicht in het resterende percentage van het geluidsdoel. In 2025 wordt de monitoring en de bijbehorende (reken)methode verder uitgewerkt.	17
Energietransitie in de luchtvaart					
Onderzoeken ter ondersteuning van beleidsaanpak niet-CO_2 klimaateffecten	ex ante	2025	afgerond	Het stimuleren van meer en gerichter onderzoek naar niet-CO_2 klimaateffecten van vliegen is een onderdeel van de beleidsaanpak voor niet-CO2 klimaateffecten (2023). In april 2025 is in dit kader een rapport met de Tweede Kamer gedeeld met een kostenbatenanalyse van milieuprijzen voor effecten van de luchtvaart op het klimaat die niet met CO2 te maken hebben (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17
Aanvullend onderzoek voor beleidsopties met betrekking tot de technologiesporen uit de innovatiestrategie	ex ante	2025	lopend	Uit de innovatiestrategie (2023) volgt aanvullend onderzoek ter ontwikkeling van beleid op de vier innovatiegebieden: a) Luchtvaarttuigen, b) Duurzame energiedragers, c) Luchtruim, d) Luchthaven en omgeving.	17
Tussenevaluatie Luchtvaart in Transitie	ex durante	2025	afgerond	Het ministerie van IenW heeft de Audit Dienst Rijk in 2024 gevraagd om een volwassenheidstoets uit te voeren op het groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie (LiT). Deze tussenevaluatie gaat over de stand van zaken in de uitvoering van het programma op de onderwerpen governance en samenwerking. Via het programma Luchtvaart in Transitie wordt geïnvesteerd in technologische vernieuwingen om de luchtvaart schoner te maken en kansen voor bedrijven en werkgelegenheid te benutten. Het programma is in 2022 gestart en loopt af in 2030. De tussenevaluatie laat zien dat het programma goed is opgestart en	17

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Luchtvaart					
				geeft aanbevelingen voor de verdere uitvoering. De aanbevelingen worden gebruikt om de inrichting van het programma te optimaliseren (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	
Fiscale regelingen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Accijns vrijstelling gebruik van kerosine in het internationale luchtverkeer		niet beoogd	n.v.t.	Voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen veroorzaakt door accijnzen op brandstof voor luchtvaartuigen. Op grond van artikel 14, eerste lid, onderdeel b, van Richtlijn 2003/96/EG en internationale verdragen moet voor motorbrandstof voor de commerciële luchtvaart vrijstelling van accijns worden verleend. Binnenlandse vluchten kunnen wel worden belast, hetgeen in Nederland in de periode van 1 januari 2005 tot 1 januari 2012 ook gebeurde.	17
Assurantiebelasting vrijstelling luchtvaartuigen		2028	n.v.t.	Voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen. Verzekeringen van luchtvaartuigen zijn vrijgesteld van de assurantiebelasting. Het gaat om cascoverzekeringen (het luchtvaartuig zelf, niet de inhoud daarvan).	17
Transferpassagiers buiten de grondslag van vliegbelasting		2025	n.v.t.	Transferpassagiers betalen geen vliegbelasting op vliegtickets. Doel is bescherming van de netwerkconnectiviteit van Nederland en het voorkomen van dubbele belastingheffing, omdat transferpassagiers de vliegbelasting twee keer zouden moeten betalen.	17
BTW Nultarief internationaal personenvervoer		niet beoogd	n.v.t.	Nultarief uit praktische overwegingen, ter voorkoming van administratieve lasten. Het deel van internationale boot- en vliegreizen dat over Nederlands grondgebied gaat is over het algemeen te verwaarlozen. In plaats van het algemene btw-tarief geldt voor het vervoer van personen met schepen en luchtvaartuigen als de plaats van bestemming of de plaats van vertrek buiten Nederland ligt, het nultarief in de btw. Het nultarief geldt ook voor de diensten voor door de passagiers meegenomen bagage, personenauto's en motoren en bij bemiddeling bij de genoemde diensten.	17
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Scheepvaart en Havens					
Algemeen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke rapportage Scheepvaart en Havens	ex post synthese	2029	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 18 is afgerond in 2022 en betrof de onderzoeksperiode 2014–2020. De komende periodieke rapportage zal betrekking hebben op de periode 2021–2027.	18
Havennota Quick Scan	ex ante	2025	afgerond	Sinds de publicatie van de huidige havennota in 2020 is de wereld flink veranderd, vooral op het gebied van maatschappelijke weerbaarheid, ruimtegebrek en geopolitiek. MTBS is gevraagd om te onderzoeken of de huidige situatie in Nederland, Europa en de rest van de wereld vraagt om een herziening of aanscherping van de Havennota. Het rapport concludeert dat de huidige havennota zeer degelijk in elkaar zit en relevante activiteiten en ontwikkelingen benoemt. Zij zien daarom de noodzaak om accenten te verbeteren in plaats van een herschrijving van de havennota. Uit de analyse blijkt dat de afdekking van de gekozen thema's in de huidige Havennota goed is. Het rapport doet een aantal aanbevelingen voor verbeteringen op deze thema's.	18
Economische en arbeidsmarkt maritieme en havenmonitor	Ex durante	Jaarlijks	lopend	De economische kengetallen van de maritieme cluster en in het bijzonder de sectoren havens, binnenvaart en zeevaart geven inzicht in de concurrentiekracht en veerkracht van de maritieme sector. Hierover vindt ook afstemming plaats met de sectorvertegenwoordiging, waaronder (binnen)havenbedrijven.	18

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Luchtvaart					
Maritieme veiligheid					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen	ex post	2024	afgerond	Het rapport concludeert dat het noodzakelijk is en blijft dat buitenlandse kapiteins worden toegelaten om het structurele tekort aan Nederlandse kapiteins op te vangen en daarmee de Nederlandse zeeschepen te kunnen laten varen. Duidelijk is dat van verdringing geen sprake is. Het tekort aan Nederlandse kapiteins wordt veroorzaakt door onvoldoende instroom van studenten in het nautisch onderwijs maar ook door vroege uitstroom van gediplomeerde officieren. De beoordeling van een aanvraag om toestemming voor een niet-EU/EER kapitein door de respectievelijke paritaire commissies in de koopvaardij en waterbouw biedt voldoende waarborg. Het overgrote merendeel van de toestemmingen ziet op kapiteins met de Russische of Oekraïense nationaliteit.	18
Evaluatie Loodsplicht Nieuwe Stijl	ex post	2025	lopend	De evaluatie van de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) is noodzakelijk om een beeld te krijgen van de mate van doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid rond de loodsplicht in de Nederlandse zeehavens, zoals dit sinds 2021 is vastgelegd in de nieuwe loodsplichtregelgeving. Deze evaluatie was nog niet eerder vermeld in de begroting 2025 of het Jaarverslag 2024.	18
Infrastructuur					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Staat van de Infra RWS	Ex durante	Jaarlijks	lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	18 en MF
Klimaatmitigatie					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020 – 2021	ex post	2025	afgerond	Het betreft de evaluatie naar de doeltreffendheid en de effecten van deze subsidieregeling in de praktijk. Dit onderzoek kost meer tijd aangezien ook de aanbevelingen voor motorvervanging in de toekomst zijn meegenomen in dit onderzoek.	18
Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 en de subsidie aan Zero Emission Services	ex post	2028	te starten	Om de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen, is een subsidieregeling gepubliceerd waarbij subsidie verstrekt kan worden voor activiteiten die tot doel hebben een binnenvaartschip volledig elektrisch te kunnen laten varen binnen de toepassing van het Nationaal Groeifondsproject (het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groeifonds). Daarnaast is vanuit dit project een subsidie verstrekt aan Zero Emission Services voor de aanleg van laadstations en aanschaf van energiecontainers. De evaluatie betreft een onderzoek naar de doeltreffendheid en de effecten van beide subsidies in de praktijk.	18
Multimodaal goederenvervoer en buisleidingen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Evaluatie multimodale goederenbeleid	ex post	2025	lopend	Een evaluatie van het multimodale goederenvervoerbeleid is uitgevoerd in 2024, vijf jaar na de totstandkoming van hiervan via de Goederenvervoeragenda. Insteek daarbij is het bepalen van de bijdrage van de acties die sindsdien zijn opgestart om bij te dragen aan: 1) stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en versterken van multimodale knooppunten; 2) stimuleren van de digitalisering in het multimodale transportsysteem via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van data over het vervoer van goederen; 3) faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het	18

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Luchtvaart					
				transportsysteem; 4) praktische ruimtelijke doorvertaling hiervan op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transportstromen binnen Nederland. De herijkte goederenvervoeragenda zal naar verwachting na het zomerreces 2025 naar de Kamer gestuurd worden. Dan zal ook de evaluatie multimodaal goederenvervoer naar de Kamer gestuurd worden.	
Fiscale regelingen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	ex post	2028	te starten	De evaluatie fiscale regeling zeeschepen heeft betrekking op de volgende regelingen: afdrachtvermindering zeevaart, tonnageregeling winst uit zeescheepvaart en willekeurige afschrijving op zeeschepen. De evaluatie wordt periodiek uitgevoerd en ziet toe op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid.	

Toelichting SEA Luchtvaart

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

De uitkomsten van de periodieke rapportage van artikel 17 Luchtvaart zijn op 21 oktober 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024/25, 32861, nr. 86). De onderzoekers concluderen dat IenW de kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld. De aanbevelingen uit de periodieke rapportage zijn geen aanleiding voor een fundamentele koerswijziging in het luchtvaartbeleid. Het zijn met name procesmatige wijzigingen die zijn doorgevoerd of worden doorgevoerd. Eén aanbeveling uit de periodieke rapportage is om doelmatigheid versterkt mee te nemen in de evaluaties. In deze strategische evaluatieagenda is daartoe een eerste aanzet gedaan. In het kader van het streven naar een dekkende evaluatieprogrammering voor artikel 17 Luchtvaart wordt aandacht besteed aan het uitvoeren van evaluatie-onderzoek per (sub)thema. Een aantal thema's, zoals veilige luchtvaart en Nederland goed verbonden, worden met jaarlijkse monitoring en evaluaties gedekt. Bij de volgende begroting zal worden bezien voor welke thema's aanvullende evaluaties nodig zijn om meer inzicht te krijgen in de mate waarin de prestaties en effecten van beleid tegen de laagst mogelijke inzet van (financiële) middelen en ongewenste neveneffecten worden bewerkstelligd, dan wel de mate waarin met de inzet van een bepaalde hoeveelheid (financiële) middelen de maximale prestaties en effecten van beleid worden gerealiseerd tegen zo min mogelijk ongewenste neveneffecten.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

Een prioritair onderzoek uit de strategische evaluatieagenda is de monitoring van het maatregelenpakket balanced approach-procedure. Op 7 mei 2025 is de Kamer geïnformeerd dat een besluit is genomen om te komen tot zowel een verkorte wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit, waarin het maximumaantal van 478.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 27.000 in de nacht) als uitkomst van de balanced approach-procedure wordt vastgelegd, als ook een beleidswijziging voor het resterende geluidsdoel, waarmee autonome vlootvernieuwing na november 2025 onderdeel wordt van de maatregelen om het resterende geluidsdoel te realiseren. Uit de monitoring moet blijken of het geluidsdoel van 15 procent per 1 november 2025 wordt behaald. Daarnaast verschaft de monitoring inzicht in het resterende percentage van het geluidsdoel. In 2026 wordt op basis van de monitoring bepaald of en wanneer het resterende percentage van het geluidsdoel is behaald. Nadat het geluidsdoel van 20% is behaald, wordt de geluidruimte die ontstaat door verdere verstilling van de vloot, gelijkelijk

verdeeld tussen de luchtvaartsector (groei van het aantal vliegtuigbewegingen) en de omgeving (vermindering van de geluidbelasting). Dit moet perspectief bieden voor zowel de luchtvaartsector als de omgeving.

Toelichting SEA Scheepvaart en Havens
Beleidsthema infrastructuur
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
De rapportage beschrijft de technische staat van de drie door RWS beheerde netwerken op peildatum 1 januari T-1 aan de hand van vijf criteria: Veiligheid, Levensduur, Betrouwbaarheid, Beschikbaarheid en Technische conditie. Daarnaast bevat de rapportage kaarten die laten zien wat voor gebruikers de gevolgen zijn van de huidige toestand van de drie netwerken.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
Met deze rapportage kan er aan de hand van de genoemde criteria de technische staat van de drie door RWS beheerde netwerken worden gemonitord.

Beleidsthema Multimodaal goederenvervoer
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
In het multimodale goederenvervoerbeleid wordt gewerkt aan een multimodaal, efficiënt georganiseerd, duurzaam en veilig goederenvervoer anno 2050 dat de bevoorrading van economische en maatschappelijke activiteiten ondersteund.

Hiertoe wordt met een inzet op modal shift en digitalisering gewerkt aan een betere benutting van de mogelijkheden van het transportsysteem. Met de doorontwikkeling van buisleidingen als belangrijke modaliteit en de herpositionering van short sea shipping binnen het transportsysteem wordt het bestaande multimodale transportsysteem verder versterkt.

De evaluatie van het multimodale goederenbeleid geeft inzicht in de bijdrage van deze acties vanuit de Goederenvervoeragenda aan: – Het stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en het versterken van de rol van de multimodale knooppunten binnen de goederenvervoercorridors – Het stimuleren van de digitalisering in het multimodale goederenvervoer via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van transportdata over het vervoer van goederen – Het faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het transportsysteem – De praktische ruimtelijk doorvertaling op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transpoststromen binnen Nederland.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
Het multimodale goederenvervoerbeleid staat voor grote uitdagingen om ook op de lange termijn een efficiënt, concurrerend, duurzaam en veilig transport van goederen te waarborgen. Daarbij is er extra aandacht voor de opgaven van de energietransitie en de nodige veerkracht om verstoringen in de logistieke keten op te vangen. De daarvoor benodigde actie worden vastgelegd in de actieagenda bij de herijkte Goederenvervoeragenda die na het zomerreces 2025 uitkomt. Ten eerste door het versterken van de multimodaliteit in het goederenvervoer (modal shift tussen de modaliteiten weg, vaarweg en spoor; aanpakken knelpunten in het transportsysteem voor multimodaal transport en het verbreden van het transportsysteem met buisleidingen en een sterkere positie van de short sea shipping). Ten tweede

via realisatie van papierloos transport en de ontwikkeling en toepassing van instrumenten om data te delen. Verder wordt gewerkt aan het versterken van de efficientie in de afhandeling, de duurzaamheid en veiligheid van de dikkerere goederenstromen via de goederenvervoercorridors. In 2024 is een beleidsevaluatie uitgevoerd naar de meerwaarde van deze maatregelen voor het realiseren van een multimodaal transportsysteem in 2050. De uitkomsten daarvan dragen bij aan de lange termijnvisie op de ontwikkeling van het multimodale transport en volgende versies van de Goederenvervoeragenda.

In het kader van het streven naar een dekkende evaluatieprogrammering voor artikel 18 scheepvaart en havens wordt aandacht besteed aan het uitvoeren van evaluatie-onderzoek per (sub)thema. In de laatst uitgevoerde beleidsdoorlichting is de aanbeveling gedaan om voor het multimodale goederenvervoer een beleidsevaluatie uit te voeren. Daarom is als eerste voor dit thema een evaluatie uitgevoerd. Voor het thema klimaatmitigatie geldt dat het beleid vooral met het financieel instrument subsidie wordt vormgegeven. De verschillende subsidieregelingen worden geevalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid. Voor dit thema wordt daarom geen themabrede evaluatie geprogrammeerd. Voor de overige thema's zal bij de volgende begroting bezien worden welk thema's geevalueerd zullen gaan worden.

Milieu en Internationaal
Het hoofdthema Milieu en Internationaal in de IenW begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 19 Internationaal Beleid, artikel 20 Lucht en Geluid, artikel 21 Duurzaamheid en artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportages/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen.

Tabel 149 Milieu en Internationaal

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid

Geluid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Periodieke Rapportage Geluid	Ex post synthese	2027	te starten	Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en de wet- en regelgeving inhoudelijk veranderd. De beleidsevaluatie in 2022 kon geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die van kracht zijn geworden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering kan wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.	20
Lokaal geluidbeleid	Ex post	2026	te starten	In het kader van de voorgaande beleidsdoorlichting van artikel 20 (geluid) is geconstateerd dat er geen samenvattend beeld is van de inzet van gemeenten op het punt van lokaal geluidbeleid, de kosten die daarmee samenhangen en de geboekte resultaten. Deze studie beoogt in deze lacune te voorzien.	20

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid					
Effectonderzoek: interventies hinder	Ex durante	2027	Lopend	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen. Hiertoe vinden metingen plaats van zowel geluidniveaus als beleving hiervan door bewoners voorafgaand en na afloop van een interventie op een saneringslocatie. Dit brengt de baten van specifieke geluidmaatregelen in de praktijk in kaart, die weer kunnen worden gebruikt in kosten-baten afwegingen en de evaluatie van het saneringsbeleid.	20
Bijdrageregeling sanering verkeerslawaai	Ex post	2027	te starten	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20
Hinder en slaapverstoring	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring. Dit gebeurt binnen het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW), een enquête afgenomen in een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking. Het OBW geeft in een jaarlijkse rapportage inzicht in de ervaren hinder en slaapverstoring door verschillende bronnen van geluid, trillingen en geur. Dit maakt het mogelijk om relatieve effecten van specifieke bronnen, waaronder opkomende bronnen, op beleving te monitoren en eventueel hier op bij te sturen via beleid.	20
Geluidregels	Ex post	2029	te starten	Evaluatie van de werking van de geluidregels in de Omgevingswet. Hierin wordt betrokken omgaan met afwegingsruimte. Dit naar aanleiding van de analyse door het RIVM (2019, Kamerstuk 35054, nr. 14) over de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau van de geluidregels onder de Omgevingswet. Het RIVM constateerde dat het bevoegd gezag onder de Omgevingswet meer mogelijkheden heeft gekregen tot het maken van afwegingen. Op lokaal niveau kan daarmee veelal een gelijk beschermingsniveau worden geboden als voor de Omgevingswet, maar dat is afhankelijk van de afwegingen die op decentraal niveau worden gemaakt. Deze informatie vormt input voor de bredere evaluatie van de Omgevingswet.	20
Evaluatie DMC	Ex post	2025	Lopend	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC). Het ministerie van IenW wil weten of het DMC in de praktijk werkt zoals is beoogd toen dit wettelijk werd vastgelegd, en of er mogelijkheden zijn voor verbetering. Het DMC is bedoeld om de kosten van geluidmaatregelen in een redelijke verhouding te laten staan ten opzichte van de baten in de vorm van de hoeveelheid geluidreductie op geluidgevoelige gebouwen. Daarbij staat de redelijke verhouding in de vorm van reductiepunten en maatregelpunten vast, maar kunnen de kosten in de praktijk wel hoger zijn dan beoogd doordat a) de maatregelpunten de werkelijke kosten niet (meer) goed representeren (mede gelet op de levensduur van maatregelen) of b) de regels van het DMC niet leiden tot de beoogde doelmatigheid. Op basis van de uitkomsten zal IenW bezien of en hoe het DMC wordt aangepast om de doelmatigheid te verbeteren.	20
Lucht					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Periodieke Rapportage Lucht	ex post synthese	2026	te starten	Luchtkwaliteit is de belangrijkste omgevingsfactor van invloed op de volksgezondheid. Het doel van luchtkwaliteitsbeleid is om de luchtkwaliteit te verbeteren om zo gezondheidswinst te realiseren. In 2026 wordt het onderdeel Luchtkwaliteit van artikel 20 geëvalueerd als onderdeel van de periodieke evaluatie. Afhankelijk van de uitkomsten van de rapportage wordt gekeken of het beleid moet worden aangepast.	20
Schone Lucht Akkoord	Monitoring	2026	Lopend	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden van 2005 in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting	20

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid					
				Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. De kaders van het NSL zijn komen te vervallen met ingang van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Het streven is om de volgende voortgangsrapportage in Q1 2026 af te ronden. Met de uitkomsten van het monitoringsonderzoek wordt bekeken of er extra maatregelen nodig zijn of dat het Schone Lucht Akkoord op weg is zijn doelen te halen.	
Grootschalige Concentratiekaarten Nederland	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen worden jaarlijks bepaald voor het voorgaande jaar. Deze dienen als basis voor de monitoring luchtkwaliteit welke op groter detailniveau naar de luchtkwaliteit kijkt. De kaarten worden jaarlijks uiterlijk 31 maart 2026 gepubliceerd en geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in 2025 en vooruitzichten naar 2030, 2035 en een indicatief beeld van 2040. De rapportage over de kaarten volgt voor het zomerreces. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20
Europese Rapportage Luchtkwaliteit	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De richtlijn luchtkwaliteit verplicht de lidstaten om gegevens te leveren over de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en erover te rapporteren. Het RIVM levert namens Nederland deze gegevens aan het Europees Milieuagentschap. De gegevens betreffen meetdata van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en beoordeling. Nederland levert daarbij een rapportage als toelichting bij de data. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20
Monitoring van de Nationale Emissieplafonds	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De richtlijn Nationale Emissieplafonds verplicht lidstaten om hun emissies van luchtverontreinigende stoffen te verminderen ten opzichte van een referentiejaar. Hierover wordt aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Ook wordt een zogenaamd Informative Inventory Report jaarlijks aan het Europees Milieuagentschap verstrekt. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20
Monitoring Luchtkwaliteit	Monitoring	jaarlijks	Lopend	In de jaarlijks monitoring luchtkwaliteit wordt getoetst of Nederland overal aan de wettelijk normen voor luchtkwaliteit voldoet. Hierbij werken gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en waterschappen samen om de benodigde detailgegevens van verkeer en veehouderijen te leveren om een dergelijk toetsing te kunnen doen. Er wordt in 2026 gekeken naar het voorgaande jaar (2025), 2030 en 2035. De rapportage moet uiterlijk 31 december 2026 beschikbaar zijn gesteld. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Duurzaamheid					
Algemeen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Periodieke Rapportage Duurzaamheid	ex post synthese	2026	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 21 is afgerond in 2019 en betrof de onderzoeksperiode 2011–2017. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018–2024.	21
Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	Monitoring	2025	Lopend	De integrale circulaire-economierapportage (ICER) is een tweejaarlijks product van PBL die zicht geeft op de stand van zaken in de transitie naar een circulaire economie.	21
Fiscale regelingen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid					
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	Ex durante	2029	te starten	Stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. De MIA vormt, als onderdeel van de investeringsaftrek in de IB en Vpb, een extra aftrek op de fiscale winst voor milieu-investeringen die bij ministeriële regeling worden aangewezen. Er zijn drie verschillende categorieën op de Milieulijst, waarbij drie verschillende percentages van het investeringsbedrag in mindering kan worden gebracht op de winst. De MIA is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie.	21
VAMIL	Ex durante	2029	te starten	Stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. Op basis van de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) mag willekeurig worden afgeschreven op door de Minister van IenW aangewezen milieu-investeringen (Milieulijst) tot een vast percentage van de aanschaf- of voortbrengingskosten. Deze regeling in de IB en Vpb leidt voor de belastingplichtige tot een liquiditeits- en rentevoordeel. De VAMIL is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie.	21
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Omgevingsveiligheid en Milieurisico's					
Algemeen					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Periodieke Rapportage Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex post synthese	2025	lopend	In Q2 2025 is de periodieke rapportage van begrotingsartikel 22 gestart. De uitkomsten van het onderzoek laten op basis van kwalitatieve en kwantitatieve informatie zien in hoeverre het beleid doelmatig en doeltreffend is geweest in de periode van 2018 tot en met 2024. Naast het beantwoorden van de verplichte RPE vragen zal het onderzoeksbureau onderzoek doen naar de effectiviteit en dekkendheid van de doelenboom van artikel 22, onderzoek doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de SEA, verkennen of en hoe meer meetbare gegevens aan de begroting toegevoegd kunnen worden en en het opsporen van witte vlekken in het beschikbare evaluatiemateriaal. De resultaten van het onderzoek zullen worden meegenomen in de SEA voor 2027.	22
Veilige Omgeving					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Programma Robuust Basisnet	Ex durante	2025	lopend	In 2025 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water	22
Evaluatie SVO regeling Safety Deals voor versterking omgevingsveiligheid	Ex durante	2026	te starten	In 2025 zal gestart worden met de evaluatie van de regeling over de periode 2021 – 2025/2026. Start met opdracht verlening in 2025 en rapport oplevering halverwege 2026.	22
Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	Monitoring	2025	uitgesteld	Anticiperend op de aanstaande Omgevingswet is het programma Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) opgezet. Het programma MOV heeft onderzoek gedaan naar de behoeftes ten aanzien van omgevingsveiligheid van bestuurders van gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's en gezondheidsdiensten. De evaluatie van het programma MOV gaat enerzijds in op de vraag of de gestelde doelen van het programma zijn bereikt en anderzijds op de vraag	22

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid					
				wat nog nodig is vanuit het ministerie van IenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet.	
Evaluatie Pyropass	Ex durante	2027	te starten	Vanaf 1 oktober 2024 geldt er regelgeving over de pyro-pass. Met de pyro-pass tonen kopers van professioneel vuurwerk, pyrotechnische artikelen voor theatergebruik of P2-artikelen binnen Nederland, België en Luxemburg aan dat ze de juiste vergunningen hebben.	22
COVID-Vuurwerkregeling	ex post	2025	te starten	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) kwam tegemoet in de gemaakte kosten van detailhandelaren en vuurwerkbedrijven naar aanleiding van het tijdelijk verbod op het verkopen, vervoeren of afsteken van eindejaarsvuurwerk tijdens de jaarwisselingen 2020/2021 en 2021/2022. In de evaluatie zal worden bekeken of de subsidie bekend was bij de bedrijven, of zij er gebruik van hebben gemaakt en in hoeverre het de kosten heeft gedekt.. De informatie is nuttig voor het geval het instrument voor vergelijkbare situaties weer wordt overwogen.	22
Voorkomen en beperken Milieurisico's					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie	ex post	2028/2029	te starten	In 2023 is het beleid op het gebied van de milieuveiligheid van biotechnologie geëvalueerd en daarover is begin 2024 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Ook is in 2023 de Trendanalyse Biotechnologie -tijd voor een integrale visie- door de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) en Gezondheidsraad opgesteld. Beide rapporten hebben geleid tot nieuwe stappen in de beleidsvorming waaraan de kabinetsvisie op biotechnologie (april 2025) ten grondslag ligt en wordt verkend in hoeverre het huidige milieuveiligheidsstelsel aanpassing nodig heeft om 'toekomstproof' te zijn voor alle nieuwe biotechnologische ontwikkelingen die plaatsvinden. Ook in Europa worden diverse initiatieven genomen om de Europese regelgeving aan te passen en te actualiseren. Dit alles zal doorwerken in het Nederlandse beleid en regelgeving. Afhankelijk van de exacte timing de komende jaren van mogelijke (rigoureuzere) wijzigingen in Besluit en/of Regeling ggo ligt het voor de hand om over enkele jaren het beleid en/of de regelgeving rondom de milieuveiligheid biotechnologie opnieuw te laten evalueren.	22
Beleidsevaluatie Biociden	ex post:	2028	te starten	Het beleid 'Biociden' is erop gericht dat biociden, middelen waarmee schadelijke of ongewenste organismen kunnen worden bestreden, werkzaam zijn en veilig voor mens en milieu worden toegepast. Hierbij wordt harmonisatie in Europa nagestreefd. Met de inwerkingtreding van de Europese biocidenverordening in 2012 is veel veranderd. Omdat de uitgangssituaties in de EU-lidstaten verschillend was, is in de EU nu nog een overgangsregime van toepassing. Nederland heeft het hier al bereikte beschermingsniveau in die periode niet verlaagd. In 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van dit beleid naar aanleiding van de door de Europese Commissie uitgevoerde Fact Finding Mission (TK 27858 nr. 510). De beoordeling en goedkeuring van werkzame stoffen onder de biocidenverordening gebeurt in een (Europees) werkprogramma. Dit Europese beoordelingsprogramma is vertraagd. Mogelijk met 5 jaar. Daarmee wordt ook de nationale evaluatie vertraagd.	22
Onderzoek financieringsregeling sanering asbestdaken	Ex durante	2026	te starten	Eind 2026 zal de financieringsregeling sanering asbestdaken geëvalueerd worden. De voorwaarden van de financieringsregeling zijn in mei 2025 aangepast. De Kamer is hier in mei 2025 over geïnformeerd. Daarbij is aangegeven dat eind 2026 geëvalueerd wordt of de aangepaste regeling succesvol is. Daarna wordt besloten om wel of niet door te gaan met de financieringsregeling sanering asbestdaken.	22

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluid					
Evaluatie asbestbeleid	ex post	2028	te starten	De start van de evaluatie m.b.t. asbestbeleid was voorzien voor 2026, 3 jaar na de start van de communicatiecampagne. Uiteindelijk is deze campagne pas in 2025 gestart, waardoor de beleidsevaluatie pas in 2028 afgerond kan worden. De Kamer zal hier over geïnformeerd worden.	22
Evaluatie Cogem	ex post	2025	te starten	De Commissie Genetische Modificatie (COGEM) informeert en adviseert de regering over genetisch gemodificeerde organismen (ggo's). Het is wettelijk verplicht om een 4-jaarlijkse evaluatie uit te voeren van het adviesorgaan inzake biotechnologie. Vier jaar geleden In 2021 vond de laatste evaluatie plaats. Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren. In 2025 staat een evaluatie gepland, naar verwachting zal de volgende evaluatie in 2029 plaatsvinden.	22
Impulsprogramma Chemische Stoffen	Ex durante	2027	te starten	De evaluatiemethodiek lerend evalueren wordt toegepast om te evalueren of de gerichte impulsen aan het chemische stoffen en biociden beleid de gewenste impact hebben. Dit houdt in dat er gedurende de vierjarige looptijd van het programma ex durante geëvalueerd wordt. Op deze manier kan het programma op een gestructureerde wijze, waar nodig, worden bijgewerkt om de doelstelling zo goed mogelijk te realiseren.	22
Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
ZBO-evaluatie ANVS	Ex durante	2025	lopend	in 2025 wordt de tweede wettelijke evaluatie van het ZBO ANVS uitgevoerd. Hierbij wordt o.a. in beeld gebracht of de ANVS voldoende is uitgerust voor de nucleaire ambities van het Kabinet en de nieuwe private initiatieven (w.o. SMR's) die in de sector worden onderzocht.	22
Financiële Zekerheidsstelling Ontmanteling	Ex durante	2025	lopend	Doel van de financiële zekerheidstelling is het - zoveel als redelijkerwijs mogelijk - voorkomen dat de Staat moet bijdragen aan de kosten van het buitengebruikstellen en ontmantelen van kernreactoren. Met deze evaluatie worden de huidige eisen aan de financiële zekerheidstelling en het proces van de beoordeling ervan geëvalueerd om te bezien of dit op onderdelen (verder) kan worden verbeterd.	22
Uitvoering Milieuregelgeving					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Tweejaarlijks onderzoek VTH	Monitoring	2025	te starten	1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Vanaf dat moment verplicht deze wet tot tweejaarlijks evalueren van de kwaliteit van de uitvoering VTH. Op basis van de oude Wet algemene bepalingen omgevingsrecht hebben in 2017, 2019, 2021 en 2023 evaluaties plaatsgevonden. Deze evaluaties worden gebruikt om, waar nodig, verbeteringen in het VTH-stelsel door te voeren. De tweejaarlijkse evaluatie van 2023 dient tevens als nulmeting voor het Interbestuurlijk Programma VTH dat van 2022- 2024 loopt. In dit IBP-VTH wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen. De eerstvolgende evaluatie vindt plaats in 2025 waarmee dan ook de resultaten van het IBP-VTH in kaart worden gebracht	22
Fiscale regeling					
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Vrijstelling zuiveringsslib afvalstoffenbelasting		n.v.t.	n.v.t.	Doel is om het zuiveren van afvalwater te stimuleren. Hoe schoner het water, hoe meer zuiveringsslib ontstaat. Door het zuiveringsslib vrij te stellen, wordt zuivering gestimuleerd. Onder specifieke voorwaarden en beperkingen wordt een vrijstelling van afvalstoffenbelasting verleent voor het verbranden van zuiveringsslib. De vrijstelling geldt als het zuiveringsslib binnen drie jaar na afgifte aan de inrichting wordt verbrand en aan andere gestelde voorwaarden wordt voldaan.	22
Vrijstelling asbest afvalstoffenbelasting		2025	te starten	Het doel van de maatregel is om een vrijstelling van afvalstoffenbelasting op te nemen voor de verwijdering van asbest en asbesthoudende producten afkomstig	22

			van asbestdaken. Hiermee wil men het saneringsbeleid ondersteunen en voorkomen dat de hoge kosten van sanering een knelpunt vormen voor eigenaren. Tevens beoogt de maatregel illegale dumping van asbest in de natuur tegen te gaan. Het storten van asbest dat is gebruikt als dakbedekking is vrijgesteld van afvalstoffenbelasting. Dit geldt alleen voor afzonderlijk aangeboden en onvermengd asbest dat uitsluitend toegepast is als dakbedekking. Het asbest moet door een gecertifieerd asbestverwijderingsbedrijf zijn gesaneerd én gemeld in het LAVS (Landelijk Asbestvolgsysteem).	
Vrijstelling baggerspecie afvalstoffenbelasting	n.v.t.	n.v.t.	Doel is om de verwerking ervan te stimuleren zodat daarmee het beslag op schaarse stortruimte alsmede het beslag op schaarse primaire grondstoffen zoveel mogelijk kan worden beperkt. Het storten van baggerspecie is vrijgesteld van afvalstoffenbelasting.	22

Toelichting SEA Lucht en geluid

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Lucht

De voortgang van maatregelen uit het Schone Luchtakkoord wordt systematisch gemonitord en geëvalueerd. De deelnemers rapporteren over de voortgang van de uitvoeringsplannen. Tenminste eens per drie jaar vindt een voortgangsmeting plaats van het SLA door het RIVM. Dit jaar vindt er weer een voortgangsmeting plaats. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Inzet is om 50% gezondheidswinst in 2030 te realiseren voor luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen, hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. In 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden uitgebracht. Deze zijn door de Europese Unie meegenomen in de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit. Door de jaarlijkse monitoringscyclus bestaande uit de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland en de Monitoring Luchtkwaliteit weten wij of wij op koersligen om overal aan de strengere normen te kunnen voldoen of dat er extra maatregelen noodzakelijk zijn. Deze worden eveneens aan het Europees Milieuagentschap gerapporteerd.

Geluid

Het effect van interventies op ervaren hinder op basis van het effecten onderzoek zorgt voor een vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen.

Het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) geeft in een jaarlijkse rapportage inzicht in de ervaren hinder en slaapverstoring door verschillende bronnen van geluid, trillingen en geur.

Met de evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC) zullen inzichten worden verkregen over of het DMC in de praktijk werkt zoals is beoogd toen dit wettelijk werd vastgelegd.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

Lucht

Slimme keuzes voor een gezonde leefomgeving zijn urgenter dan ooit. De periodieke evaluatie van het luchtkwaliteitsbeleid, die eind 2026 verschijnt,

biedt inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid. De uitkomsten versterken transparantie en verantwoording en kunnen aanleiding geven tot bijsturing of vernieuwing van het beleid.

Geluid
De onderzoeken die zijn opgenomen in het overzicht zijn er tevens allen op gericht om inzichten op te leveren die van belang zijn bij de volgende doorlichting van artikel 20. De inzichten uit het effecten onderzoek brengt de baten van specifieke geluidmaatregelen in de praktijk in kaart die kunnen worden gebruikt in kosten-baten afwegingen en de evaluatie van het saneringsbeleid Het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) maakt het mogelijk om relatieve effecten van specifieke bronnen, waaronder opkomende bronnen, op beleving te monitoren en eventueel hier op bij te sturen via beleid.

De inzichten uit de evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen zullen als input dienen als het gaat om mogelijkheden tot verbeteringen.

Toelichting SEA Duurzaamheid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
In 2022 is het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) aan de Kamer gestuurd. Met het NPCE zet het kabinet een volgende stap om te versnellen en op te schalen door meer focus op de voorkant van de keten, concrete doelen voor specifieke productgroepen zoals meubels en textiel en een mix van maatregelen (normerend, beprijzend en stimulerend). In september 2025 wordt de actualisatie van het NPCE aan de Kamer aangeboden. Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de effecten van beleidsinterventies uit het NPCE zijn en waar we ons in de transitie naar een circulaire economie bevinden. PBL is daarom in 2019 door IenW gevraagd om een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) te ontwikkelen. Dit is een tweejaarlijks product van het monitoringsprogramma, waarover PBL de regie voert. Monitoring is een belangrijk instrument om de voortgang van de 2050 doelstelling, een volledig circulaire economie in Nederland, in beeld te brengen. Met die monitoringskennis kan tussentijds worden bijgestuurd. De meest recente ICER is in januari 2025 gepubliceerd. De ICER geeft een integraal beeld van de stand van zaken voor wat betreft de transitie naar een circulaire economie. De scope van het rapport betreft het totale Nederlandse gebruik van grondstoffen en de effecten daarvan (in binnen- en buitenland), zoals de impact op klimaat, biodiversiteit, vervuiling en leveringszekerheid. Daarnaast gaat de ICER in op de veranderingen in de samenleving om de beoogde effecten te realiseren en welke activiteiten partijen in de samenleving ondernemen om de transitie naar een circulaire economie te bevorderen. Door verdere ontwikkeling van de monitoringssystematiek de komende jaren zal de ICER verder groeien tot een dekkende monitoringsrapportage. Aan de hand van de ICER zal het NPCE vervolgens worden geactualiseerd. Deze tweejaarlijkse cyclus borgt het leren en het bijsturen van beleid. Deze beleidscyclus is vastgelegd in het NPCE. Tot slot zal in 2026 een reguliere periodieke rapportage plaatsvinden, die doelmatigheid en doeltreffendheid van het begrotingsartikel in kaart zal brengen.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De beleidsevaluaties worden uitgevoerd voor het opstellen en aanscherpen van beleid. Ze helpen om verbeterpunten te identificeren en daarmee het beleid te verbeteren. Daarnaast bepalen de evaluaties en onderzoeken de effectiviteit en efficiëntie van beleidsmaatregelen, waardoor middelen

optimaal ingezet kunnen worden. Ze leveren informatie voor beleidsbeslissingen en dragen bij aan kennisopbouw binnen de organisatie. Ten slotte helpen ze om politieke en publieke verantwoording af te leggen en transparantie te waarborgen over het gebruik van publieke middelen.

Toelichting SEA Omgevingsveiligheid en Milieurisico's
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Er zijn binnen artikel 22, drie hoofdonderdelen terug te vinden: Veiligheid Biotechnologie en Chemische Stoffen, Omgevingsveiligheid van Vervoer en Bedrijven, Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming. Om de gezonde, schone en veilige leefomgeving te behouden en te verbeteren is inzicht in effectief en efficiënt beleid binnen deze drie hoofdonderdelen cruciaal. Per hoofdonderdeel zijn doelstellingen uitgeschreven. Om aan deze doelstellingen te voldoen is data nodig die onze beleidstheorieën ondersteunen dan wel ontkrachten. Per Hoofdonderdeel is aandacht besteed aan evaluaties die ons deze data kunnen opleveren. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het functioneren van ons VTH-stelsel en de ANVS omdat zij de keten sluitend maken en hun uitvoering en signalen cruciaal zijn voor de verbetering van ons beleid.

In 2026 gaat de aandacht uit naar nieuwe afspraken in het Basisnet. Middels een Programma Robuust Basisnet is er met stakeholders gekeken naar een Basisnet dat beter bestand is tegen veranderingen in de toekomst en passend is bij de huidige wensen en eisen van de maatschappij. De programmatische aanpak wordt in 2025 geëvalueerd in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd.

De evaluatie van het programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV) gaat enerzijds in op de vraag of de gestelde doelen van het programma zijn bereikt en anderzijds op de vraag wat nog nodig is vanuit het ministerie van IenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet. Ten aanzien van kernenergie worden in 2025 de resultaten van de evaluatie ZBO ANVS verwacht. Is de ANVS voldoende toegerust ook in de toekomst haar werkzaamheden goed te blijven doen? Vanaf 1 oktober 2024 geldt er regelgeving over de pyro-pass. Met de pyro-pass tonen kopers van professioneel vuurwerk, pyrotechnische artikelen voor theatergebruik of P2-artikelen binnen Nederland, België en Luxemburg aan dat ze de juiste vergunningen hebben. Na 3 jaar wordt geëvalueerd of de pyro-pass doelmatig en effectief is gebleken.

Ook wordt gekeken of het Interbestuurlijk Programma VTH voldoende impuls heeft gegeven aan de uitvoering van de aanbevelingen van de Commissie van Aartsen. De resultaten van het IBP VTH zullen in de tweejaarlijkse onderzoeken VTH in kaart worden gebracht.

In 2028 is de nationale evaluatie biocidenbeleid voorzien. Het Europese beoordelingsprogramma, waarbij beoordeling en goedkeuring van werkzame stoffen onder de biocidenverordening wordt geregeld is vertraagd, met mogelijk 5 jaar. Daardoor zal de nationale evaluatie, gericht op doeltreffendheid en doelmatigheid van het het biocidenbeleid, naar verwachting in 2028 starten. Het jaar 2026 bestaat uit zowel terugkijken (IBP VTH) als vooruitkijken (Robuust Basisnet, kernenergie en de doorlopende aandacht voor Chemische Stoffen en Biotechnologie). Daarnaast aandacht voor het sluitend maken van de keten met data over het functioneren van ons VTH-stelsel, de ANVS en de toepassing van instrumenten zoals de mer en de PlanMER.

Deze evaluaties dragen bij aan data die nodig is om ons beleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving te realiseren. Naleving van het Verdrag van Aarhus moet ervoor zorgen dat burgers voldoende mogelijkheden hebben informatie te vergaren, te participeren in beleidsvorming en inspraak te hebben bij beleidsinitiatieven. Dit zorgt ervoor dat burgers hun leefomgeving ook als veilig, schoon en gezond ervaren.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De evaluaties waarbij wij terugkijken zijn vooral bedoeld om vast te stellen of de Rijksoverheid in deze goed heeft gehandeld en of zij in een vergelijkbare situatie, indien die optreedt, idem zou moeten reageren. Uitkomsten uit deze evaluatie zijn vooral bedoeld om te registreren en vast te leggen voor toekomstig gebruik. En natuurlijk voor verantwoording achteraf.

De evaluaties waarbij wij vooruitkijken leveren hopelijk aanbevelingen of constateringen op die ervoor zorgen dat de ingezette beleidsrichting zo efficiënt en effectief mogelijk verder gaat of zodanig bijgestuurd kan worden dat dit alsnog het geval is.

Opvolgen van aanbevelingen uit evaluaties gebeurt altijd, maar wel in het licht van de prioriteiten. Afhankelijk van de politieke koers die in een zekere periode bepalend is worden keuzes gemaakt voor de inzet van capaciteit.

Zoals in de SEA van vorig jaar gemeld staat 2025 in het teken van de periodieke rapportage van het Begrotingsartikel 22. 2026 zal in het teken staan van de opvolging van de aanbevelingen van de periodieke rapportage. De uitkomsten van het onderzoek laten op basis van kwalitatieve en kwantitatieve informatie zien in hoeverre het beleid doelmatig en doeltreffend is geweest in de periode van 2018 tot en met 2024. Naast het beantwoorden van de verplichte RPE vragen zal het onderzoeksbureau onderzoek doen naar de effectiviteit en dekkendheid van de doelenboom van artikel 22, onderzoek doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de SEA, verkennen of en hoe meer meetbare gegevens aan de begroting toegevoegd kunnen worden en het opsporen van witte vlekken in het beschikbare evaluatiemateriaal. De resultaten van het onderzoek worden verwerkt in de SEA voor 2027.

Bijlage 5: Afkortingenlijst

Tabel 150 Afkortingenlijst

A.	
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation
AIS/ARO	Aeronautical Information Services/Air Traffic Services Reporting Office
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
ASA	Algemeen Strategisch Advies
AVVN	Algemene Vergadering van de VN
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
AZ	Ministerie van Algemene Zaken

B.

BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BHO	Buitenlandse Handel en Ontwikkelingshulp
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BIT(-toets)	Bureau ICT-Toetsing
BNP	Bruto Nationaal Product
BO	Bestuurlijk Overleg
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaai
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CE	Circulaire Economie
CE(-label)	Conformité Européenne
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	Classification, Labeling and Packaging
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CLU	Complete Lijn Uitschakeling
CN	Caribisch Nederland
CO_2	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
COP	Conference of the Parties
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

D.

DAW	Deltaplan Agrarisch Waterbeheer
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DC-ANSP	Dutch Caribean Air Navigation Service Provider
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DEI+CE	Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie + Circulaire Economie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit
DIL	Digitale Infrastructuur Logistiek
DKTI	Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties
DMS	Documentmanagementsysteem

DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DRPA	Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie
DTS	Digitale Transport Strategie
DuMo	Duurzame Mobiliteit
DuTo	Duurzame toegankelijkheid

E.

EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECMWF	European Centre for Medium-Range Weather Forecasts/Europees Centrum voor Weersverwachting en op Middellang Termijn
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EETS	European Electronic Toll Service/ Europese elektronische tolheffingsdienst
EEZ	Exclusief Economische Zone
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EK	Eerste Kamer der Staten-Generaal
EMSA	European Maritime Safety Agency / Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	(Meerjarige onderzoeksprogramma) elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS / ETS2	EU Emissions Trading System / Europees CO_2 emissiehandelssysteem
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
EY	Ernst & Young

F.

FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FQD	Fuel Quality Directive
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
fte	Fulltime Equivalent

G.

GA	General Aviation
GEMS	Global Environment Monitoring System
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GNSBI	Greater North Sea Basin Initiative
GPWT	Groeiplan Water Technologie
GT	Gross tonnage / bruto tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
GWW	Grond, weg en water

H.

HCS	Hoge Colleges van Staat
HDA	Hoofd Dienst Aanbieder
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HLPW	High Level Panel on Water
HRN	Hoofdrailnetwerk
HSL	Hogesnelheidslijn
HVP	Herstel- en Veerkrachtplan
HVWN	Hoofdvaarwegennet

HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersystemen
I.	
IBP	Interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds, nu het Mobiliteitsfonds (MF)
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMF	Internationaal Monetair Fonds
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPDC	International Panel for Deltas and Coasts/Internationaal Panel voor Delta's en Kustgebieden
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRM	Integraal Riviermanagement
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak
J.	
JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
K.	
KBF	Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen
KDC	Knowledge & Development Center
KEV	Klimaat- en Energieverkenning
KF	Klimaatfonds. Zie ook KTF.
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRMS	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
KTF	Klimaat- en Transitiefonds. Zie ook KF.
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
KWIV	kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening
L.	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LRH	Luchtruimherziening
LVVN	Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

M.

MER	Milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds, voorheen het Infrastructuurfonds (IF)
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIVSP-II	Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MMP	Maritiem Masterplan
MOU	Memorandum of Understanding
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol
MSP	Maritieme Ruimtelijke Planning
MS1	Mariene Strategie 1
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

N.

NABO	Niet Actief Beveiligde Overweg
NAL	Nationale Agenda Laadinfra
NALV	Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid
NAS	Nationale Adoptie Strategie/Klimaatadaptatiestrategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NFI	Niet-Financiële Instrumenten
NGF	Nationaal Groeifonds
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH_3	Ammoniak
NIB	Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn
NIWA	Nederlandse Internationale Waterambitie
NIWO	Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NLVP	Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma
NMBP	Nationale Natuur en Milieu Beleidsplan
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMK	Nationaal Milieubeleidskader
NMP	Nationaal Milieuprogramma
NMVOS	Niet-methaan vluchtige organische stoffen
NO_2	Stikstofdioxide
NOx	Stikstofoxiden
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NPLG	Nationaal Programma Landelijk Gebied
NPRA	Nationaal Programma Radioactief Afval
NRK	Nederlandse Rubber- en Kunststofindustrie
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen

NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
O.	
OBW	Omgevingsberaad Waddengebied
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs (verdrag)
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar Vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
P.	
PACE	Platform for Accelerating the Circular Economy
PAGW	Programmatische Aanpak Grote Wateren
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Partiële Herziening
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PM2,5	Particular Matter met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 µm
PNZ	Programma Noordzee
POW	Programma onder de omgevingswet
PRTR	(Kiev Protocol on) Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling
PvW	Partners voor Water
R.	
RAC	Risk Assessment Committee
RBV	Rijksbegrotingsvoorschriften
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RED	Renewable Energy Directive
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
ROR	Richtlijn overstromingsrisico's
RPE	Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallaties
S.	
SAB	Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands

SADC	Schiphol Area Development Company
SAF	Sustainable aviation fuel
SCR	Selective Catalytic Reduction
SDG	Sustainable Development Goal
SEA	Strategische Evaluatieagenda
SEB	Schoon en Emissieloos Bouwen
SEBA	Stimuleringsregeling elektrische bedrijfsauto's
SEPP	Stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren
SES	Single European Sky
SG	Staten-Generaal
SGBP's	Stroomgebiedbeheerplannen
SIWI	Stockholm International Water Institute
SLA	Schone Lucht Akkoord
SO_2	Zwaveldioxide
SPI	Safety Performance Indicators
SPRILA	Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur
SPUk	Speciale Uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SSEB	Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme
StAB	State Safety Programme
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SW	Stoffen en Waterketen
SWiM	Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

T.

TAM	Toekomst-perspectief Automobiliteit
TEN-T	Trans-European Transport Network
TK	Tweede Kamer der Staten-Generaal
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
TVOV	Transitievangnet OV

U.

UBR	Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UPV	Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
UvW	Unie van Waterschappen

V.

VAMEX	Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
Vamil	Willekeurige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VGS	Vervoer Gevaarlijke Stoffen
VN	Verenigde Naties

VNAC	Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity
VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWH	Vrachtwagenheffing
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WaU	Werken aan Uitvoering
Wbb	Wet bodembescherming
WCEF	World Circular Economy Forum
WGO	Wetgevingsoverleg
WKK	Water Kwaliteit en Kwantiteit
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Woo	Wet open overheid
WUR	Wageningen University & Research
Z.	
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen