Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2024–2025

36 600 XII **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2025**

Nr. 2 **MEMORIE VAN TOELICHTING**

INHOUDSOPGAVE

Geraamde uitgaven en ontvangsten **4**

A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel **6**

B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen **7**

1. Leeswijzer **7**

2. Beleidsagenda **11**
2.1 Beleidsprioriteiten 11
2.2 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen 25
2.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties 26
2.4 Openbaarheidsparagraaf 29
2.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda 31
2.6 Overzicht risicoregelingen 38
2.7 Budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord 39

3. Beleidsartikelen **43**
3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid 44
3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond 62
3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 70
3.4 Artikel 15 Vrachtwagenheffing 94
3.5 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor 102
3.6 Artikel 17 Luchtvaart 117
3.7 Artikel 18 Scheepvaart en Havens 140
3.8 Artikel 19 Internationaal Beleid 162
3.9 Artikel 20 Lucht en Geluid 170
3.10 Artikel 21 Circulaire Economie 180
3.11 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisco's 195
3.12 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie 213
3.13 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport 225
3.14 Artikel 25 Brede Doeluitkering 233
3.15 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen 235

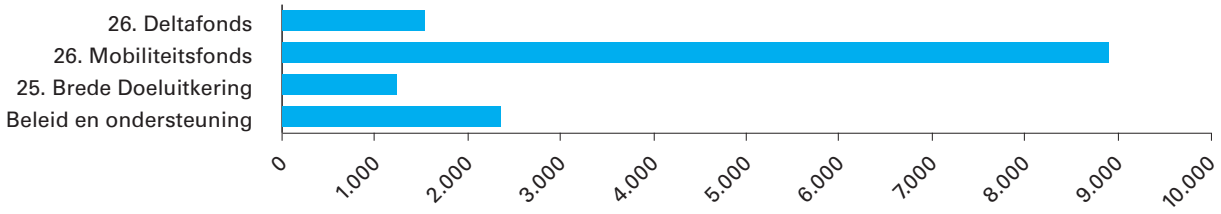
4. Niet-beleidsartikelen **239**
4.1 Artikel 97 Algemeen Departement 239
4.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement 242
4.3 Artikel 99 Nog onverdeeld 245

5. Begroting agentschappen **246**
5.1 Agentschap Rijkswaterstaat 246
5.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut 256

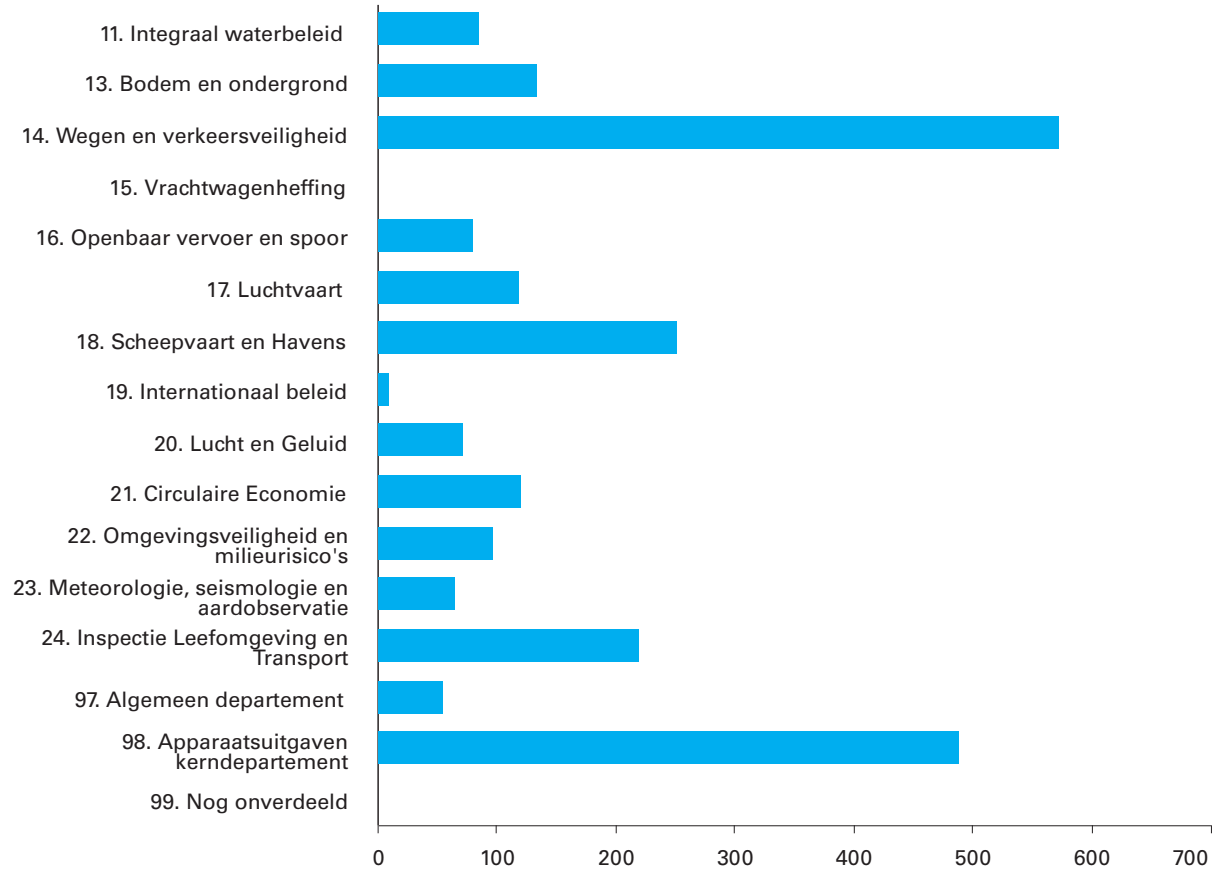
6. Bijlagen **263**
6.1 Bijlage 1: ZBO's en RWT's 263
6.2 Bijlage 2: Specifieke uitkeringen 265
6.3 Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk 276
6.4 Bijlage 4: Moties en toezeggingen 310
6.5 Bijlage 5: Subsidieoverzicht 381
6.6 Bijlage 6: Strategische Evaluatieagenda 403
6.7 Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland 435
6.8 Bijlage 8: Nationaal Groeifonds 438
6.9 Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu 441
6.10 Bijlage 10: Klimaatfonds 445

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

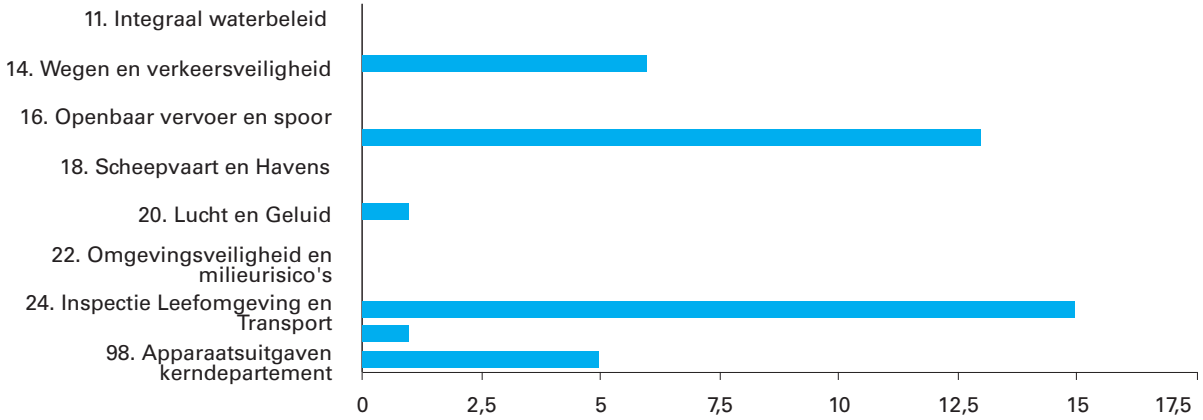
Figuur 1 Verdeling geraamde uitgaven IenW-begrotingen 2025 (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 14.111,0 miljoen.



Figuur 2 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 2.379,8 miljoen.



Figuur 3 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 41,1 miljoen.



A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

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

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

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

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

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

B. Madlener

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELEN

1. Leeswijzer

Algemeen
Voor u ligt de begroting 2025 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 2025 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 2025 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 2024. 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: Verdiepingshoofdstuk
    - Bijlage 4: Moties en toezeggingen
    - Bijlage 5: Subsidieoverzicht
    - Bijlage 6: Strategische Evaluatieagenda
    - Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland
    - Bijlage 8: Nationaal Groeifonds
    - Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu
    - Bijlage 10: Klimaatfonds
    - Bijlage 11: 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.

Normering begroting
In de verdiepingsbijlage (bijlage 3) worden per beleidsartikel de belangrijke mutaties toegelicht. In deze bijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit is een aanvulling op de standen die in de (niet-)beleidsartikelen zijn opgenomen. De mutaties in de bijlage worden toegelicht op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten verwerkt:
– Het beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen kent de artikelonderdelen «Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds» en «Bijdrage aan het Deltafonds». Per artikelonderdeel is een overzicht opgenomen van de bijdrage per modaliteit aan het Mobiliteitsfonds en Deltafonds tot en met 2037.
– Op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII waarop de bijdragen aan het Mobiliteitsfonds/Deltafonds betrekking hebben wordt direct onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van beleid» extracomptabel de betrokken bijdrage aan het Mobiliteitsfonds/Deltafonds gepresenteerd (zoals opgenomen in artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen). Hiermee worden de beleidsprestaties van de investeringen die worden verantwoord op de investeringsfondsen betrokken bij het formuleren van het integrale beleid van IenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn verantwoord in de Hoofdstuk XII-begroting.

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. De Raad heeft geadviseerd om in 2024 en 2025 de uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan, met inbegrip van het REPowerEU-hoofdstuk, aanzienlijk te versnellen en ervoor te zorgen dat de hervormingen en investeringen uiterlijk in augustus 2026 zijn voltooid. In lijn met de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt in de beleidsagenda teruggekomen op deze aanbeveling.

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

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
In de begroting van 2023 is naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) over het IenW-jaarverslag 2021 voor het artikel 14 'Wegen en Verkeersveiligheid' een pilot gedaan om de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting te vergroten. In de begroting 2024 is op verzoek van de vaste Kamercommissie voor IenW een vervolg aan deze pilot gegeven. De inhoud van artikel 14 is verder verrijkt en de pilot is uitgebreid naar artikel 21 «Circulaire Economie». Daarnaast zijn door de hele begroting 2024 de volgende wijzigingen doorgevoerd:
– De rol en verantwoordelijkheid van de minister is in tabelvorm gepresenteerd.
– Onder de beleidsinformatie is de samenhang tussen de doelstelling en meetbare gegevens beschreven.
– Bij de toelichting op de financiële instrumenten is een directe relatie gelegd met de tabel budgettaire gevolgen van beleid.

De minister van IenW heeft toegezegd om in de begroting 2025 de eerdere pilot door te voeren voor alle beleidsartikelen. Dit betekent dat alle beleidsartikelen in de voorliggende begroting 2025 zijn opgebouwd zoals eerder artikelen 14 en 21. Er zijn voor elk artikel algemene doelstellingen, specifieke doelstellingen en subdoelstellingen geformuleerd. Aan deze doelstellingen worden de beschikbare meetbare gegevens gekoppeld, of wordt verwezen naar relevante beschikbare beleidsinformatie. Hierbij dient nadrukkelijk vermeld te worden dat, hoewel de informatiewaarde aanzienlijk verbeterd is, deze uitrol nog niet volledig voltooid is. Zo lukt het bijvoorbeeld nog niet om voor alle artikelen meetbare gegevens te formuleren. Daar waar nog geen meetbare gegevens beschikbaar zijn, wordt verwezen naar relevante beleidsinformatie over de doelstellingen. Het streven is om de komende jaren relevante meetbare informatie toe te voegen. Op punten hebben we ook moeten constateren dat niet elke doelstelling zich makkelijk laat

meten. Daar waar mogelijk wordt dan bijvoorbeeld wel weergegeven welke beleidsinformatie over de doelstellingen rapporteert (bijv. jaarlijkse rapporten). Kortom, er zijn waardevolle stappen gezet om de informatiewaarde van de gehele IenW-begroting te verbeteren maar dit is nadrukkelijk een groeimodel waarbij we blijven werken aan het verbeteren van de inhoud en opbouw van de begroting.

Artikel 15 Vrachtwagenheffing
Vanaf de Begroting 2025 wordt een apart artikel op de beleidsbegroting opgenomen voor de Vrachtwagenheffing. Zo kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op één plek op de begroting worden weergegeven.

Budgettaire verwerking hoofdlijnenakkoord
Op 16 mei 2024 is het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof gepubliceerd. Uit de budgettaire bijlage volgt dat aan de begrotingen van IenW geen middelen zijn toegevoegd. Wel staat er in totaal € 2,5 miljard gereserveerd op de Aanvullende Post voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningbouw.

In het hoofdlijnenakkoord zijn vijf taakstellingen opgenomen die IenW direct raken: een taakstelling op het ambtenarenapparaat, een subsidietaakstelling, een taakstelling op de specifieke uitkeringen (SPUK's), een taakstelling op het non-Official Development Assistance (ODA) budget van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS), en een taakstelling op de Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen.
In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

Bijlage 10: Klimaatfonds
Vanaf de Begroting 2025 wordt een bijlage opgenomen met een overzicht van alle Klimaatfondsuitgaven op de begrotingen van IenW om de navolgbaarheid van de middelen te verstevigen.

2. Beleidsagenda

2.1 Beleidsprioriteiten

Inleiding
Nederland bereikbaar, leefbaar en veilig houden voor inwoners en bedrijven: dat staat centraal bij IenW. Voorop staat een sterk, veilig en welvarend land, met een stevige internationale concurrentiepositie en een gezonde leefomgeving. Die inzet is de rode draad in onze aanpak van vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, waterveiligheid en waterkwaliteit, klimaatverandering en milieu.

De uitgangspositie is goed. Nederland heeft een van de beste infrastructuren van de wereld. We hebben een uitgebreid wegennet van goede kwaliteit, een fijnmazig openbaar vervoer netwerk, een veilig en efficiënt vaarwegennet en dankzij onze havens en luchthavens een unieke verbinding met de wereld voor mensen en goederen. Hier mogen we trots op zijn. Dit niveau is echter niet vanzelfsprekend. Ons netwerk van wegen, vaarwegen en buizen, van sporen en dijken, van havens en luchthavens vraagt bijvoorbeeld permanent onderhoud. Het is de basis van onze economie, welvaart en welzijn. En die basis moet op orde zijn. De beleidsagenda 2025 beschrijft de concrete stappen die IenW het komende jaar zet om de doelen uit het hoofdlijnenakkoord te realiseren. Daarnaast staan er in deze beleidsagenda ook onderwerpen die niet in het hoofdlijnenakkoord staan, maar wel van groot belang zijn.

Basis op orde
Grote onderhoudsopgave
Om de basis op orde te houden gaat dit kabinet aan de slag met de grootste onderhoudsopgave ooit. Doel is om de (vaar)weg- en spoorinfrastructuur en het watersysteem op het zogeheten 'basiskwaliteitsniveau' te houden. Het basiskwaliteitsniveau geeft aan waar een weg, vaarweg, waterwerk of spoorweg in de basis minimaal aan moet voldoen om gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen[1]. Het kabinet geeft prioriteit aan deze instandhoudingsopgave om Rijkswaterstaat en ProRail in staat te stellen de komende jaren hieraan fors meer werk te kunnen verzetten.

Het jaarlijkse onderhoudsbudget voor de RWS-netwerken laten we groeien van ongeveer € 2 miljard naar € 3 miljard in de periode tot 2030. Hiervoor zijn de middelen en capaciteit beschikbaar gesteld[2]. Daarmee kunnen we niet al onze ambities realiseren. De vernieuwingsopgave is namelijk groter dan de beschikbare middelen, mensen bij Rijkswaterstaat en de markt. Daarom blijven we zoeken naar de balans tussen wat nodig is en wat mogelijk is[3].

Bij de spoorinfrastructuur groeit het jaarlijkse budget vanuit het Rijk voor instandhouding naar bijna 2,4 mld. per jaar in de periode tot en met 2030. De besluitvorming over de resterende budgettaire opgave van ca. 885 miljoen euro van het basiskwaliteitsniveau spoor is afgerond, zodat ProRail in 2025 conform de opdracht van IenW voorbereidingen kan treffen om het nieuw vastgestelde basiskwaliteitsniveau per 2026 te implementeren. De invulling van de resterende dekkingsopgave wordt toegelicht in de ontwerpbegroting 2025. Nu dit besluit is genomen, worden de resterende middelen voor instandhouding spoor op de Aanvullende Post conform afspraak in de

[1] Kamerstuk 29385, nr. 119
[2] Kamerstuk 36410 A, nr. 2
[3] Kamerstuk 29385, nr. 139

Voorjaarsnota 2024 overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds (€ 0,7 mld.). Het kabinet geeft zo prioriteit aan de instandhoudingsopgave, zodat ProRail en Rijkswaterstaat de komende jaren fors meer werk kunnen verzetten.

De uitvoeringspraktijk, toezicht en handhaving
Het stelsel van milieuvergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is essentieel voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Het is nu nog te vrijblijvend en te gefragmenteerd, waardoor vermijdbare milieuschade ontstaat. Het kabinet zet daarom samen met betrokken partijen, ook na afronding van het interbestuurlijke programma (oktober 2024) in op verdere verbetering, in lijn met de adviezen van de commissie-Van Aartsen en de Algemene Rekenkamer. Het kabinet past de wet aan opdat de staatssecretaris vanuit de stelselverantwoordelijkheid kan bijsturen als de kwaliteit van de VTH-uitvoering onvoldoende is. Kwaliteitseisen voor die uitvoering en criteria voor robuuste omgevingsdiensten worden vastgelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur. Een wetsvoorstel en een ontwerp-AMvB worden in 2025 in procedure gebracht.

Om onze doelen goed waar te kunnen maken, is er een goed samenspel nodig met uitvoering en inspectie. Zo is het bijvoorbeeld noodzakelijk om de uitvoeringspraktijk intensief bij de beleidsvorming te blijven betrekken om de uitvoerbaarheid van projecten te kunnen garanderen. Ook het vroegtijdig betrekken van zowel inwoners als bedrijven kan helpen bij de ontwikkeling van het beleid en het prioriteren en programmeren van de werkzaamheden.

Met onafhankelijke vergunningverlening, toezicht en opsporing levert de ILT een bijdrage aan de naleving van wet- en regelgeving en aan het realiseren van maatschappelijke opgaven. Bij het opstellen van beleid kan de ILT vooraf met haar inhoudelijke en praktijkkennis onafhankelijk inbreng leveren en beleid daarmee verbeteren. Op basis van de ervaring uit de praktijk geeft de ILT ook signalen over de uitwerking van beleid in de praktijk en over nieuwe maatschappelijke risico's.

Digitalisering en cybersecurity
Goede informatie is nodig om de doelen uit het Hoofdlijnenakkoord te realiseren. Ook biedt digitalisering nieuwe kansen om maatschappelijke opgaven slimmer te realiseren. Datagedreven werken en artificial intelligence helpen het beleidsproces en kennisontwikkeling. Ook bij de uitvoering van projecten en de inspectie is goede informatie van groot belang. Digitalisering zorgt voor nieuwe en betere dienstverlening aan burgers, bedrijven en organisaties. Het meerjarig informatieplan biedt inzicht in de belangrijkste digitaliseringsontwikkelingen bij IenW.

Tegelijkertijd blijft de digitale dreiging van cybercriminelen en vijandige staten onverminderd groot. IenW versterkt dan ook de aanpak van digitale dreigingen voor het IenW Concern (departement, agentschappen en ZBO's) en de sectoren waarvoor IenW systeemverantwoordelijk is. Hierbij is het van groot belang om te voldoen aan de nieuwe Cyberbeveiligingswet.

Mobiliteitsvisie
Bereikbaarheid en mobiliteit zijn cruciaal voor burgers en bedrijfsleven. Ze zijn een voorwaarde om mee te doen aan de maatschappij en voor het verdienvermogen van Nederland. Iedereen ervaart dat dagelijks: jongeren om hun school te bezoeken, ouderen om te kunnen participeren, werknemers om naar hun werk te gaan, de ambulance op weg naar het ziekenhuis, de ondernemers om hun producten over de hele wereld te krijgen, de toerist om te recreëren. Iedereen heeft keuze welk

vervoersmiddel hij of zij kiest. We dragen er zorg voor dat overstap tussen bijvoorbeeld auto, openbaar vervoer en fiets zo eenvoudig mogelijk is. Het goederenvervoer vervult een belangrijke rol voor de industrie, distributiebedrijven en particulieren in Nederland en het Europese achterland. Iedereen heeft recht op voldoende mobiliteit. Dat willen we ook zo houden voor de komende generaties. In de Mobiliteitsvisie 2050 staat uitgewerkt hoe we aan deze bereikbaarheidsdoelen willen werken. Hierbij ligt de focus op de bereikbaarheid van vitale functies, zoals zorg, onderwijs, banen en leveringszekerheid van goederen. Komend jaar is in vervolg op de moties Van der Graaf c.s. en Krul c.s. over bereikbaarheidsdoelen nadere invulling voorzien van deze doelen[4].

Toekomstbestendige automobiliteit
De auto is en blijft belangrijk voor onze mobiliteit. De Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobiliteit (TAM)[5] laat zien hoe we werken aan 1) een goede bereikbaarheid in alle delen van Nederland, 2) schonere, slimmere en veiligere automobiliteit en 3) een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet. Eind 2024 komt IenW met de Actieagenda Auto, met daarin de maatregelen die IenW daarvoor op korte en lange termijn neemt. Samen met decentrale overheden, EU, markt, kennisinstellingen en andere partners. De aanpak voor 130 km/uur is onderdeel van de Actieagenda. Daarnaast zullen concrete stappen worden gezet hoe - op een veilige en verantwoorde manier – wordt ingespeeld op technologische en autonome ontwikkelingen, zoals de opmars van de elektrische (vracht)auto, verdere digitalisering en automatisering. Tevens worden besluiten voorbereid gericht op de fysieke en digitale eisen die richting 2050 aan de infrastructuur worden gesteld. Op basis hiervan kan de Actieagenda Auto regulier worden geactualiseerd.

Toekomstbestendig openbaar vervoer
Samen met decentrale overheden, reizigersorganisaties, personen- en spoorgoederenvervoerders en de spoorwegbeheerder werken we aan het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040. In 2023 is naar aanleiding van een aantal grote maatschappelijke ontwikkelingen zoals inflatie, arbeidsmarktkrapte en covid, een Situatieschets Herijking Toekomstbeeld OV gemaakt. In deze situatieschets worden meerdere keuzerichtingen voor toekomstig beleid (door Rijk en medeoverheden) geschetst. Met alle betrokken partijen is besproken dat het aan het kabinet is om hier in overleg met medeoverheden keuzes in te maken. Hier gaan we dan ook mee aan de slag. Daarnaast werken we in 2025 samen met decentrale overheden aan het op peil houden en verbeteren van het regionaal OV. Als gevolg van de motie-Bikker heeft het kabinet hiervoor € 300 miljoen structureel aan extra middelen beschikbaar gesteld.

In 2025 start de nieuwe Hoofdrailnetconcessie en zullen in het Programma Toekomstige Marktordening Spoor circa vijf kansrijke varianten voor de toekomstige marktordening op het spoor geanalyseerd worden (o.a. op een breed scala aan effecten voor reizigers, benodigde investeringen, juridische haalbaarheid, etc.). Hiermee krijgen we een goed inzicht in wat reële keuzes zijn waar het kabinet en betrokken partijen over kunnen besluiten. Om te komen tot een beheersbaar programma met een goed toegeruste organisatie wordt op dit moment de aanpak van de uitrol van ERTMS herijkt.

[4] Kamerstuk 29385, nr. 126 en Kamerstuk 29385, nr. 130
[5] Kamerstuk 31305, nr. 387

Ten-T /Internationale verbindingen
Nederland moet het hebben van goede, open internationale verbindingen. Ook de verbindingen per spoor zijn cruciaal. Daarom is onze inzet om het internationale personenvervoer per spoor te verbeteren en toegankelijker te maken. Daarnaast willen we de kwaliteit van dienstverlening verhogen, zodat vervoerders bestaande en nieuwe internationale verbindingen kunnen (blijven) aanbieden.

Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) bestaat uit alle verbindingen binnen de EU. Het gaat dus om verbindingen per spoor, weg, binnenvaart, luchtvaart. Dit algehele netwerk draagt bij aan de versterking van de EU-interne markt. Met de nieuwe EU TEN-T verordening (2024) moet één samenhangend, hoogwaardig en duurzaam TEN-T-vervoersnetwerk binnen de EU tot stand komen. Deze verordening legt verplichte eisen op aan de TEN-T-vervoersinfrastructuur (spoor, weg, binnenvaart, (lucht)havens) van de EU-lidstaten. Met name de eisen aan de spoorinfrastructuur lijken voor Nederland hoge kosten met zich mee te brengen. Daarom wordt komende tijd voor alle netwerken in beeld gebracht wat precies nodig is en wat er op termijn gerealiseerd kan worden.

Nederland zet zich daarnaast in voor harmonisering van processen (zoals kaartverkoop) en afstemming van capaciteit voor internationaal spoorvervoer. Wel moeten hierbij voldoende nationale bevoegdheden blijven voor het garanderen van nationaal vervoer. Naast stimuleren van nieuwe treindiensten zet Nederland in op internationale samenwerking in bilateraal (zoals met België en Duitsland) en Europees verband voor de ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur. Zo wordt onder de vlag van 'De Wunderline' de komende jaren de kwaliteit van de huidige spoorlijn tussen Groningen, Leer en Bremen verbeterd.

Vrachtwagenheffing
De start van de vrachtwagenheffing is gepland in 2026. Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen voor het gebruik van de Nederlandse autosnelwegen en een aantal andere wegen. Onder leiding van de RDW wordt in 2025 de invoering van dit systeem voorbereid. Daarbij worden dienstaanbieders in staat gesteld om, ruim voor de start van de heffing, met houders van een vrachtwagen een overeenkomst te sluiten en hen te voorzien van boordapparatuur. De netto-opbrengsten van de heffing worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. In 2025 worden hiertoe subsidies voorgefinancierd. De maatregelen voor de periode 2026 tot en met 2030 worden in 2025 uitgewerkt in een meerjarenprogramma. De Wet vrachtwagenheffing wordt voor de start van de heffing gewijzigd om te voldoen aan de meest recente Europese regelgeving voor tolheffing. Dit houdt in dat de tariefhoogte afhankelijk wordt van de CO2-emissie van de vrachtwagen. Tot slot worden in 2025 voorbereidingen getroffen om, tegelijk met de start van de vrachtwagenheffing, de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens te verlagen en het heffen van het Eurovignet te beëindigen.

Woningbouw en mobiliteit
In het hoofdlijnenakkoord is € 2,5 miljard extra beschikbaar voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties en het aanleggen van hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. In 2025 worden er afspraken gemaakt met de regio's en worden deze nader uitgewerkt. Daarnaast worden met de investeringen van kabinet-Rutte IV van € 7,5 miljard en BZK's gebiedsbudget van € 475 miljoen 400.000 nieuwbouwwoningen bereikbaar gemaakt. In 2025

worden deze investeringen omgezet in concrete projecten. De gemeenten zijn aan de slag met de uitvoering van de eerste, kleinere maatregelen en vragen waarschijnlijk ook een aantal wijzigingen aan. De studies over de netwerkinvesteringen lopen en waarschijnlijk worden ook de afspraken over de schaalsprongen in meer detail uitgewerkt.

Duurzame mobiliteit
In het klimaatpakket van voorjaar 2024 zijn aanvullende afspraken gemaakt over de verduurzaming van de mobiliteit, zoals de gewichtscorrectie in de MRB voor elektrische personenauto's. We monitoren de voortgang van het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen (Fit-for-55). Gemotoriseerde wegvoertuigen en mobiele machines worden geleidelijk vervangen door emissievrije exemplaren die worden aangedreven door een batterij of waterstof. Gedurende de overgangsperiode wordt de CO_2-voetafdruk van verbrandingsmotoren verlaagd door de inzet van biobrandstoffen. In lijn met de Fietsambitie 2022-2025 en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 zet IenW zich ook in 2025 in om het voor iedereen mogelijk te maken meer te fietsen. Zo werken we aan het Programma Doortrappen, dat ouderen stimuleert langer en veiliger te blijven fietsen.

Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid vraagt onze volle inzet. De prognoses voor de komende jaren voorzien een toename van het aantal verkeersslachtoffers. IenW onderzoekt op dit moment welke maatregelen nodig zijn om het aantal verkeersslachtoffers verder omlaag te brengen. De fietsveiligheid krijgt hierbij extra aandacht. In 2025 werkt IenW samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Ook komt IenW met een Strategische Agenda Verkeersveiligheid specifiek voor het Rijkswegennet.

Sociale veiligheid
Het openbaar vervoer en de stations moeten veilig zijn, voor zowel de reiziger als voor de mensen die er werken. Dit is een prioriteit van het kabinet-Schoof. In afstemming tussen IenW en het ministerie van Justitie en Veiligheid komt het kabinet met een plan om de veiligheid te verbeteren, voorbereidingen vinden plaats in 2025. In het kader van dat plan doen we een onderzoek naar het delen van gegevens van overlastgevers en notoire zwartrijders met de OV-sector. Met de NS wordt gewerkt aan concrete maatregelen, te denken valt aan de bredere invoering van de bodycampilot voor servicepersoneel van de NS.

Investeringen in infrastructuur
De mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe infrastructuur blijven uitdagend door marktomstandigheden, beperkte financiële middelen, stikstofruimte en menskracht. Dit kabinet legt prioriteit bij de uitvoering van de afspraken uit het Hoofdlijnenakkoord. In 2023 is vanwege de opeenstapeling van financiële, stikstof- en personele problematiek besloten om middelen en menskracht van 17 MIRT-projecten te schuiven naar andere projecten en naar de instandhoudingsopgave voor weg- en vaarwegen[6]. Hierdoor leggen we het accent op wat wél kan en zetten we de financiële middelen en capaciteit zo goed mogelijk in voor een bereikbaar en veilig Nederland. De betrokken weg- en vaarwegprojecten zijn gepauzeerd, waarbij de wegprojecten een beperkt deel van hun budget hebben behouden. In lijn met het hoofdlijnenakkoord is onze ambitie

[6] Kamerstuk 36410 A, nr. 8

om de projecten op termijn gefaseerd te herstarten als er sprake is van voldoende financiële ruimte, personele ruimte en er zicht is op oplossingen voor stikstof.

Resterende rijksbudgetten van de gepauzeerde wegprojecten worden allereerst behouden voor de herstart van het project. Regionale partners kunnen ook voorstellen doen voor maatregelen die bijdragen aan het bereiken van de opgave van het gepauzeerde project of die bijdragen aan het wegnemen van knelpunten die ontstaan als gevolg van het pauzeren. Via het reguliere MIRT-proces kunnen daar afspraken over worden gemaakt tussen Rijk en regio. In 2025 ligt de nadruk op deze opstartstrategie om enkele van de gepauzeerde projecten weer te kunnen herstarten.

Tot slot gaan we verkennen welke slimme en innovatieve maatregelen we kunnen toepassen zoals het vergroten van buffercapaciteit van op- en afritten en toeritdosering.

Gezonde, veilige en schone leefomgeving
Iedereen wil leven in een schone, gezonde en veilige omgeving en onze inwoners mogen verwachten dat de overheid zich daar voor inzet. In Nederland zijn de afgelopen decennia flinke stappen gezet en zijn successen geboekt. Die lijn willen we doorzetten. We willen gezondheidsschade voorkomen en bijdragen aan een goed vestigingsklimaat en een gezonde economische groei. Genomen maatregelen zijn nu onvoldoende zichtbaar voor de burger. Ook zien we een toename van juridische procedures tegen de Staat. Dit alles doet afbreuk aan vertrouwen in de overheid. Daarom zet het kabinet zich met burgers, bedrijven en overheden in voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving (water, bodem, lucht en hinder). Begin 2025 stellen we hiervoor een Nationaal Milieuprogramma op om de basis te leggen onder alle maatregelen.

Het rapport van de OVV (Onderzoeksraad Voor Veiligheid) constateert dat extra maatregelen nodig zijn om de gezondheid van omwonenden van de industrie te beschermen. De Actieagenda Industrie en Omwonenden die naar aanleiding van dit rapport is opgesteld, is ook voor dit kabinet het vertrekpunt. In 2025 zullen verdere keuzes worden gemaakt en stappen gezet om gezondheid volwaardig mee te wegen in vergunningen en beleid om zo de negatieve impact van industriële bedrijvigheid op omwonenden en Nederland als geheel te verkleinen. In 2025 wordt in dit kader in samenwerking met het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) ook verder gewerkt aan het sluiten van maatwerkafspraken met grote industriële uitstoters, zoals Tata Steel Nederland, Dow Benelux, Yara en andere bedrijven. Op dit moment loopt een verkenning naar de mogelijkheden om de maatwerkaanpak toe te passen bij afvalverbrandingsinstallaties. Daarnaast wordt besluitvorming voorbereid over uitbreiding van de maatwerkaanpak naar de regio.

Chemische Stoffen, waaronder de Zeer Zorgwekkende Stoffen
Chemische stoffen zijn waardevol voor onze samenleving. Ze zitten in alle producten om ons heen en zijn nodig voor toekomstige uitdagingen zoals de energietransitie. Maar die stoffen kunnen ook gevaarlijk zijn. De toelating voor het op de markt brengen van stoffen is in hoge mate geharmoniseerd via Europese wet- en regelgeving. Dat maakt ook dat het aanpakken van problemen het best op EU-niveau kan gebeuren. Op die manier is de concurrentiepositie van in Nederland gevestigde bedrijven geborgd. Nederland heeft bijvoorbeeld met vier andere landen een restrictievoorstel opgesteld om alle poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS)

gelijktijdig aan te pakken. In 2025 wordt hieraan verder gewerkt zodat in 2026 de afrondende Europese besluitvorming plaats kan vinden. De aanpak van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) in Nederland wordt voortgezet. Bedrijven die deze stoffen uitstoten hebben een registratie- en minimalisatieplicht. Dit beleid is onder de Omgevingswet voortgezet. In 2025 wordt specifiek ingezet op het verder reduceren van emissies van persistente schadelijke stoffen, zoals PFAS, naar het milieu. Met het Impulsprogramma Chemische Stoffen, een vierjarig programma dat is opgestart in 2023, wordt gewerkt aan betere uitvoering van bestaande regelgeving door het projectmatig aanpakken van urgente knelpunten binnen het beleid voor chemische stoffen.

Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
IenW draagt in nauwe samenwerking met het ministerie van KGG actief bij aan het realiseren van de kabinetsambitie voor de bouw van nieuwe, veilige, kerncentrales. Belangrijk is de uitvoeringskant daarvan tijdig voor te bereiden.

Omdat meer nucleaire activiteit een groter volume radioactief afval met zich meebrengt, wordt naar noodzaak en mogelijkheden voor uitbreiding van bovengrondse (tijdelijke) opslagcapaciteit gekeken. Daarnaast wordt bezien of het besluitvormingsproces om tot een eindberging te komen op een zorgvuldige manier naar voren kan worden gehaald. Dat maakt mogelijk dat op termijn de vervolgstap gezet kan worden van besluitvorming over eerdere realisatie van een eindberging (nu nog voorzien in 2130). We zetten in op samenwerking in Beneluxkader. In 2025 wordt een plan van aanpak opgesteld voor een onderzoeksprogramma naar eindberging, zodat dit in 2026 van start kan gaan. Dit betekent een intensief participatietraject waar ook burgers en decentrale overheden expliciet bij worden betrokken. Dit alles krijgt vorm via het nieuwe nationaal programma radioactief afval (NPRA) dat in het derde kwartaal van 2025 wordt afgerond. Het NPRA beschrijft het beleid voor onder andere de opslag van diverse soorten radioactief afval. Een integraal onderdeel van het nieuwe NPRA is de Routekaart naar de eindberging voor Nederlands radioactief afval.

Geurhinder veehouderij en emissiearme stallen
Voor een schone en gezonde leefomgeving zet IenW zich in op het verminderen van geur-, ammoniak- en fijnstofemissies uit stallen naar de lucht. In 2025 werkt IenW aan herziening van de regelgeving voor geurhinder en veehouderij. Deze is bedoeld om nieuwe situaties met een onaanvaardbare geurbelasting te voorkomen en bestaande overlast te verminderen. Voor een toekomstbestendige veehouderij komt IenW samen met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur tot een nieuw stelsel van stalbeoordeling in het Programma Vernieuwing Stalbeoordeling. De uitgangspunten hiervoor zijn: een publiek-privaat stelsel, de mogelijkheid van continue bedrijfsmetingen, en integrale beoordeling met oog op dierwaardigheid, veiligheid en robuustheid.

Luchtkwaliteit
De luchtkwaliteit in Nederland wordt steeds beter. Luchtverontreiniging leidt echter tot gezondheidsschade met maatschappelijke kosten als gevolg. In 2020 sloten we het Schone Lucht Akkoord. Dit heeft als doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren ten opzichte van 2016. Voor Nederland gelden vanaf 2030 de nieuwe aangescherpte normen uit de EU-richtlijn Luchtkwaliteit. Ook in de periode daarna is verdere verbetering

nodig met het oog op het verminderen van negatieve gezondheidseffecten. In 2025 wordt in samenwerking met decentrale overheden de implementatie van de nieuwe EU-richtlijn Luchtkwaliteit voorbereid.

Geluid en trillingen
Ook geluid en trillingen kunnen effecten op de gezondheid hebben. Daarom zet het kabinet in op het beheersen en waar mogelijk beperken van geluid en trillingen. De nieuwe geluidregels van de Omgevingswet zijn in 2024 in werking getreden. In 2025 wordt er gewerkt aan hoe overheden ondersteund kunnen worden en regelgeving wordt verduidelijkt en aangevuld. De planning is dat eind 2024 een besluit wordt genomen over wijzigingen van de regelgeving van geluid van spoorverkeer. In 2025 worden deze wijzigingen concreet uitgewerkt. Wat betreft trillinghinder langs het spoor: eind 2024 willen we een besluit nemen over de mogelijkheden voor normering in de regelgeving. Voor geluidhinder van windturbines is op basis van een plan-MER-studie nieuwe regelgeving in voorbereiding die in de loop van 2024 aan de Kamer wordt aangeboden. Inwerkingtreding is voorzien op 1 juli 2025.

Circulaire economie
IenW werkt aan een krachtige, toekomstbestendige circulaire economie. Grondstoffen worden steeds schaarser en we - Nederland en de Europese Unie - willen minder afhankelijk zijn van andere landen. Wanneer tijdig wordt ingesprongen op deze grondstoffentransitie biedt dit enorme kansen voor de Nederlandse economie en arbeidsmarkt. IenW wil deze kansen verzilveren met beleid gericht op innovatie en het behoud van de waarde van grondstoffen binnen onze economie. Iedereen is erbij gebaat als producten langer meegaan en repareren weer loont. Bij de uitvoering van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) zoeken we de samenwerking met de regio, het bedrijfsleven en banken en andere investeerders zoals Invest-NL. In 2025 wordt het NPCE geactualiseerd en voorzien van ambitieuze en haalbare doelstellingen.

Vanuit het NPCE worden verschillende maatregelen uitgevoerd, zoals de verbetering en uitbreiding van de producentenverantwoordelijkheid (UPV). Of door samen te werken met financiële instellingen om de financierbaarheid van circulaire businessmodellen te bevorderen. Om de markt voor secundaire grondstoffen te stimuleren, werken we aan het invoeren van een minimumaandeel plastic recyclaat en biogebaseerd plastic. Het plan is deze stapsgewijs in te voeren met oplopende percentages tot 25-30% in 2030. Onze inzet bij de opschaling van het aanbod aan biogrondstoffen en duurzame koolstof in de chemie biedt kansen voor nieuw verdienvermogen. IenW, EZ en KGG stellen daarom in 2025 een visie en transitiepad op om deze kansen te benutten.

Ten behoeve van het concurrentievermogen en een gelijk speelveld zetten we ons in Brussel in voor Europees circulaire economiebeleid dat Nederland verder helpt. Voor Nederlandse bedrijven is het bijvoorbeeld belangrijk om heldere Europese afspraken te hebben op het gebied van hergebruik van grondstoffen, recyclebaarheid, hoogwaardige recycling, duurzame biogrondstoffen en duurzame koolstof in de chemie. Nederlanders mogen verwachten dat de producten die zij kopen, langer meegaan en goed gerepareerd kunnen worden. Op die manier verspillen we minder grondstoffen, plukken we de vruchten van de grondstoffentransitie en worden we minder afhankelijk van andere landen.

Schiphol
Het kabinet is voornemens om de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk te herstellen en de geluidsbelasting met 20% te verminderen. De lopende Europese procedure hiervoor ten bate van de vermindering van de geluidsbelasting wordt voortgezet en de resultaten worden door een wijziging van het luchthavenverkeerbesluit (LVB) vastgelegd met als doel om dit in het eerste kwartaal van 2025 te realiseren. Deze wijziging is ook nodig om te voldoen aan de rechterlijke uitspraak in de zaak van de Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV). Daarnaast gaat het kabinet aan de slag met het sturen op milieunormen om de negatieve effecten van de luchtvaart verder te verminderen. Op de lange termijn ontstaat er groeiruimte voor de luchtvaart als vliegtuigen stiller en schoner worden. Het kabinet zal ook duidelijkheid geven over de opening van Lelystad Airport. Tijdens deze processen zal het ministerie nauw contact onderhouden met belanghebbende partijen, zoals sectorpartijen en bewonersorganisaties.

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 onze uitstekende geografische ligging, biedt de energietransitie grote kansen voor het innovatie- en verdienvermogen van de Nederlandse (maak)industrie. Bijvoorbeeld voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. IenW maakt in 2025 in samenwerking met de luchtvaartsector een roadmap voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Vanuit het Klimaatfonds stimuleren we de productie en opschaling van e-fuels en alcohol-to-jetbrandstoffen: dit zijn nieuwe methodes om duurzame luchtvaartbrand-stoffen (SAFs) te produceren. Met het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie werken we aan technologische ontwikkeling om waterstof(elektrisch) vliegen mogelijk te maken en aan de randvoorwaarden die hiervoor nodig zijn, zoals certificering en opleidingen. Innovatieve bedrijven die ons land rijk is kunnen bijdragen aan het schoner en stiller maken van de luchtvaart. De samenwerking met de Duurzame Luchtvaarttafel wordt voortgezet. In 2025 gaat bovendien de eerste periode van de Europese bijmengverplichting uit de ReFuelEU Aviation-verordening van start en moet 2% van de getankte vliegtuigbrandstof duurzaam zijn.

Programma Luchtruimherziening
Het programma Luchtruimherziening (LRH) werkt aan de technische voorbereiding van 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). De implementatie geschiedt gefaseerd via diverse projecten. Daarbij is de betrokkenheid van stakeholders een belangrijk uitgangspunt. De verwachting is dat eind 2024 de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim wordt gepubliceerd.

Vervolgens zal in 2025 het politieke besluitvormingstraject volgen en zal er advies worden ingewonnen bij een externe commissie over de nieuwe indeling van het luchtruim.

Regionale luchthavens
Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. Hiertoe zijn in 2023 de procedures gestart. In 2022 is ook de procedure gestart voor de wijziging van het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven waar sprake is van civiel medegebruik. Inzet is om deze (gewijzigde) luchthavenbesluiten in 2025 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.

Energietransitie Scheepvaart
Nederland heeft een rijke maritieme geschiedenis. De energietransitie van onze scheepvaart is dan ook om meerdere redenen belangrijk. Voor een eerlijke concurrentie maken we goede afspraken met andere landen over financiële maatregelen en verplichtingen. Nederlandse maritieme ondernemers kunnen met subsidies vanuit met name het Klimaatfonds en Nationaal Groeifonds en door samen te kijken naar wat voor de transitie nodig is, nu alvast aan de slag. Hierdoor kunnen ze economisch gezond zijn en blijven. In 2025 geeft IenW prioriteit aan het Maritiem Masterplan, een van de flagship projecten uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Ook richten we ons op de implementatie van de Europese 'Fit for 55' maatregelen, de uitwerking van de nieuwe klimaatstrategie van de International Maritime Organisation (IMO) in de zeevaart, en de ontwikkeling van de energietransitie van de binnenvaart. Verder focussen we ons op de ontwikkeling van het ecosysteem voor hernieuwbare duurzame energiedragers voor de scheepvaart (Roadmap voor de maritieme brandstoftransitie en walstroom).

Maritieme veiligheid
Met het toenemend aantal windparken op zee, de geopolitieke veranderingen en de toenemende dreiging van (cyber)security, blijven maritieme veiligheid en onze nationale belangen in de maritieme sector belangrijke onderwerpen in 2025. Bijvoorbeeld met het uitwerken van de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) 'Schipperen met ruimte. Beheersing van scheepvaartveiligheid op een steeds vollere Noordzee'. De aanbevelingen zijn onder andere het uitvoeren van een systematische en integrale risicoanalyse, het nemen van een aantal noodzakelijke extra maatregelen en een stevige internationale inzet. Het uitvoeren hiervan voordat nieuwe windparken worden ontwikkeld, brengt risico's en maatregelen in kaart en zorgt voor het steeds beter beheersen van de scheepvaartveiligheidsrisico's.

Zeehavens
Onze zeehavens zijn economische motoren en knooppunten voor internationale handel. Voor het verhogen van de veiligheid en maatschappelijke weerbaarheid versterken we daarom hun vitale infrastructuur. In 2025 gaat het om de ontwikkeling en uitvoering van de cyberstrategie, de aanwijzing van vitale infrastructuur en om maatregelen voor de versterking van de veiligheid van digitale netwerk- en informatiesystemen.

Ook werken we aan de doorontwikkeling van het zeehavenbeleid om koers te kunnen houden in een sterk veranderende wereld. Naast weerbaarheid en strategische autonomie zijn verduurzaming en ruimtelijke ontwikkeling belangrijke aandachtspunten. Dit vraagt een volledige aanpak vanwege ruimtegebrek door o.a. de energietransitie, circulaire economie en aangescherpte Europese milieunormen. Voor NOVEX-gebied de Rotterdamse haven leidt dit in 2025 en 2026 tot de uitvoering van de NOVEX programmalijnen: 1. ruimtegebrek, 2. omgevingsveiligheid, 3. synergie haven en stad, 4. stikstofruimte, transitie haven en natuurherstel. Tevens onderzoeken we in NOVEX-verband de mogelijkheid van een mogelijke zeewaartse uitbreiding in de haven van Rotterdam. In de verschillende Nederlandse zeehavens is verder versterking van het investeringsklimaat door middel van een gebiedsgerichte aanpak op ruimte, infrastructuur, vergunningen en financiering essentieel. In de verschillende NOVEX-havengebieden maakt IenW zich hier sterk voor.

Goederenvervoer
Nederland is een belangrijk handelsland, waardoor veel goederen via onze (zee)havens en netwerken in-, uit- en doorgevoerd worden. Een robuust en veerkrachtig multimodaal en gedigitaliseerd goederenvervoersysteem is het antwoord op de grote uitdagingen waar Nederland voor staat als het gaat om de leveringszekerheid voor goederen en energie. De groei van mobiliteit, de klimaatopgave en de energietransitie zorgen voor nieuwe uitdagingen en daarom komen we in 2025 met een nieuwe beleidsagenda voor het goederenvervoer. Een agenda met maatregelen voor het versterken van de veerkracht, voor digitalisering, voor het verder ontwikkelen van de goederenvervoercorridors en deze aan te laten sluiten op regionale en internationale netwerken. Dat doen we samen met regionale en sectorale partijen door middel van realisatiepacten voor multimodale knooppunten en in overleg met onze buurlanden in het kader van bijvoorbeeld de TEN-T-netwerken. Met twee subsidieregelingen wordt de ingroei van laadinfra-structuur bij bedrijfsterreinen en de publieke laadinfrastructuur voor vrachtauto's versneld. Ook op verzorgingsplaatsen wordt ingezet op de opschaling van laadinfrastructuur zodat tijdig aan de Europese verordening Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) wordt voldaan. Bij Voorjaarsnota 2025 wordt de financiering van de ombouw en elektrificatie van de verzorgingsplaatsen bezien. Op het gebied van digitalisering richten we ons op publiek-private samenwerking, bijvoorbeeld via het Digitaal Platform Logistiek. Daarnaast passen we de Europese verordeningen toe, zoals de European Maritime Single Window environment (EMSWe) en de electronic Freight Transport Information (eFTI) om papierloos transport te bevorderen.

Binnenvaart en Vaarwegen
De binnenvaart vormt een belangrijke schakel in onze logistiek en is van groot maatschappelijk belang. Daarom moet ook deze bedrijfstak beter inspelen op de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en klimaatverandering. In de actieagenda 'Toekomst Binnenvaart' zijn deze thema's uitgewerkt met de Binnenvaarttafel onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. In 2025 werkt de Binnenvaarttafel verder aan de invulling van de actieagenda.

Als gevolg van klimaatverandering hebben onze vaarwegen steeds vaker te maken met bedreigingen als droogte en hoog water. IenW brengt nationaal in kaart hoe we onze vaarwegen begaanbaar houden en wil in 2026 de eerste maatregelen presenteren. Internationaal gaan we door met onze inzet voor betrouwbare vaarwegen, via zowel de Centrale Commissie voor

de Rijnvaart (CCR) als ook via de Europese Commissie (onder andere in het kader van de herziene TEN-T-verordening). Binnen de CCR wordt toegewerkt naar een masterplan Rijn. Daarnaast wordt onder Nederlands voorzitterschap van de CCR gewerkt aan een aantal andere prioriteiten, namelijk de samenwerking met de EU, verduurzaming van de binnenvaartvloot, Smart Shipping en overgangsbepalingen voor het kleine schip.

Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur
Gelet op onze sterk toenemende belangen op de Noordzee, de geopolitieke ontwikkelingen en de verslechterde veiligheidssituatie in de wereld, vraagt de bescherming van de infrastructuur op de Noordzee om versterking. Hiervoor heeft het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur opgesteld. Specifiek worden de middelen in 2025 ingezet voor het opschalen van sensorcapaciteit, investeringen in ICT-hardware en software, het maken van een gezamenlijk opleidings-, trainings- en oefenprogramma en de ontwikkeling van responssysteem waarmee adequaat kan worden gereageerd op incidenten op de Noordzee.

Water en Bodem Sturend
Water en bodem zijn voortaan bepalend voor de inrichting van ons land. In 2025 zet het programma Water Bodem Sturend (WBS) onverminderd in op dit nieuwe principe. Dit doen we met nationaal beleid en bestuurlijke samenwerking in het kader van de Nota Ruimte en met de ruimtelijke voorstellen van 12 provincies en 16 NOVEX-gebieden. Ook is er een zogeheten 'borgingskalender' opgesteld met alle instrumenten die op dit moment in beeld zijn voor de realisatie van WBS. Om te leren van de praktijk zoeken we de voorhoede op, zowel via bestuurlijk overleg als via de WBS-taskforce en concrete casussen, zoals in de regio Zwolle, de groene metropoolregio Arnhem-Nijmegen en in Friesland. In de deltaregio Zwolle bijvoorbeeld, waar de IJssel, Vecht en Zwarte Water uitmonden in het IJsselmeer, moeten water- en bodemcondities een cruciale rol spelen bij de bouw van 50.000 woningen. IenW ziet erop toe dat deze aspecten zorgvuldig worden meegenomen in de plannen.

In ontwerpateliers laten we zien wat het principe van 'Water en Bodem Sturend' precies betekent voor het gebied. In 2024 hebben we Kern Prestatie Indicatoren (KPI's) ontwikkeld waarmee we de lange termijneffecten van hittestress, risico op wateroverlast en beschikbaarheid zoetwater kunnen monitoren.

Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater
Het kabinet werkt aan een gezonde, vitale en klimaatbestendige bodem en voldoende grondwater van goede kwaliteit. Daarvoor is nodig dat activiteiten en de milieueisen die we aan die activiteiten stellen in lijn zijn met de kenmerken van het water- en bodemsysteem in het betreffende gebied. In het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater wordt dit in samenhang bezien. Dit programma is een uitwerking van de beleidsbrief «Water en Bodem Sturend», de «Nationale Omgevingsvisie» en de Structuurvisie Ondergrond (STRONG).

Herijking bodemregelgeving
Het project Herijking bodemregelgeving moet zorgen voor solide en toekomstbestendige bodemregelgeving. Hierin zijn bodem en (grond)water beschermd en wordt er een goede balans tussen het beschermen en het benutten van de bodem bereikt. In fase 1 is eind 2023 gestart met het oppakken van de knelpunten uit de uitvoeringspraktijk. In 2025 gaat

fase 2 van start, die een meer fundamentele aanpassing van sommige onderdelen van de bodemregelgeving behelst. Hier wordt nieuw beleid verankerd, bijvoorbeeld met betrekking tot vitale bodems. Daarnaast zijn primaire bouwgrondstoffen nodig voor maatschappelijke opgaven, waaronder woningbouw. Er wordt ook een strategie voor zand- en grindwinning ontwikkeld. Verder blijven we medeoverheden ondersteunen bij het saneren van vervuilde terreinen, zodat die beschikbaar komen voor woningbouw en het ontwikkelen van bedrijventerreinen.

Klimaatadaptatie
Klimaatverandering voltrekt zich met duidelijk merkbare gevolgen. Zo krijgen we in Nederland steeds vaker te maken met hevige regenbuien die wateroverlast veroorzaken, langere perioden van droogte en ander extreem weer. We zullen ons moeten aanpassen. Daarom maken we in 2025 een herziening van de nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS). Deze wordt in 2026 ter besluitvorming aangeboden. Hierin wordt onder andere gewerkt aan beleidsrichtingen voor de IenW-netwerken (watersysteem, wegen, vaarwegen en spoorwegen) zodat klimaatadaptatie kan worden verankerd in het werk van Rijkswaterstaat en ProRail. In 2025 werken we daarnaast aan de praktische toepassing van het ruimtelijk afwegingskader, de landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Vanuit de aanbevelingen van de beleidstafel wateroverlast en hoogwater zetten we onder meer in op waterbewust gedrag, mogelijke invoering van een waterlabel en gevolgbeperking. Ook verkennen we de impact van een vergelijkbare bui zoals die in Limburg is gevallen ('waterbom' juli 2021). Verder gaat het KNMI steeds eerder en gerichter waarschuwen om risico's terug te dringen en schade en slachtoffers te beperken.

Internationale inzet op water en klimaatadaptatie
Nederland zet zich ook in om andere landen te ondersteunen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid en waterzekerheid. De Internationale Klimaatstrategie, de Nederlandse Internationale Water Ambitie (herijking 2024) en het «UAE framework for global climate resilience» vanuit de UNFCCC zijn hierbij onze kaders.

We delen onze kennis en leren van andere landen. Dat doen we via programma's Partners voor Water, Blue Deal, DRSS, Water as Leverage en IPDC. Ook helpen we Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en het maatschappelijk middenveld hun expertise in het buitenland in te zetten. We beïnvloeden het water- en klimaatbeleid van internationale organisaties en processen. We zetten water en klimaatadaptatie op de kaart bij andere sectoren, zoals bij de landbouw, stedelijke ontwikkeling en de financiële sector. Wereldwijd dragen we bij dat water en bodem meer sturend kunnen zijn in economische besluitvorming en ruimtelijke ordening. Belangrijke mijlpalen in 2025 zijn de COP30-klimaattop in Brazilië en de voorbereidingen voor de VN-waterconferentie in 2026.

Waterveiligheid
Voor Nederland met zijn laaggelegen ligging en vele rivieren, geldt dat het werken aan de waterveiligheid nooit af is. Dijken beschermen ons al eeuwen en houden het land leefbaar en veilig. Maar mede door de klimaatverandering zien we de opgaven toenemen. Daarom is het belangrijk om onze dijken te blijven versterken. Het kabinet herijkt daarom samen met de waterschappen het Hoogwater Beschermingsprogramma (HWBP). Enerzijds door het scherper bepalen van de dijkversterkingsopgaven (waarbij eerdere bandbreedtes worden verkleind) en anderzijds het verbeteren van de sturing en aanpak van het HWBP en vernieuwen van lopende financiële

afspraken. Eind 2025 worden hierover bestuurlijke afspraken gemaakt. Ook wordt het instrumentarium voor het beoordelen van primaire keringen verder doorontwikkeld.

Ruimte voor de Rivier
In 2024 is het Programma onder de Omgevingswet Integraal Riviermanagement (POW IRM)/Ruimte voor de Rivier gestart. Het POW IRM gaat over de inrichting van het rivierengebied en bevat de opgaven en ambities voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur en ecologische waterkwaliteit en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Om deze opgaven en ambities te realiseren zijn in het POW op hoofdlijnen keuzes gemaakt over de rivierbodemligging en over de beschikbaarheid van voldoende ruimte voor de opgaven in het rivierengebied. In 2025 wordt verder gewerkt aan een hernieuwd programma Ruimte voor de Rivier.

Noordzeebeleid
In 2025 wordt gewerkt aan de uitvoering van het Programma Noordzee 2022-2027 (PNZ), waarin ook een tussentijdse wijziging (ook wel bekend als Partiële Herziening) is aangekondigd. De vaststelling van de PH is voorzien rond november 2025. Samen met de partijen van het Noordzeeoverleg streven we naar een zorgvuldige balans tussen alle vormen van gebruik van de Noordzee, waaronder windparken, scheepvaart, zandwinning, visserij en defensie. Verder wordt de tweede actualisatie van Mariene Strategie deel 1 (MS1) aan de Europese Commissie gerapporteerd. MS1 bevat een beoordeling van de huidige milieutoestand van de Noordzee, de beschrijving van de gewenste goede milieutoestand, doelen en indicatoren. Daarnaast wordt het KRM-monitoringsprogramma MS2 voorbereid. Ook werken we op Europees niveau aan herziening van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. Tot slot wordt de samenwerking met Noordzeelanden in het Greater North Sea Basin Initiative verder uitgewerkt.

Kaderrichtlijn Water
Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten voeren ook in 2025 de maatregelen van de stroomgebiedbeheerplannen 2021-2027 uit. Daarnaast loopt het Impulsprogramma Kaderrichtlijn Water (KRW) om met een stevige, aanvullende inzet eind 2027 te voldoen aan de Europese eisen. Andere actielijnen hiervoor zijn: (1) het tijdig realiseren van maatregelen en het aanpakken van obstakels in bijvoorbeeld de planning of regelgeving; (2) het uitwerken van integrale, ruimtelijke maatregelen, zoals het beekherstel; (3) er wordt geïntensiveerd op de maatregelen in de stoffenketen, van bron tot zuivering en vergunningverlening en handhaving; (4) afspraken worden verankerd in regelgeving. Hierbij wordt ook invulling gegeven aan de constateringen genoemd door de EC in de inbreukprocedure tegen Nederland, die zich met name richt op de regelmatige herziening van verleende vergunningen voor onttrekkingen en lozingen.

De tussenevaluatie van de KRW van eind 2024 wordt verwerkt tot concrete afspraken en maatregelen. Daar waar uitzonderingen aan de orde zijn worden deze gemotiveerd en er is aandacht voor het voorkomen en voorbereiden op rechtszaken. De resultaten van deze actielijnen benutten we bij de voorbereiding van de stroomgebiedbeheersplannen 2028-2033. Daartoe wordt in 2025 het KRW-werkprogramma en de resterende beheerskwesties vastgesteld.

Drinkwater
Voldoende drinkwater is voor burgers en bedrijven vanzelfsprekend en dat willen we ook zo houden. Daarom zetten we in op een robuuste drinkwatersector en een afgestemd vraag en aanbod. De verwachting is dat er in 2030 jaarlijks circa 100 miljoen m^3 drinkwater extra geproduceerd moet worden. Daarom werkt IenW in 2025 samen met de drinkwaterbedrijven, decentrale overheden en andere stakeholders aan het blijvend beschikbaar houden van voldoende drinkwater en om drinkwater te besparen.

Zoetwater
In 2025 werken Rijk en regio's aan de invoering van maatregelen die zijn afgesproken in het 'Deltaprogramma Zoetwater Fase 2 2022-2027'. Deze zijn bedoeld om Nederland weerbaar te maken tegen zoetwatertekorten in 2050. Ook werken we aan de onderbouwing van keuzes en maatregelen voor de herijking van de Deltabeslissing 2026 en verankering daarvan in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033. Eind 2025 is de conceptversie klaar van ontwikkelpaden en maatregelen. Aan de hand hiervan kan de ministerraad beslissen over de ambitie, strategie en zoetwaterverdeling in het hoogwatersysteem en over de landelijke maatregelenpakketten voor het Deltaprogramma Zoetwater Fase 3. Deze beslissingen zullen transparantie bieden over de te verwachten regionale verzilting en watercondities voor alle functies.

CBS-factsheet brede welvaart
Met de factsheet Brede Welvaart van het CBS over IenW-beleidsterreinen wordt invulling gegeven aan de motie-Hammelburg c.s. om bredewelvaartsindicatoren zichtbaar te maken op politieke verantwoordingsmomenten als analyse-instrumentarium.

Aan de hand van de gebruikte indicatoren voor IenW zijn verbeteringen te zien in toegang tot infrastructuur, met een toename in emissiearm vervoer. Ook is te zien dat de emissies van fijnstof en verzurende stoffen zijn afgenomen. Tegelijk zijn er zorgelijke trends op de thema's water en geluid. Het ministerie waardeert de input uit de CBS factsheet en werkt hard om de scores op die terreinen voor de lange termijn te verbeteren. Het gaat vaak om complexe opgaven in de beleidsagenda. Daarbij kijkt IenW naar de effecten hier en nu, elders en later.

2.2 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen

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

Herstel en veerkrachtplan
In oktober 2023 is het aangepaste Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan(HVP) goedgekeurd, inclusief een REPowerEU-hoofdstuk. Het Nederlandse HVP bestaat uit 50 maatregelen. IenW geeft uitvoering aan de volgende zes maatregelen:
- Programma European Rail Traffic Management System
- Programma veilige, slimme en duurzame mobiliteit
- Programma Intelligente Wegkantstations
- Programma Luchtvaart in Transitie

– Project Zero Emission Services
– Project Digitale Infrastructuur Logistiek

Over de voortgang van de implementatie van het HVP wordt de Kamer tweejaarlijks geïnformeerd. In het voorjaar van 2024 is dit gebeurd door middel van het Nationaal Hervormingsprogramma en in het najaar volgt een Kamerbrief.

Nederland heeft op 24 mei 2024 het eerste betalingsverzoek ter waarde van € 1,3 miljard ingediend bij de Europese Commissie. IenW is voor het eerste betaalverzoek verantwoordelijk voor de uitvoering en verantwoording van de mijlpaal «Planstudie Kijfhoek Belgische Grens» en het borgen van de financiële belangen van de Unie voor de relevante maatregelen van IenW. Over de beoordeling van het eerste betalingsverzoek door de Europese Commissie wordt de Kamer te zijner tijd geïnformeerd.

Nederland is voornemens om eind 2024 het tweede betalingsverzoek bij de Europese Commissie in te dienen. Over de indiening en beoordeling van dit tweede betalingsverzoek wordt de Kamer te zijner tijd geïnformeerd.

2.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

Hieronder worden de mutaties ten opzichte van de vastgestelde begroting 2024 weergegeven. De mutaties uit de 1e Suppletoire Begroting 2024 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de 1e Suppletoire Begroting 2024. De belangrijkste beleidsmatige mutaties t.o.v. de 1e suppletoire begroting 2024 worden hieronder uitgesplitst en toegelicht. Een verdere toelichting op deze mutaties is opgenomen in de verdiepingsbijlage van deze begroting.

Tabel 2 Belangrijkste beleidsmatige uitgavenmutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)							
	Art.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand begroting 2024 (inclusief NvW)		**15.251.537**	**23.844.340**	**14.561.587**	**13.803.571**	**13.189.544**	**13.927.750**
Mutaties 1e suppletoire begroting 2024		– 965.023	– 9.104.616	1.340.445	1.492.650	1.296.281	636.643
Stand 1e suppletoire begroting 2024		14.299.314	14.758.124	15.902.032	15.296.221	14.485.825	14.564.393
Belangrijkste mutaties							
1) Taakstellingen hoofdlijnenakkoord	divers	0	– 46.184	– 220.887	– 227.746	– 242.255	– 242.394
2) Inrichting artikel 15 Vrachtwagenheffing	15	0	0	379.484	650.784	674.004	734.946
3) Kasschuiven HXII	divers	– 195.174	74.296	– 65.867	83.148	61.657	20.414
- waarvan Klimaatfonds	divers	– 60.239	– 46.925	1.931	58.077	32.952	– 5.972
- waarvan Nationaal Groeifonds	divers	– 43.595	45.836	– 4.914	– 1.947	– 18.438	23.058
- waarvan Regulier budget	divers	– 91.340	75.385	– 62.884	27.018	47.143	3.328
4) Bijstelling beschikbaarheidsvergoeding OV (COVID-maatregel)	16	– 2.758	0	0	0	0	0
5) Overboekingen ministeries	divers	– 21.228	– 97.673	– 64.086	– 60.625	– 64.851	– 81.824
- waarvan Nationaal Groeifonds met HXII	18	– 4.378	– 4.577	27.172	33.895	22.575	5.384
- waarvan i.h.k.v. Klimaatfonds met HXII	divers	266	25.685	8.438	18.638	30.438	43.438
- waarvan vanuit de Aanvullende Post met HXII	18	753	2.552	18.423	18.510	11.125	4.938
- waarvan overig met HXII	divers	12.508	– 131.836	– 145.004	– 145.790	– 145.022	– 144.784
- waarvan met MF en DF	26	– 30.377	10.503	26.885	14.122	16.033	9.200
6) Overboekingen HXII/fondsen	divers	– 394.197	– 337.844	– 369.500	– 470.426	– 425.435	– 382.251
- waarvan LPO Deltafonds	26	56.183	59.403	63.343	56.072	56.258	51.364
- waarvan LPO Mobiliteitsfonds	26	324.334	332.151	317.234	309.422	293.045	327.430
- waarvan overig	26	13.680	– 53.710	– 11.077	104.932	76.132	3.457
7) kaderaanpassing MF	26	0	– 508.000	– 98.000	0	93.000	0
Overige mutaties	divers	45.698	– 69.585	6.296	121.139	111.525	137.408
Stand ontwerpbegroting 2025		**14.125.852**	**14.110.978**	**15.838.972**	**15.862.921**	**15.118.905**	**15.132.943**

Toelichting

1. Op 16 mei 2024 is het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof gepubliceerd. Hierin zijn vijf taakstellingen opgenomen die IenW direct raken: een taakstelling op het ambtenarenapparaat, een subsidietaakstelling, een taakstelling op de specifieke uitkeringen (SPUK's), een taakstelling op het non-Official Development Assistance (ODA) budget van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS), en een taakstelling op de Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.
2. Vanaf de Begroting 2025 wordt een apart artikel op de beleidsbegroting opgenomen voor de Vrachtwagenheffing (VWH). Zo kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op één plek op de begroting worden weergegeven. Alle uitgaven worden gefinancierd uit de netto opbrengsten van de VWH. Met deze mutatie wordt artikel 15 ingericht, waarbij dus de verwachte opbrengsten worden geraamd op het ontvangstenbudget en het uitgavenbudget daaraan gelijk wordt gezet. De kosten voor de invoering van de VWH als mede het stimuleringspakket Terugsluis, zijn voorgefinancierd vanuit het MF. De terugbetaling van het stimuleringspakket wordt met deze mutatie ook gelijk overgeboekt naar het MF. De terugbetaling van de invoeringskosten wordt bij de 1e suppletoire begroting 2025 structureel verwerkt.
3. Voor diverse dossiers wordt budget over de jaren geschoven, de omvangrijkste kasschuiven worden hier toegelicht:

- NGF: De belangrijkste kasschuif is voor het Maritiem Masterplan (MMP) waar € 20,3 miljoen van 2024 en € 1,8 miljoen van 2026 t/m 2029 naar 2025 wordt overgeboekt. Vanwege onzekerheid over in welk jaar de voorschotbetalingen vallen is afgesproken alle voorschotten in 2025 te betalen.
- KF: € 41,4 miljoen uit 2024 en € 29,9 miljoen uit 2025 worden voor subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) naar 2027 en 2028 geschoven om aan te sluiten bij de gepubliceerde regeling en de meest actuele inschattingen van de RVO.
- Regulier: Voor de subsidie Walstroom zeehavens is er € 36,2 miljoen uitde jaren 2024 t/m 2026 naar latere jaren geschoven om beter aan te sluiten bij de realistische ramingen.

4. De raming van de benodigde generale middelen voor de beschikbaarheidsvergoeding OV-regeling 2022 worden op basis van de meest actuele monitorinformatie bijgesteld (- € 2,8 miljoen).
5. Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting. Per saldo wordt € 390,2 miljoen overgeboekt naar andere hoofstukken in de periode 2024 t/m 2029:
   - Vanuit het Nationaal Groeifonds worden aanvullende middelen overgeboekt voor het Maritiem Masterplan, waarmee wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector (€ 110,0 miljoen in 2024 t/m 2029).
   - Vanuit het Klimaatfonds wordt cumulatief € 126,9 miljoen overgeboekt naar HXII. Het gaat met name om middelen voor emissieloos varen op waterstof in de binnenvaart. Het kabinet heeft bij de voorjaarsbesluitvorming 2024 aangekondigd dat alle brandstoffen die worden geleverd aan de binnenvaart onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS2) worden gebracht. Met deze middelen kan de sector ondersteund worden bij de benodigde aanpassingen van schepen.
   - Er wordt per saldo € 46,4 miljoen overgeboekt vanuit andere departementen naar het MF en DF in de periode 2024 t/m 2029. Deze boekingen lopen via het voedingsartikel 26 op HXII. Voor het MF gaat het met name om een bijdrage vanuit het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voor de tweede module van de opdracht Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt (MIVSP-II) binnen het programma Wind op Zee. Voor het DF betreft de omvangrijkste overboekingen een boeking vanuit het Ministerie van EZK voor de voortzetting van het programma Wind op Zee en net op Zee beheertaken.
   - Er wordt € 42,7 miljoen overgeboekt vanuit de stikstofmiddelen op de begroting van LVVN om de zeevaart te verduurzamen. Hiervoor worden 3 pilots opgezet: de eerste pilot is batterij-elektrisch varen in havengebieden, de tweede pilot is bevoorradingsschepen die draaien op waterstof en de laatste pilot gaat om elektrificatie van havenmaterieel.
   - Van de resterende overboekingen tussen Hoofdstuk XII en andere begrotingshoofdstukken gaat er per saldo € 699,9 miljoen naar andere begrotingingen in de periode 2024 t/m 2029. De meest omvangrijke is de overboeking naar het Provinciefonds van een deel van de structurele middelen van Motie Bikker (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29), bedoeld om de in 2024 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid van het vervoer te verbeteren. De middelen gaan structureel over en na 2 jaar op in de Algemene Uitkering van het Provinciefonds.

6. Per saldo is € 2,4 miljard overgeboekt vanuit Hoofdstuk XII naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in de periode 2024 t/m 2029. Voor beide fondsen gaat het met name om de toedeling van de loon- en prijsbijstelling. Daarnaast is de omvangrijkste overboeking met het MF een overboeking vanuit MF naar artikel 16 voor NS-tarieven. In 2023 heeft de Kamer met het amendement-Bikker (36410A, nr. 10) de tariefsverhoging van de NS tarieven over 2024 (8,7%) eenmalig afgewend. Om te voorkomen dat de tarieven in 2025, naast de reguliere prijsontwikkeling van 2025, alsnog stijgen met deze 8,7% extra, heeft het kabinet besloten de kosten voor 2025 evenredig over de reiziger, NS en IenW te verdelen. De middelen voor deze demping voor 2025 komen uit de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds, nadat deze middelen in het juiste ritme zijn gezet. En er is een boeking van MF naar HXII voor de realisatie van walstroom bij rijksligplaatsen. Voor het DF betreft de omvangrijkste mutatie de overboeking vanuit HXII voor de implementatie van de Europese richtlijnen CER en NIS2. Onder deze richtlijnen zullen organisaties binnen de vitale sector Water hun cyberweerbaarheid moeten verhogen. Met deze middelen worden de organisatie hierbij ondersteund met advies, oefeningen, informatieuitwisseling en bijstand.
7. In het Voorjaar is op het MF kritisch gekeken naar de budgetten en zijn er middelen naar latere jaren toe geschoven om zo een meer realistische begroting te creëren. Deze exercitie is herhaald in de huidige ontwerpbegroting conform de begrotingsregels van het kabinet-Schoof. Zodoende is er een additionele kaderaanpassing geweest op het MF van in totaal € 606 miljoen. Over de gehele looptijd van het fonds is de kaderaanpassing budgetneutraal. Voor een uitgebreidere uitleg verwijzen we naar de ontwerpbegroting 2025 van het Mobiliteitsfonds.

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

	Art.	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand begroting 2024 (inclusief NvW)		**86.555**	**40.938**	**35.086**	**28.786**	**28.996**	**28.086**
Mutaties 1e suppletoire begroting 2024							
Stand 1e suppletoire begroting 2024		77.903	40.922	40.987	30.339	29.096	28.186
Belangrijkste mutaties							
1) Inrichting artikel 15 Vrachtwagenheffing	15	0	0	539.000	1.084.000	1.087.000	1.082.000
2) Bijstelling beschikbaarheidsvergoeding OV (COVID-maatregel)	16	– 1.700	0	0	0	0	0
Overige mutaties	divers	1.860	168	168	168	168	168
Stand Ontwerpbegroting 2025		**78.063**	**41.090**	**580.155**	**1.114.507**	**1.116.264**	**1.110.354**

Toelichting

1. Met deze mutatie wordt artikel 15 ingericht, waarbij de verwachte opbrengsten worden geraamd op het ontvangstenbudget. Alle uitgaven worden gefinancierd uit de netto-opbrengsten van de VWH.
2. Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) is de verwachting dat er minder ontvangsten zullen binnenkomen.

2.4 Openbaarheidsparagraaf

De Wet open overheid (Woo) schrijft in artikel 3.5 Openbaarheidsparagraaf voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens m.b.t. het transparanter maken van de organisatie en de verbetering van de informatiehuishouding. In de jaarlijkse verantwoording (het jaarverslag) wordt reflecterend beschreven wat er

is bereikt en gedaan met de toegekende middelen. In de voorliggende paragraaf zijn de beleidsvoornemens van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor het jaar 2025 beschreven. Ingegaan wordt op de drie hoofdonderdelen uit de Woo: 1. Actieve openbaarmaking, 2. Passieve openbaarmaking en 3. Verbetering van de informatiehuishouding.

Actieve openbaarmaking
Voor actieve openbaarmaking sluit IenW aan bij het tempo en de koers die rijksbreed wordt ingezet. Met een stapsgewijze aanpak sorteert IenW voor op de openbaarmaking van de verplichte informatie-categorieën uit de Woo (art. 3.3). Voor een aantal van de verplichte categorieën is de huidige werkwijze beschreven en is bekend hoe de gewenste werkwijze eruit dient te zien. Deze aanpak wordt in de komende periode gebruikt voor het beschrijven van de overige informatiecategorieën, waarbij ook de rijksbrede ontwikkelingen worden betrokken.

T.b.v. de inspanningsverplichting Woo (art. 3.1) maakt IenW al documentatie openbaar. Daarnaast er is er een onderzoek uitgevoerd om op basis van al openbaar gemaakte informatie meer informatie uit eigen beweging openbaar te maken.

Daarnaast maakt IenW bij Kamerstukken aan het parlement de onderliggende beslisnota's openbaar. Stappen zijn gezet om met monitoring de naleving van de werkwijze te borgen binnen de organisatie. Rijksbreed wordt binnenkort een onderzoek onder parlementsleden, journalisten en rijksambtenaren gestart naar de beslisnota's. De uitkomsten uit dit onderzoek kunnen leiden tot aanscherping van de werkwijze. Daarnaast zijn stappen gezet om kwalitatieve managementinformatie te genereren voor het uit eigen beweging actief openbaar maken van informatie.

Passieve openbaarmaking
De ingezette koers om de doorlooptijden van de afhandeling van Woo-verzoeken te verkorten 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 krijgt invulling, in samenhang met de Woo-contactpersoon en het actief openbaar maken van Woo-verzoeken en besluiten. Hierbij sluit IenW zoveel mogelijk aan op de rijksbrede koers en ontwikkelingen.

Verbetering van de informatiehuishouding
Het ministerie van IenW heeft voor de implementatie van de Woo en Archiefwet een concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding opgesteld. Met het plan wordt inzichtelijk gemaakt wat de totale opgave inhoudt, welke ambities IenW stelt, langs welke ontwikkelpaden (richten/inrichten/verrichten) er invulling wordt gegeven aan de implementatie van de Woo en Archiefwet en welke activiteiten en initiatieven (doel en planning) er (gaan) spelen. IenW werkt nauw samen met het coördinerend departement BZK, het rijksbrede programma Open Overheid en partijen en leveranciers in het landschap. De ondersteuning voor de informatiehuishouding bij IenW wordt verder geprofessionaliseerd en versterkt, met daarbij aandacht voor: professionals, volume en aard van informatie, informatiesystemen, bestuur en naleving. De volgende acties zijn ingezet:

Professionals (IV-professional en rijksambtenaren)
Het Kwaliteitsraamwerk IV-professional (KWIV-profielen) is geïmplementeerd. De naleving en monitoring daarvan is in de lijn geborgd. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden maakt IenW gebruik van de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen (leerhuis). Daarnaast is er aandacht voor communicatie naar en hulpmiddelen voor managers en medewerkers.

Volume en aard van informatie
IenW versterkt de structuur in de informatie, koppelt en stemt systemen beter op elkaar af om zo de aard en omvang van de informatie beter te beheersen en te ontsluiten. Het in de loop der jaren divers geworden ICT-landschap wordt geconsolideerd en meer geüniformeerd, een actie die meerdere jaren zal vragen. IenW draagt interdepartementaal bij aan de omgang, opslag en archivering van nieuwe media (sociale media, berichtenapps, websites en e-mails). Er zijn departementale werkgroepen gestart ten behoeve van het wegwerken van papieren archief, e-mailarchivering (als voorbereiding op de rijksbrede werkwijze en technische oplossing) en het toepassen van het DuTo-raamwerk (duurzame toegankelijkheid) in de praktijk.

Informatiesystemen
Er wordt geïnvesteerd in aanvullende instrumenten en hulpmiddelen om de informatie zo goed mogelijk te ontsluiten en te publiceren zodat de informatie te zijner tijd elektronisch kan worden overgedragen aan het Nationaal Archief. IenW maakt zoveel mogelijk gebruik van Rijksbreed ontwikkelde voorzieningen. En IenW heeft de eerste stappen gezet in de vervanging van het DMS-systeem.

Bestuur en naleving
Het concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding is vastgesteld in de bestuursraad van IenW. De departementale voortgang en sturing verloopt via de bestuursraad en de reguliere lijn P&C-cyclus. Daarnaast wordt conform de rijksbrede afspraak jaarlijks een volwassenheidsmeting uitgevoerd en wordt twee keer per jaar over de financiën gerapporteerd aan de regeringscommissaris informatiehuishouding (BZK). Recent is de tweejaarlijkse monitor van de Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed ingevuld. De uitkomsten uit beide zelfevaluaties staan centraal bij het vaststellen van de stand van zaken en het inzetten van verbeteracties.

2.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) is meer dan een overzicht van evaluaties en beoogt gestructureerd inzicht te verschaffen in de strategische prioriteiten, impact van programma's en zo bij te dragen aan een lerende overheid. Dit helpt om het beleid te verbeteren en toekomstige besluitvorming te ondersteunen. Via de SEA krijgt het ministerie waardevol inzicht in de impact van het beleid op diverse gebieden., gepland en uitgevoerd. De SEA is een dynamisch proces dat regelmatig wordt geactualiseerd om in te spelen op veranderende beleidsbehoeften en uitdagingen.

De SEA van IenW vervult daarmee een essentiële rol bij het beoordelen en verbeteren van het beleid met betrekking tot infrastructuur, watermanagement en milieu. Als verantwoordelijk ministerie voor het formuleren en implementeren van beleid op deze terreinen is het van belang om de effectiviteit en efficiëntie van genomen maatregelen te monitoren.

In artikel 11, 14, 16 en 18 zijn evaluatieonderzoeken uit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds opgenomen. Dit is in lijn met de toezegging aan de Kamer tijdens het begrotingsonderzoek van 23 november 2022.

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

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. IenW kent de volgende hoofdthema's: Water en Bodem, Mobiliteit en Milieu en Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die vrijwel geheel samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle thema's eens per 4 tot 7 jaar onderwerp te zijn van een beleidsdoorlichting/periodieke evaluatie.

Tabel 4 Planning Strategische Evaluatieagenda

DGWB

Thema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Integraal Waterbeleid	Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	Jaarlijks	lopend	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.	11
	Monitoring: Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	2024	lopend	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: Evaluatie Programma Noordzee	2025/2026	lopend	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geëvalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan is in 2023 een beleidstheorie opgesteld.	11
	Ex-post synthese: Artikel 11 Integraal Waterbeleid	2028	te starten	De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11
Bodem en Ondergrond	Ex-post synthese: Artikel 13 Bodem en Ondergrond	2027	te starten	**De vorige beleidsdoorlichting van artikel 13 is afgerond in 2020 en betrof de onderzoeksperiode 2012–2018. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2019–2025.**	13

DGMo

Thema	Type onderzoek	Afronding		Toelichting onderzoek	Artikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Ex-post synthese: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2024	lopend	De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is afgerond in 2017 en betrof de onderzoeksperiode 2011 – 2015 (documentatie: Wegen en	14

			verkeersveiligheid | Rijksfinanciën). De huidige beleidsdoorlichting heeft betrekking op de periode 2016 – 2022. Er zijn thans nog geen conclusies beschikbaar.	
Monitoring: Rapportage Rijkswegennet	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
Ex-ante: halvering verkeersslachtoffers	2024	lopend	Naar aanleiding van de uitkomsten van de SWOV-studie «Kiezen of delen» wordt gekeken of een extra stap mogelijk is. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt de komende tijd gekeken hoe we deze extra stap kunnen zetten. Er moet gekeken worden hoe betaalbaar, uitvoerbaar en haalbaar de extra maatregelen zijn. Daarnaast moet gekeken worden of er voldoende draagvlak voor is in de samenleving, waarbij ook het samenspel met andere overheidsdoelen van belang is.	14
Ex-post: Evaluatie Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030	2025	te starten	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.	14
Monitoring: Staat van de Verkeersveiligheid	Jaarlijks	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
Monitoring: M&E Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit	2027	te starten	Het samenwerkingsprogramma bevordert het gebruik van deelmobiliteit in samenwerking met regionale partners en gemeenten. De effecten van het programma op het gebruik van deelmobiliteit zullen worden gemeten om inzicht te krijgen in de effectiviteit van de genomen maatregelen.	14
Monitoring: Vergroenen reisgedrag (coalitieakkoord)	Jaarlijks tot 2030	lopend	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd	14
Ex-post: Evaluaties implementatie RED II en AFIR	Jaarlijks	lopend	Op basis van de in het Klimaatakkoord gemaakte afspraken over Duurzame Energiedragers vinden er evaluaties plaats op de implementatie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) en de EU Verordening Infrastructuur Alternatieve brandstoffen (AFIR) en wordt er een nationaal implementatie plan opgesteld voor de AFIR.	14
Monitoring: Voortgangsrapportage Nationale agenda laadinfrastructuur	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 weergeven (van personenauto tot vrachtwagen en binnenvaartschip). Daarnaast wordt ook de voortgang van de acties van de NAL-regio's en van de verschillende werkgroepen gerapporteerd.	14
Ex-post: Campagneresultaten Bandenspanning	Jaarlijks	lopend	De Rijksoverheid voert het hele jaar door campagnes. Dit zijn de rapportages van de effectonderzoeken naar campagnes uit het betreffende jaar, waaronder de campagne voor Bandenspanning.	14
Monitoring: Bandenspanning	Jaarlijks	lopend	Periodiek onderzoek naar de ontwikkeling van de bandenspanning van Nederlandse auto's. De focus ligt op de correctheid van de bandenspanning in relatie tot de voorgeschreven adviesspanning.	14
Monitoring: Jaarlijkse werkgeversenquete	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

DGWB					
Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post synthese: Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	2025	te starten	De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is afgerond in 2018 en betrof de onderzoeksperiode 2010–2016. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2017–2023.	16
DGLM					
Thema	**Type onderzoek**	**Afronding**	**Status**	**Toelichting onderzoek**	**Artikel**
Luchtvaart	Ex-post: Periodieke rapportage Artikel 17 luchtvaart	2024	lopend	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 hoe deze kan worden vergroot.	17
Scheepvaart en Havens	Ex-durante: Staat van de Infra RWS	Jaarlijks	lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurl ijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	18 en MF
	Ex ante Roadmap Brandstoftransitie	2024	lopend	Door RVO wordt in opdracht van IenW de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart opgesteld. Hierin worden de meest waarschijnlijke transitiepaden uitgewerkt voor verschillende vlootsegmenten, en wordt in kaart gebracht wat dit betekent voor de toekomstige brandstofmix in de zeevaart. Deze roadmap wordt opgesteld in samenwerking met partijen uit de gehele brandstofketen gericht op de zeevaart, van brandstofproducenten tot reders en havens.	18
	Ex post Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 en de subsidie aan Zero Emission Services	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 Groei Fondsproject (het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groei Fonds). 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
	Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2029	te starten	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
DGMI					
Thema	**Type onderzoek**	**Afronding**	**Status**	**Toelichting onderzoek**	**Artikel**
Lucht en Geluid	Ex post: lokaal geluidbeleid	2025	te starten	In beeld brengen ontwikkelingen en resulaten	20
	Ex durante: effectonderzoek saneringsmaatregelen	2024	lopend	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen	20
	Ex post: bijdrageregeling sanering verkeerslawaai	2027	te starten	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20
	Monitoring: slaapverstoring	Jaarlijks	lopend	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring	20
	Ex post: Geluidsregels omgevingswet	2029	te starten	Evaluatie van de werking van de geluidsregels in de Omgevingswet. Hierin wordt betrokken omgaan met afwegingsruimte.	20
	Ex post synthese: Geluid	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.	20

DGWB					
				Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet- en regelgeving inhoudelijk. Een beleidsevaluatie in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.	
	Ex post: Geluidmaatregelen	2025	te starten	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC)	20
	Ex-ante: Onderzoek aanvullende maatregelen WHO-advieswaarden	2024	lopend	Deze verkenning loopt nog en wordt dit jaar uitgebracht. De Kamer wordt hierover geïnformeerd bij de nieuwe Uitvoeringsagenda van het SLA.	20
	Ex post synthese: Schone Lucht Akkoord	2026	te starten	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. Het NSL loopt tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.	20
Duurzaamheid	Ex post synthese: artikel 21 Circulaire Economie	2026	te starten	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
	Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	2025	te starten	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.	
	Monitoring: Denim Deal	2024	lopend	In 2020 is de Green Deal Circulaire Denim (Denim Deal) gesloten. Ondertekenaars hebben daarin aangegeven jaarlijks data aan te leveren over hun voortgang op de 3 afgesproken doelen gedurende de looptijd van de deal (tot eind 2023). In 2021 is een nulmeting opgeleverd waarin het vertrekpunt voor de doelen wordt geschetst. In de volgende jaren zal de voortgang daarop worden weergegeven. In juni 2024 wordt de laatste monitor aan de TK gestuurd.	21
	Verkenning: Reparatie	2024	lopend	IenW overweegt om in samenwerking met Techniek Nederland een register op te zetten waarin reparateurs staan die de benodigde opleidingen hebben gedaan om als professioneel reparateur bekend te mogen staan. Om dit register ook echt te doen bijdragen aan meer reparatie, is het nodig te weten welke verwachtingen consumenten die een reparateur zoeken van zo'n register hebben en welke informatie erop te vinden moet zijn om ze ertoe aan te zetten voor reparatie te kiezen in plaats van vervanging van defecte apparaten. Daarop richt dit onderzoek zich.	21
	Preliminary study into standardization of plastic reusable packaging	2024	lopend	Het rapport stelt dat standaarden voor herbruikbare bekers op korte termijn mogelijk zijn, mits hier meer coördinatie op komt. Op dit moment wordt een standaad ontwikkeld voor herbruikbare bekers.	21

DGWB					
	Pressure cooker trajectory supermarkets	2024	lopend	SUPZero heeft concrete acties uitgewerkt die supermarkten gezamenlijk kunnen nemen om pre-competitief te werken aan plastic reductie en hergebruik. In 2024 wordt dit uitgewerkt in een «Reuse Roadmap 2030 voor supermarkten».	21
	Ex-ante: Wegwerp plastics	2024	lopend	Gedragsonderzoek naar drivers en belemmeringen voor hergebruik bij de consument: bij de overgang naar hergebruik spelen consumentengewoonten en percepties een grote rol, men is gewend aan wegwerp. Dit onderzoek brengt in kaart hoe consumenten meegenomen kunnen worden om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met meer hergebruik.	21
	Ex-ante: Onderzoek Afvalstof of product	2024	lopend	Onderzoek ten behoeve van overige acties uit de verkenningen uit 2021 op het terrein van de beoordeling van afvalstof of product (zie ook kamerbrief Opvolging verkenningen Taskforce Herijking Afvalstoffen, 1 maart 2021 (zie ook TK, 32 852-140). Dit ondersteunende onderzoek is naar verwachting nodig om verder uitwerking te geven aan de resterende acties uit de kamerbrief van 21 maart 2021. Het treffen het opstellen van diverse ministeriële regelingen en handreikingen en het inrichten van een kennisplatform voor omgevingsdiensten bij hun beoordeling van materiaalstromen om kennis op te doen en uit te wisselen. Momenteel wordt er zowel aan de ministeriële regelingen en handreikingen als aan de oprichting van het Kennisplatform gewerkt. Dat laatste samen met IPO, VNG en Omgevingsdienst NL.	21
	Ex-ante: Onderzoek Circulair Materialenplan	2024	lopend	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan, brengt de m.e.r. de milieueffecten in beeld voor de belangrijkste nieuwe beleidsvoornemens die mogelijk een plek krijgen in het CMP. Speerpunt bij de m.e.r. vormt de hoogwaardige verwerking van materiaalstromen. Het m.e.r. onderzoek loopt nog. De resultaten en beleidsreactie daarop zullen samen met het ontwerp CMP in het najaar van 2024 naar de Tweede Kamer worden gezonden ihkv de inspraakprocedure.	21
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex post synthese: Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2025	te starten	de aanbevelingen uit de laatste Beleidsdoorlichting in 2018 zijn uitgevoerd en er is voldaan aan de Motie Koerhuis. Deze acties maken dat het beleidsartikel 22 beter gestructureerd is en er meer aandacht is voor een sluitende beleidscyclus. Vragen voor deze nieuwe beleidsdoorlichting zijn: is de samenhang van de doelstellingen onder het artikel duidelijk, zijn de diverse dossiers voorzien van beleidstheorieën en wordt er voldoende data verzameld om doelmatigheid en doeltreffendheid te meten.	22
	Ex-post: Programma Robuust Basisnet	2024	lopend	in 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water	22

DGWB					
	Ex-post: Project Aankoopregeling/Basisnet	2025	te starten	de afgelopen 10 jaar is door RWS uitvoering gegeven aan de Beleidsregel verwerven van woningen langs Basisnetroutes. De opdracht nadert zijn eind. Een evaluatie moet inzichten opleveren over het proces. Mogelijk wordt er in de toekomst een nieuw project gestart., dan kunnen de leerpunten uit deze evaluatie meteen worden toegepast.	22
	Ex-post: COVID-Vuurwerkregeling	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
	Ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2026	te starten	de evaluatie richt zich op de vraag op welke wijze de aanpak van asbestdaken is gerealiseerd	22
	Ex-durante: Cogem	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.	22
	Ex-durante: Impulsprogramma Chemische Stoffen	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
	Ex-durante: ZBO-evaluatie ANVS	2025	te starten	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
	Ex-durante: Financiele Zekerheidsstelling Ontmanteling	2025	te starten	Doel van de financiële zekerheidstelling is het - zoveel als redelijker wijs 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
	Ex-durante: VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	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

Een verdere onderbouwing van de strategische evaluatie agenda van IenW is opgenomen in «Bijlage 6: Strategische Evaluatie Agenda». Een interactieve weergave van het totaal van het ingeplande en uitgevoerde onderzoek van het Rijk is beschikbaar op www.rijksfinanciën.nl.

Voor het meest recente overzicht van afgeronde evaluaties en doorlichtingen IenW wordt verwezen naar het jaarverslag IenW 2023 bijlage 3: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek.

2.6 Overzicht risicoregelingen

In dit overzicht worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die door IenW zijn verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet.

Tabel 5 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2023	Geraamd te verlenen 2024	Geraamd te vervallen 2024	Uitstaande garanties 2024	Geraamd te verlenen 2025	Geraamd te vervallen 2025	Uitstaande Garanties 2025	Garantie-plafond	Totaal plafond
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	162		30	132		30	102		
	Totaal	162		30	132		30	102		

Toelichting
Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door Ernst & Young (EY), is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingskrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd. In 2025 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 102.000.

Tabel 6 Overzicht verstrekte leningen (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande lening in andere valuta	Uitstaande lening	Looptijd lening
Artikel 17 Luchtvaart	Hypothecaire lening Winair	– 147	300	31-1-2024

Toelichting
De verstrekte lening betreft een hypothecaire lening aan Winair op het luchthavengebouw van Winair ter waarde van $ 4,5 miljoen (USD). Daarmee kan het bedrijf, dat essentieel is voor de interinsulaire verbinding van Saba en Sint-Eustatius, op korte termijn blijven opereren. De uitstaande lening betrof begin 2022 een bedrag van € 3,8 miljoen. In 2022 heeft een aflossing van € 0,9 miljoen op deze lening plaatsgevonden. Daarmee betreft de uitstaande lening begin 2023 € 2,9 miljoen. In 2023 heeft een aflossing van € 3,1 miljoen

op deze lening plaatsgevonden. Daarmee betreft de uitstaande lening eind 2023 – € 0,1 miljoen. De lening wordt in dollars afgelost en vanwege de koersverschillen is er in euro's meer afgelost dan er is uitgeleend, vandaar de negatieve waarde. In dollars staat er per 31-12-2023 nog $ 0,3 miljoen open welke begin 2024 is afgelost.

2.7 Budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord

Hoofdlijnenakkoord
Op 16 mei 2024 is het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof gepubliceerd. Uit de budgettaire bijlage volgt dat aan de begrotingen van IenW geen middelen zijn toegevoegd. Wel staat er in totaal € 2,5 miljard gereserveerd op de Aanvullende Post voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningbouw.

In het hoofdlijnenakkoord zijn vijf taakstellingen opgenomen die IenW direct raken: een taakstelling op het ambtenarenapparaat, een subsidietaakstelling, een taakstelling op de specifieke uitkeringen (SPUK's), een taakstelling op het non-Official Development Assistance (ODA) budget van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS), en een taakstelling op de Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen. In onderstaande tabel is de budgettaire verwerking inzichtelijk gemaakt op artikelniveau. Een verdere specificatie op deze mutaties is opgenomen in Bijlage 3. De taakstellingen zijn zo technisch en beleidsarm mogelijk verwerkt in deze begroting en kunnen in de 1e suppletoire begroting 2025 nog herschikt worden, zodra de verdere uitwerking van het regeerprogramma afgerond is.

Tabel 7 Budgettaire verwerking van de taakstellingen uit het hoofdlijnenakkoord (bedragen x € 1.000)					
	2025	2026	2027	2028	2029
Totale taakstelling	**– 51.184**	**– 228.887**	**– 234.746**	**– 249.255**	**– 246.394**
1. Apparaat	**– 22.764**	**– 44.167**	**– 62.417**	**– 81.424**	**– 90.335**
HXII artikel 23 - KNMI	– 944	– 944	– 944	– 944	– 944
HXII artikel 24 - ILT	– 2.296	– 2.296	– 2.296	– 2.296	– 2.296
HXII artikel 98 - kerndepartement	– 3.934	– 3.934	– 3.934	– 3.934	– 3.934
HXII artikel 98 - opgave 2026-2029	0	– 21.367	– 39.617	– 58.624	– 67.535
MF artikel 12 & 15 - RWS	– 12.501	– 12.501	– 12.501	– 12.501	– 12.501
DF artikel 5 - RWS	– 3.125	– 3.125	– 3.125	– 3.125	– 3.125
2. Subsidies	**– 18.592**	**– 30.321**	**– 31.740**	**– 24.826**	**– 21.084**
HXII artikel 11	– 68	– 152	– 202	– 29	– 26
HXII artikel 13	– 1.150	– 2.766	– 4.301	– 4.131	– 4.659
HXII artikel 14	– 11.370	– 12.778	– 11.923	– 9.606	– 9.277
HXII artikel 16	– 1.369	– 1.491	– 2.283	– 3.183	– 3.589
HXII artikel 17	– 220	– 185	– 97	– 156	– 177
HXII artikel 18	– 3.171	– 10.961	– 9.769	– 4.613	– 517
HXII artikel 19	– 15	0	0	0	0
HXII artikel 20	0	0	0	0	0
HXII artikel 21	– 907	– 1.671	– 2.675	– 1.831	– 2.064
HXII artikel 22	– 322	– 317	– 490	– 1.277	– 775
3. SPUK's	**0**	**– 143.499**	**– 128.318**	**– 130.776**	**– 125.908**
HXII artikel 11	0	– 573	– 394	– 260	– 200
HXII artikel 13	0	– 9.309	– 9.307	– 10.200	– 9.700
HXII artikel 14	0	– 1.660	– 1.480	– 80	0
HXII artikel 20	0	– 2.841	– 2.839	– 2.838	– 2.839
HXII artikel 25	0	– 109.988	– 109.988	– 109.988	– 109.988
MF artikel 12	0	– 5.290	– 1.279	– 5.800	0
MF artikel 14	0	– 13.618	– 2.911	– 1.590	– 3.181
MF artikel 15	0	– 220	– 120	– 20	0
4. HGIS	**– 4.828**	**– 2.900**	**– 5.271**	**– 5.229**	**– 5.067**
HXII artikel 11	– 4.388	– 2.495	– 4.535	– 4.202	– 4.072
HXII artikel 19	– 440	– 405	– 736	– 1.027	– 995
5. KF waterstof en batterijen	**– 5.000**	**– 8.000**	**– 7.000**	**– 7.000**	**– 4.000**
HXII artikel 14	– 5.000	– 8.000	– 7.000	– 7.000	– 4.000

Toelichting

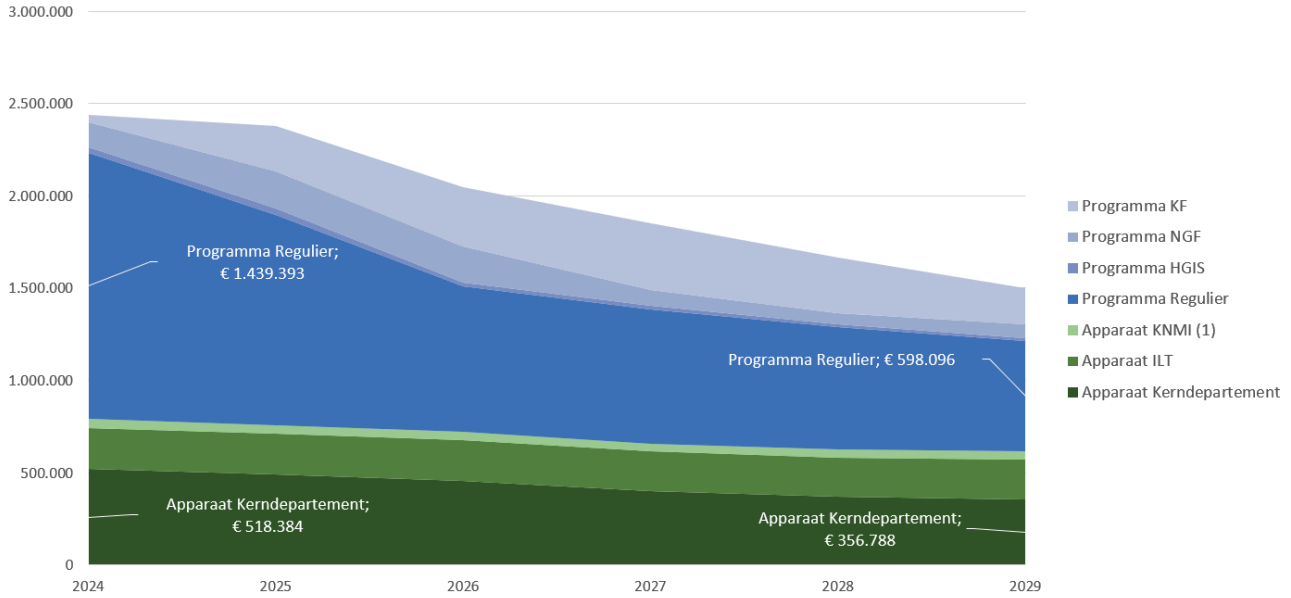
1. *Apparaat*: het doel van het kabinet-Schoof is om de apparaatsuitgaven structureel met 22% te verminderen. Voor IenW betekent dit een opgave van € 22,8 miljoen in 2025 oplopend tot structureel € 90,3 miljoen vanaf 2029. Van de toegewezen taakstelling is de opgave van 2025 meerjarig verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW. De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt.
2. *Subsidies*: het subsidiebudget wordt met ca. 25 miljoen per jaar verlaagd, wat neerkomt op een verlaging van 26% in 2029. De taakstelling is per beleidsartikel technisch ingepast bij regelingen waar voldoende budgettaire ruimte aanwezig is om dit tijdelijk op

te vangen. De verdeling kan in de 1e suppletoire begroting 2025 nog herschikt worden, zodra de verdere uitwerking van het regeerprogramma afgerond is en inhoudelijke weging kan plaatsvinden.

3. *Specifieke uitkeringen (SPUK's)*: in het hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. Deze korting is verwerkt in de Ontwerpbegroting 2025 en bedraagt voor IenW ca. 130 miljoen per jaar. Dit raakt vooral de Brede Doel Uitkering (BDU) aan twee vervoerregio's, de regeling voor sanering verkeerslawaai en de regeling voor bodemsanering. De overheveling naar het Gemeente- of Provinciefonds vindt op een later moment plaats.
4. *Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) non-ODA*: de non-ODA middelen worden met ca. 5 miljoen per jaar verlaagd. Uitgaven die verplicht zijn op basis van een verdrag, zijn hiervan uitgezonderd. Voor IenW komt de taakstelling neer op een verlaging van 46% van de niet verdragsrechtelijke HGIS-uitgaven. Dit raakt voornamelijk het project Partners voor Water.
5. *Klimaatfonds (KF) waterstof en batterijen:* Het budget voor de subsidie Waterstof in Mobiliteit (SWIM) wordt verlaagd met € 31,0 miljoen. Dit volgt uit een ombuigingen van € 1,2 miljard op de rijksbrede Klimaatfondsmiddelen voor waterstof en batterijen. De taakstelling is naar rato verdeeld over de verschillende budgetten. Het budget voor waterstof in binnenvaart is tevens verlaagd, maar deze taakstelling is ingepast op de reservering die hiervoor nog op de KF-begroting staat.

Omvang beleidsbegroting HXII 2024 – 2029 na verwerking taakstellingen
In onderstaand figuur is de omvang van de programma- en apparaatsbudgetten van de beleidsbegroting HXII na verwerking van de taakstellingen in beeld gebracht. De Vrachtwagenheffing (artikel 15), BDU (artikel 25), en de voeding van de fondsen (artikel 26) zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. Daarmee zijn de effecten van de taakstelling op de BDU van € 110,0 miljoen per jaar, het RWS-aandeel in de apparaatstaakstelling tranche 2025 van € 15,6 miljoen per jaar, en de taakstelling op de SPUK's op de fondsen niet zichtbaar in onderstaand figuur.

Figuur 4 Omvang beleidsbegroting HXII (bedragen x € 1.000)



1: KNMI betreft enkel de voeding uit artikel 23 en is excl. het programmabudget op dat artikel

Toelichting
Zowel het programma- als apparaatsbudget op de beleidsbegroting van IenW loopt af:

– *Apparaat*: de taakstelling op het apparaat betekent in de praktijk een reductie van 31% op het kerndepartement van 2024 naar 2029, omdat IenW al een autonome krimp van 14% kent. Daarnaast neemt ook het budget van de ILT en het KNMI af. Het RWS-aandeel in de apparaatstaakstelling voor 2025 is ingepast op de fondsen en is daarmee niet zichtbaar in bovenstaand figuur.
– *Programma*: het reguliere programmabudget daalt met 58% in 2029 ten opzichte van 2024. Dit is deels te verklaren door de taakstellingen op subsidies en SPUK's, en deels door tijdelijke budgetten vanuit o.a. het Klimaatakkoord. De NGF en Klimaatfonds (KF) budgetten alsmede het HGIS budget zijn afzonderlijk inzichtelijk gemaakt in de figuur hierboven. Het HGIS budget daalt met 50% van 2024 naar 2029. De NGF- en KF-projecten zijn tijdelijk van aard en zullen na deze begrotingsperiode snel aflopen.

De afloop van budgetten vergt tijdige aandacht van IenW voor doelmatige inzet van middelen en alternatieve beleidsinstrumenten. Er wordt werk gemaakt van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) met als doel om meer inzicht in beleidsthema's te krijgen en continue verbetering van beleid en uitvoering te stimuleren.

3. Beleidsartikelen

3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

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

De doelstelling is er op gericht om samen met anderen te zorgen voor:
- de bescherming van Nederland tegen hoogwater,
- verantwoord (mede-)gebruik en ruimtelijke ordening van de zee,
- duurzaam en veilig gebruik van het water-bodemsysteem dat bestand is tegen wateroverlast en droogte en blijvend kan voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

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

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

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**43.237**	**223.040**	**41.526**	**38.089**	**38.737**	**52.169**	**57.263**
Uitgaven	**52.905**	**82.861**	**86.491**	**81.910**	**73.895**	**57.484**	**51.381**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen Waterbeleid	44.019	56.117	58.911	50.395	44.729	32.290	28.931
2 Waterveiligheid	1.851	2.432	3.141	3.291	3.291	3.291	3.308
3 Grote oppervlaktewateren	630	895	1.734	1.734	1.734	1.734	1.732
4 Waterkwaliteit	6.405	23.417	22.705	26.490	24.141	20.169	17.410
Ontvangsten	**109**	**250**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

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

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Integraal Waterbeleid zijn 3 specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

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

Tabel 10 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**
Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.	Zorg voor waterveiligheid, toekomstbestendig rivierenbeleid en gezonde, duurzaam en veilig gebruikte Noordzee en Oceanen.	Nederland klimaatbestendig en waterrobuust in te richten en bijdragen aan klimaatadaptatie over de landsgrenzen als onderdeel van het internationale waterbeleid.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Weerbaarheid van Nederland tegen zoetwatertekorten in 2050.	1. Voorkomen van overstromingen.	1. Nederland klimaatbestendig in 2050, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte.
2. Schoon en gezond water voor mens, dier en plant.	2. Toekomstsbestendig rivierenbeleid.	2. De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn bestuurlijk of wettelijk verankerd.
3. Beperking van schade van afval- en proceswaterlozingen op oppervlaktewater.	3. Gezond, duurzaam en veilig gebruikte Noordzee en oceanen.	3. Een grotere mondiale impuls voor klimaatadaptatie en integraal waterbeheer door kennisuitwisseling.
Meetbare gegevens		
1. Behalen basisbeschermingsniveau t.o.v. referentiesituatie en doelstelling 2050		
2. Afnemen van het economisch risico t.o.v. referentiesituatie en doelstelling 2050		
Beleidsinformatie		
1. De Staat van de Noordzee		

Algemene doelstelling
Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.
2. Monitoringsprogramma Caribisch Nederland
3. Ecologische en chemische waterkwaliteit
4. Nationale zoetwaterstrategie
5. Toekomstvisie rivierengebied

Specifieke doelstelling 1: Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
Motivering
De waterbeschikbaarheid komt voor alle functies van de economie (drinkwater, natuur, landbouw, industrie, scheepvaart) verder onder druk te staan. Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van hogere temperaturen, droogte in de 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. 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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Weerbaarheid van Nederland tegen zoetwatertekorten in 2050.
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 in evenwicht zijn tot droge periodes die vaker dan 1:20 jaar voorkomen.

Subdoelstelling 2: Schoon en gezond water voor mens, dier en plant.
Goede waterkwaliteit voor mens, dier en plant is van cruciaal belang voor de samenleving om alle diensten te kunnen leveren. Het KRW doelbereik 2027 is een EU verplichting die behaald moet worden maar ook na 2027 blijft het zorgen voor een goede waterkwaliteit van groot belang.

Subdoelstelling 3: Beperking van schade van afval- en proceswaterlozingen op oppervlaktewater.
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.

Specifieke doelstelling 2: Zorg voor waterveiligheid, toekomstbestendig rivierenbeleid en gezonde, duurzaam en veilig gebruikte Noordzee en Oceanen.

Motivering

Nederland is kwetsbaar voor overstromingen, ook al is de kans op een overstroming klein. Zonder primaire waterkeringen zou ongeveer 60% 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. Werken aan de bescherming tegen overstroming blijf noodzakelijk, zeker ook gezien de effecten van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging en hogere rivierafvoeren.

Subdoelstellingen

Subdoelstelling 1: Voorkomen van overstromingen.

De ambitie is om te zorgen dat Nederland de best beschermde delta ter wereld blijft. Het waterveiligheidsdoel is:

1. Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heef uiterlijk in 2050 ten minste een basisbeschermingsniveau van 1 op 100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar.
2. Daarnaast 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.

Als basis voor het bereiken van de doelen van het waterveiligheidsbeleid gelden sinds 1 januari 2017 nieuwe veiligheidsnormen voor de primaire waterkeringen. Bij het realiseren van de waterveiligheidsdoelen staat het voorkomen van een overstroming voorop. Dat gebeurt door dijken, duinen, dammen en stormvloedkeringen te beheren, te onderhouden en te versterken, door rivierverruimende maatregelen te nemen en zandsuppleties in het kustfundament uit te voeren.

Subdoelstelling 2: Toekomstsbestendig rivierengebied.

Binnen het programma Integraal Riviermanagement (IRM) werken het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten de komende decennia aan een toekomstbestendig Maas- en Rijnsysteem. Dat als systeem goed functioneert, meervoudig bruikbaar en duurzaam te beheren is. En een (economisch) aantrekkelijk rivierengebied mogelijk maakt met een optimale balans tussen hoogwaterveiligheid, natuur en waterkwaliteit, zoetwaterbeschikbaarheid en bevaarbaarheid.

Subdoelstelling 3: Gezond, duurzaam en veilig gebruikte Noordzee en oceanen.

IenW is coördinerend ministerie voor het beleid op het Nederlandse deel van de Noordzee, voor Europese samenwerking op de Noordzee en de Noordoost Atlantische Oceaan, en draagt bij aan beleid ten bate van gezonde, veilige en duurzaam gebruikte oceanen. Het ministerie is coördinerend voor de toepassing van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (samen met LVVN) en de Kaderrichtlijn Mariene Ruimtelijke Planning en coördineert nationaal Noordzeebeleid en internationale samenwerking, waaronder het OSPAR-verdrag. Zo werkt IenW aan de gezondheid en het veilig en duurzaam gebruik van het Nederlandse deel van de Noordzee en breder aan de gezondheid en het duurzaam gebruik van zeeën en oceanen.

En draagt aldus samen met LVVN bij aan de verbetering van de ecologische draagkracht van zeeën en oceanen en aan een zorgvuldige ruimtelijke belangenafweging tussen uiteenlopende doelen voor duurzaam gebruik zoals de energietransitie, blauwe economie, voedselproductie, transport en scheepvaartveiligheid. Daarnaast is IenW verantwoordelijkheid voor het mariene milieu in de Exclusief Economische Zone (EEZ) van Caribisch Nederland.

Voor het Nederlandse deel van de Noordzee en de Noordzee als geheel werkt IenW aan een gezonde Noordzee waar de diverse vormen van gebruik onderling in balans zijn en passen binnen de ecologische draagkracht, door toepassing van de kaderrichtlijnen Mariene Strategie en Mariene Ruimtelijke Planning, samenwerking binnen OSPAR en het Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI).

IenW werkt aan een gezond marien milieu van de zeeën van Caribisch Nederland, door uitvoering van het Nationale Natuur en Milieu Beleidsplan (NMBP) en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en met in achtneming van de verantwoordelijkheden van het ministerie van LVVN voor de coördinatie van het NMBP en biodiversiteit en koralen, en de Openbare Lichamen van de Caribische eilanden.

Specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust in te richten en bijdragen aan klimaatadaptatie over de landsgrenzen als onderdeel van het internationale waterbeleid.
Motivering
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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Nederland klimaatbestendig in 2050, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte.
Vele partijen moeten een bijdrage leveren aan een klimaatbestendig Nederland. IenW is coördinerend voor klimaatadaptatie, daarom is IenW is 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 (DRPA) 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. 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 BZK aan instrumenten om gemeenten en provincies richtlijnen te geven om vanuit het water en bodemsysteem de beste keus te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

Subdoelstelling 2: De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn 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.

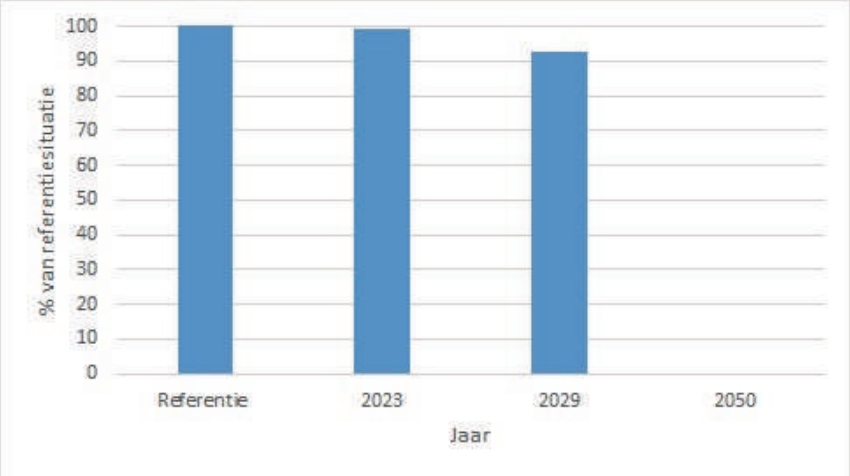
Subdoelstelling 3: Een grotere mondiale impuls voor klimaatadaptatie en integraal waterbeheer door kennisuitwisseling.
Nederland werkt samen met internationale organisaties en partnerlanden aan de uitvoering van de SDG 2030 agenda. Het Parijs klimaatakkoord is daarbij essentieel om het de weerbaarheid van mensen en ecosystemen tegen de gevolgen van klimaatverandering te vergroten». Nederlandse kennis over klimaatweerbaarheid en integraal watermanagement wordt gedeeld met partnerlanden via uitvoeringsprogramma's. De opgaven in de wereld op het gebied van adaptatie en watermanagement bieden kansen voor de Nederlandse watersector. Daarnaast zetten we in op het ophalen van specifieke kennis om nieuwe uitdagingen in Nederland op het gebied van water en klimaatadaptatie het hoofd te bieden. Nederland geeft financiële steun aan UN- en internationale organisaties en werkt nauw samen met deze organisaties om het mondiaal draagvlak voor inzet op water en klimaatadaptatie en SDG agenda te vergroten.

Meetbare gegevens Integraal waterbeleid
De opgaven en doelstellingen van dit artikel (Integraal waterbeleid) zijn nauw met elkaar verweven. Om die reden is er gekozen de meetbare gegevens en beleidsinformatie in samenhang met de doelstellingen te presenteren.

Onderstaand zijn de indicatoren «Hoogwaterbescherming» en «Economisch risico» opgenomen. De indicator hoogwaterbescherming geeft inzicht in de ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau. De indicator economisch risico schetst een beeld van het afnemen van het economische risico als gevolg van een overstroming. In de begroting van het Deltafonds zijn overige waterbeleid gerelateerde indicatoren opgenomen.

Hoogwaterbescherming
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 van het overstromingsrisico in de tijd afgezet.

Figuur 5 Ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v. de referentiesituatie

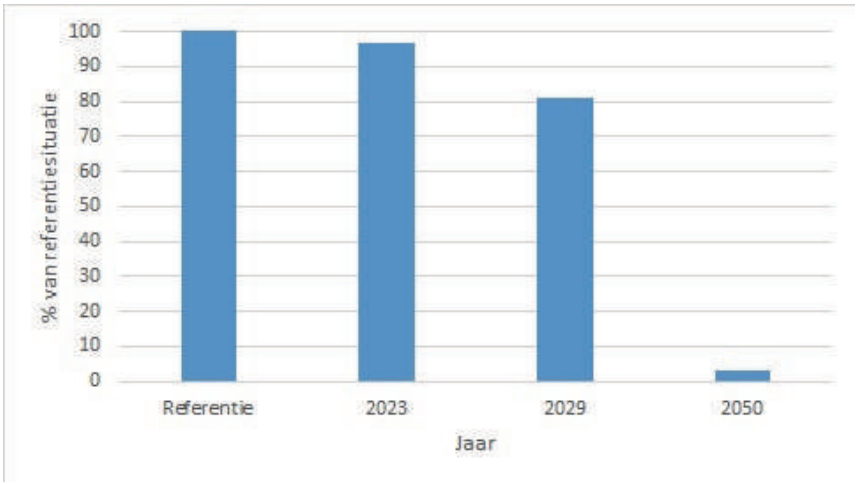


Het percentage 2023 is het percentage per 1 januari 2024
Bron: RWS, 2024. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

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

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

Figuur 6 Ontwikkeling in het afnemen van het economisch risico t.o.v. de referentiesituatie



Het percentage 2023 is het percentage per 1 januari 2024
Bron: RWS, 2024. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

Toelichting
Het (actuele) risico eind 2023 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot 1 januari 2024 in het HWBP; tot dan is 46 km dijk versterkt. De afname van het risico tot en met 2028 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen, zoals is opgenomen in het HWBP (196 km). Aangezien er tot 1 januari 2024 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico op 1 januari 2024 met 3% 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 2029 met 17% 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 2029 naar verwachting 7% lager t.o.v. de referentiesituatie.

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

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 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.

– *Monitoringsprogramma Caribisch Nederland*. Voor de zeeën van Caribisch Nederland wordt tussen 2024 en 2027 een monitoringsprogramma voor de waterkwaliteit ontwikkeld en geïmplementeerd, op basis waarvan indicatoren ontwikkeld en beleidsdoelstellingen ontwikkeld kunnen gaan worden en gerapporteerd kan gaan worden over de toestand van het mariene milieu.
– *Ecologische en chemische waterkwaliteit*. 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.
– *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.
– *Toekomstvisie rivierengebied*. In 2024 heeft het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) de gezamenlijke toekomstvisie op het rivierengebied klaar. Vastgesteld in een Programma onder de Omgevingswet (POW) voor IRM waarin ook nieuw beleid is opgenomen voor rivierbodemligging en afvoercapaciteit. En een gezamenlijke visie voor de toekomstige integrale samenwerking in het gebied. Voorafgaand aan deze vaststelling legt IRM in 2024 het Ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW), met een milieueffectrapportage als bijlage, ter inzage.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Water en Bodem Sturend
Eind 2022 is met de brief 'Water en bodem sturend' uitwerking gegeven aan de afspraak uit het coalitieakkoord om water en bodem sturend te maken voor de ruimtelijke planvorming. Hierbij zijn uitgangspunten, structurerende keuzes en maatregelen beschreven, die voor een deel tot een beleidswijziging zorgen. Het beleidskader van water en bodem sturend, dat ook is meegeven in gebiedsprocessen NPLG en NOVEX-startpakketten, heeft invloed op veel grote investeringsbeslissingen. Het beleid kan ertoe

leiden dat bepaalde kosten op langere termijn lager zullen zijn. Met water en bodem sturend worden publieke kosten voor risicomitigatie en schadelijke neveneffecten zo veel mogelijk voorkomen en niet worden afgewenteld.

Hoewel er voor water en bodem sturend geen specifieke extra middelen beschikbaar zijn gesteld, is er voor veel maatregelen wel financiering beschikbaar uit bestaande middelen. En kan er voor de maatregelen waarvoor dit niet geldt synergie gezocht worden met andere opgaven waar wel extra middelen voor beschikbaar zijn gesteld. De maatregelen uit de brief kunnen deels worden opgevangen binnen reeds voorgenomen rijksprogramma's zoals het Deltaprogramma, de KRW-maatregelen en het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater.

Kaderrichtlijn Water (KRW)
In het begin van 2023 is samen met de medeoverheden het KRW impulsprogramma opgezet, uitgewerkt en in gang gezet met 7 actielijnen met als doel om alles wat mogelijk is te doen om KRW doelbereik te realiseren. Kernpunten zijn stevig sturen op uitvoeren van de afgesproken maatregelen en gezamenlijk aanpakken van de risico's daarbij, uitwerken van aanvullend benodigde maatregelen en eind 2024 de tussenevaluatie KRW gereed. Er is onder leiding van de minister een Bestuurlijk Overleg KRW ingesteld om dit aan te sturen. Nadere toelichting over de Kaderrichtlijn Water kan gevonden worden op de begroting van het Deltafonds artikel 7.

Programma Noordzee
IenW coördineert de implementatie van het Programma Noordzee 2022-2027. Hierin stelt het Rijk de kaders voor ruimtelijk gebruik van de Noordzee in relatie tot de toestand van het mariene ecosysteem en voor het beleid gericht op het verbeteren van de milieutoestand. Vanaf 2023 wordt gewerkt aan een Partiële Herziening van dit Programma Noordzee. In de Partiële Herziening 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.

Caribisch Nederland
In 2025 wordt verder gewerkt aan het uitrollen van een monitoringprogramma voor het meten van de zeewaterkwaliteit inclusief zwerfafval, in de zeeën rondom de eilanden van Caribisch Nederland.

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. De norm is toekomstgericht en het is daardoor te verwachten dat de keringen nu nog niet voldoen aan de norm. In 2050 dienen de keringen wel aan de norm te voldoen. De eerste inschatting van de beheerders is dat ca. 2000 km versterkt moet worden (via het Hoogwaterbeschermingsprogramma) in de periode tot 2050. Dat is hoger dan de eerdere inschatting van 1500 km, maar het is nadrukkelijk een inschatting met nog veel onzekerheden. Daarom wordt de komende jaren

gewerkt aan het aanscherpen van de opgave. Ca. 1000 km van de opgave is al opgenomen in de programmering van het HWBP.
In de tweede beoordelingsperiode tot 2035 zullen beheerders hun primaire keringen opnieuw moeten beoordelen op basis van de actuele kennis en het beschikbare instrumentarium.

Internationale samenwerking
In het kader van internationale samenwerking heeft de VN Water Conferentie (maart 2023) in New York een nieuwe basis gelegd voor het versnellen van de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die in 2030 moeten zijn behaald met betrekking tot water en klimaatadaptatie. De inzet is vastgelegd in de 'Water Action Agenda' waarin ambities, programma's en committeringen zijn vastgelegd. In de komende jaren zal de Water Action Agenda om opvolging vragen evenals dekking van financiële middelen om de committeringen daadwerkelijk te borgen (zoals Valuing Water Initiative, Water as Leverage, International Panel for Deltas & Coastal Areas enz.). De Water Action Agenda geeft nadere invulling en richting aan de Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA) in de periode tot 2030. De rol van IenW is vooral gericht op kennisuitwisseling (halen en brengen), kennisontwikkeling, innovatie en capaciteitsopbouw centraal. Nederland positioneert zich als 'Center of Excellence' op het gebied van watermanagement en klimaatadaptatie in de wereld en draagt bij aan breed draagvlak via de bilaterale en multilaterale kanalen.

Ten aanzien van het oceanenbeleid wordt gewerkt aan het zo spoedig mogelijk ratificeren 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. Voorts wordt in 2025 het beleidskader voor oceanen herzien onder coördinatie van de minister van Buitenlandse zaken, waaronder het beleid voor de bescherming van het mariene milieu dat onder de Minister van IenW valt. In 2025 vindt de OSPAR ministersconferentie plaats, OSPAR is voor Nederland een belangrijke verdragsorganisatie voor de implementatie van onder meer de Kaderrichtlijn Maritieme Strategie.

Nationaal Groeifonds
In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn twee projecten in uitvoering, te weten Groeiplan Watertechnologie en NL2120. Het Groeiplan Watertechnologie beoogt nieuwe technologie voor de beschikbaarheid van (schoon) water te ontwikkelen en in de praktijk toe te passen. Voor dit project is het beschikbaar budget € 135,0 miljoen. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is het beschikbaar budget € 110,0 miljoen, waarvan € 40,0 miljoen voorwaardelijk. De projecten lopen tot 2034.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 11 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**43.237**	**223.040**	**41.526**	**38.089**	**38.737**	**52.169**	**57.263**
Uitgaven	**52.905**	**82.861**	**86.491**	**81.910**	**73.895**	**57.484**	**51.381**
1 Algemeen Waterbeleid	**44.019**	**56.117**	**58.911**	**50.395**	**44.729**	**32.290**	**28.931**
Opdrachten	*10.928*	*12.853*	*19.190*	*14.936*	*12.060*	*5.766*	*6.104*
Partners for Water (HGIS)	7.158	6.448	11.835	8.757	6.217	0	0
Overige HGIS opdrachten	1.949	1.554	500	0	0	0	0
Regie Innovatie	689	965	1.101	1.119	1.119	1.070	996
Overige opdrachten	1.132	3.886	5.754	5.060	4.724	4.696	5.108
Subsidies (regelingen)	*15.187*	*21.574*	*18.137*	*12.807*	*12.963*	*8.265*	*5.948*
Partners voor Water 5 (HGIS)	5.502	4.000	3.000	0	500	4.600	4.730
Overige HGIS subsidies	8.424	6.898	4.700	2.000	2.000	0	0
NGF project - NL2120	0	9.583	9.812	10.146	9.786	3.539	1.118
Overige subsidies	1.261	1.093	625	661	677	126	100
Bijdragen aan agentschappen	*17.299*	*17.141*	*16.483*	*16.024*	*16.037*	*15.856*	*16.879*
Bijdrage aan agentschap RWS	15.406	16.501	15.807	15.583	15.596	15.415	16.438
Bijdrage aan agentschap KNMI	952	640	676	441	441	441	441
Bijdrage aan agentschap RVO	941	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan medeoverheden	*0*	*3.384*	*4.351*	*5.878*	*2.919*	*2.403*	*0*
NGF project - NL2120	0	2.984	4.301	5.878	2.919	2.153	0
Overige bijdragen	0	400	50	0	0	250	0
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*605*	*1.165*	*750*	*750*	*750*	*0*	*0*
Overige bijdragen	605	1.165	750	750	750	0	0
2 Waterveiligheid	**1.851**	**2.432**	**3.141**	**3.291**	**3.291**	**3.291**	**3.308**
Opdrachten	*1.851*	*2.432*	*3.141*	*3.291*	*3.291*	*3.291*	*3.308*
Waterveiligheid	1.851	2.225	3.041	3.191	3.191	3.191	3.208
Overige Opdrachten	0	207	100	100	100	100	100
3 Grote oppervlaktewateren	**630**	**895**	**1.734**	**1.734**	**1.734**	**1.734**	**1.732**
Opdrachten	*630*	*895*	*1.734*	*1.734*	*1.734*	*1.734*	*1.732*
RWS Zuid-Westelijke Delta	331	425	1.077	1.077	1.077	1.077	1.075
Overige opdrachten	299	470	657	657	657	657	657
4 Waterkwaliteit	**6.405**	**23.417**	**22.705**	**26.490**	**24.141**	**20.169**	**17.410**
Opdrachten	*4.194*	*6.462*	*6.802*	*4.850*	*5.027*	*4.710*	*4.932*
Noordzee en oceanen	949	2.118	2.487	638	715	760	779
Overige opdrachten	3.245	4.344	4.315	4.212	4.312	3.950	4.153
Subsidies	*1.040*	*14.652*	*14.144*	*19.874*	*17.340*	*13.769*	*10.788*
NGF project - GPWT	0	13.440	13.322	19.052	16.728	13.769	10.788
Overige subsidies	1.040	1.212	822	822	612	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*41*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*1.130*	*2.303*	*1.759*	*1.766*	*1.774*	*1.690*	*1.690*
Ontvangsten	**109**	**250**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies, specifieke uitkeringen en Homogene Groep Internationale Samenwerking verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 56,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 19,2 miljoen).
- *HGIS Partners for Water (€ 11,8 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).
- *Overige HGIS opdrachten (€ 0,5 miljoen).* Dit betreffen de HGIS middelen ten behoeve van de KAWI opdrachten.
- *Regie Innovatie (€ 1,1 miljoen)* Dit betreffen de middelen voor diverse opdrachten en onderzoek voor kennis- en innovatie op het gebied van waterbeleid, zoals ondersteuning van het topteam, human capital en duurzaamheid.
- *Overige opdrachten* tellen per saldo op tot € 5,8 miljoen en betreffen middelen voor opdrachten op het gebied van waterbeleid, waaronder o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS).

2. Subsidies (€ 18,1 miljoen).
- *Partners voor Water (HGIS) (€ 3,0 miljoen)*. Partners voor Water is een subsidieprogramma waarvan het doel is om waterveiligheid en waterzekerheid te stimuleren in een delta, deltastad of stroomgebied in het buitenland.
- *Overige HGIS-subsidies (€ 4,7 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 landen, kennisinstellingen en financiële instanties (€ 2 miljoen).
- *NGF-project: NL2120 (€ 9,8 miljoen).* In 2024 is vanuit het Nationaal Groei Fonds (NGF) het programma NL2120 tot en met 2029 ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 9,8 miljoen in 2025.
- *Overige subsidies (0,6 miljoen)*. Dit betreffen de middelen ten behoeve van de subsidies KAWI en omgeving waddengebieden.

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 16,5 miljoen).
- De bijdrage aan RWS (€ 15,8 miljoen) heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

– De overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,7 miljoen) betreft met name een bijdrage aan het KNMI, waaraan diverse onderzoeken en analyses worden gevraagd die betrekking hebben op kennisontwikkeling ten behoeve van windklimaat en afvoerstatistiek rivieren, (versnelde) zeespiegelstijging en voor klimaatadaptatie.

4. Bijdragen aan medeoverheden (€ 2,3 miljoen).
Voor het jaar 2025 is een bedrag van € 2,3 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.

5. Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 0,8 miljoen).
Betreft de bijdrage aan de OESO voor de Global Commission for Economics of Water.

2. Waterveiligheid (€ 3,1 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

1. Opdrachten (€ 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. Daarnaast worden diverse opdrachten verstrekt om de Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) te implementeren in de vier (internationale) stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde.
– Tevens worden opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders, ontwikkeling van kennis en modellen ten aanzien van waterveiligheid in de kust- en riviergebieden, onder andere als gevolg van de klimatologische veranderingen.

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

1. Opdrachten (€ 1,7 miljoen).
De opdrachtverlening op het gebied van de grote oppervlaktewateren heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van de Wadden en de Zuid-Westelijke Delta (€ 1,0 miljoen). Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de Agenda voor het Waddengebied 2050.

4. Waterkwaliteit (€ 22,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 6,8 miljoen).
– *Waarvan Noordzee en oceanen (€ 2,5 miljoen)*. Er worden ook opdrachten verleend t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2027) en diverse andere opdrachten.
– Waarvan overig (€ 4,3 miljoen). Onder overige opdrachten valt *RWS (BOA) (€ 3,6 miljoen)*. De opdrachtverlening op het gebied van waterkwaliteit heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied de Kaderrichtlijn Water, emissieregistratie (water), monitoring van gewasbescherming en nutriënten en het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Daarnaast pleegt RWS inzet op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, OSPAR en

London Protocol). Tevens ondersteunt RWS in EU-comités en -raden en op internationale dossiers als de stroomgebieden van Maas, Rijn, Schelde en Eems.

2. Subsidies (€ 14,1 miljoen).
- *NGF-project: Groeiplan Water Technologie (€ 13,3 miljoen)*. De subsidieverlening heeft met name betrekking op de in 2024 verleende subsidie vanuit het Nationaal Groei Fonds, waarmee vanaf 2024 het Groeiprogramma Water Technologie voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen.
- *Overige subsidies (€ 0,8 miljoen)*. Onder de overige subsidies valt de Ocean Cleanup en een onderzoek voor het Kaderrichtlijn Water en Ecologie geraamd.

3. Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,8 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, JPI Oceans en de Internationale Zeebodemautoriteit.

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 5 (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

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

Tabel 12 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11

	2025
juridisch verplicht	86%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	14%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 86,5 miljoen) is 86% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2025 is voor 60% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2024 zijn aangegaan met een kaseffect in 2025 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 2025 is voor 100 % juridisch verplicht. Dit betreft o.a. het programma HGIS Partners voor Water 5 en de subsidies voor Blue Deal, het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), International Panel for Deltas and Coastal Areas, Dutch Wavemakers, het Nationaal Waterplan en Free Flow. De gereserveerde bedragen vanuit het Nationaal Groei Fonds voor de projecten NL2120 en GPWT zijn in 2024 toegezegd en zijn 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). 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 bijdragen zijn in 2024 beschikt via specifieke uitkeringen en zijn daarmee 100% juridisch verplicht.
5. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties**. Het beschikbare budget in 2025 is voor 100% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de structurele contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast wordt bijgedragen aan de High Level Panel on Water (HLPW), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), the Economic Commission for Europe van de United Nations (UN/ECE), de Deltacoalitie Water en Diplomatie en aan de Verenigde Naties (VN), die onder andere het gevolg zijn van een tweetal Memoranda of Understanding.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

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

Tabel 13 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid		392.945	654.706	576.282	527.246	373.092
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid		167.535	150.786	157.715	178.013	192.523
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid		**560.480**	**805.492**	**733.997**	**705.259**	**565.615**
waarvan						
01.01	Grote projecten waterveiligheid	36.004	60.122	35.119	163.582	6.634
01.02	Ontwikkeling waterveiligheid	490.979	716.188	666.251	520.841	541.258
01.03	Studiekosten	33.497	29.182	32.627	20.836	17.723

Tabel 14 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		59.237	49.030	68.146	42.780	11.804
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening						
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		**59.237**	**49.030**	**68.146**	**42.780**	**11.804**
waarvan						
02.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	48.097	46.830	65.946	41.780	11.804
02.03	Studiekosten	11.140	2.200	2.200	1.000	

Tabel 15 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het Deltafonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing		397.223	351.487	333.286	397.933	447.252
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing						
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing		**397.223**	**351.487**	**333.286**	**397.933**	**447.252**
waarvan						
03.01	Exploitatie	8.261	14.181	17.098	16.844	16.643
03.02	Onderhoud en vernieuwing	388.962	337.306	316.188	381.089	430.609

Tabel 16 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet		96.590	91.586	62.915	62.699	62.894
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet						
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet		**96.590**	**91.586**	**62.915**	**62.699**	**62.894**
waarvan						
04.02	GIV/PPS	96.590	91.586	62.915	62.699	62.894

Tabel 17 Extracomptabele verwijzing naar artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Deltafonds aan artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven		449.652	563.793	605.614	579.845	599.119
Andere ontvangsten van artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven						
Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven		**449.652**	**563.793**	**605.614**	**579.845**	**599.119**
waarvan						
05.01	Apparaat	312.729	321.914	314.853	309.703	309.952
05.02	Overige uitgaven	76.648	131.435	153.204	151.339	148.834
05.03	Investeringsruimte	55.400	98.760	126.257	44.913	41.500
05.04	Reserveringen	4.875	11.684	11.300	73.890	98.833

Tabel 18 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds (x € 1.000)						
		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		159.786	270.977	304.037	62.064	49.679
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		0	0			
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit		**159.786**	**270.977**	**304.037**	**62.064**	**49.679**
waarvan						
07.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	83.314	180.031	182.789	3.508	0
07.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	55.245	76.874	115.423	57.467	48.759
07.03	Studiekosten	21.227	14.072	5.825	1.089	920

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 19 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord									
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Visserij: innovatie LVVN (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	485	1.222	1.189	1.189	1.189	1.189	1189	1.189	1.189
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW (€ 24,7 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	933	2.859	4.400	3.599	3.103	2.683	2.503	2.375	1.929
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP, EZK (€ 21 miljoen)	0	0	3.000	9.000	9.000	0	0	0	0
Versterking toezicht NVWA, LVVN (€ 14 miljoen)	1.352	772	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	2.000
Veilige doorvaart windparken, IenW (€ 13,7 miljoen)	0	0	0	2.000	2.264	2.264	2264	2.264	2.668
Totaal: € 82,7 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMFAF)	**2.770**	**4.853**	**10.089**	**17.288**	**17.056**	**7.636**	**7.456**	**7.328**	**7.786**

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 20 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 11 (x € miljoen)			
	2023	2024	2025
Vrijstelling leidingwaterbelasting voor grootgebruikers	98	108	110

3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Zorgen voor schone, veilige en vitale bodem en ondergrond door in te zetten op duurzaam beheer en regeneratief gebruik ervan in relatie tot klimaatverandering en de toenemende druk op de ruimte vanuit o.a. milieu, wonen, energie en economie. En het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.

Onder het beheer- en gebruik van het water-bodemsysteem vallen vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, kabels en leidingen en bodemenergie. Deze worden aangepakt in relatie met maatschappelijke opgaven als energietransitie, klimaatadaptatie, winning van bouwgrondstoffen en vanuit de bredere samenhang met de structurerende keuzes van Water en Bodem Sturend in vertaling naar uitvoerbaar en toekomstbestendig beleid.

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

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

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**127.442**	**206.770**	**48.702**	**100.847**	**100.637**	**101.308**	**106.561**
Uitgaven	**109.413**	**140.585**	**135.196**	**120.330**	**118.968**	**119.012**	**113.972**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	109.413	140.585	135.196	120.330	118.968	119.012	113.972
Ontvangsten	**107**	**1.500**	**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 22 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van: – Bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem. – De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken bodem met andere overheden. – Efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
Financieren	Het Rijk draagt financieel bij 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 financieel bij aan kennisontwikkeling in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem. Subsidiering drinkwatertarieven op Caribisch Nederland en investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.
Regisseren	De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid en is daarbij enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan en draagt zo bij aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland. Het gaat daarbij om: – Ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet. – Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen. – Ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid van bodem en ondergrond als basis voor maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS. – Verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht. – Toezicht op en de handhaving van wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht). – Het programma Versterking bodemstelsel dat bijdraag aan bescherming van de bodemkwaliteit door herstel van vertrouwen; Verbetering van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking.
(doen) uitvoeren	Het Rijk voert in eigen beheer de hersanering uit van het EMK-terrein. Overige saneringen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van decentrale bevoegde gezagen.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Bodem en Ondergrond zijn 2 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.

Tabel 23 Doelenboom artikel 13	
Algemene doelstelling	
Zorgen voor schone, veilige en vitale bodem en ondergrond door in te zetten op duurzaam beheer en regeneratief gebruik ervan in relatie tot klimaatverandering en de toenemende druk op de ruimte vanuit o.a. milieu, wonen, energie en economie. 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. Aanpak bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden.	1. Voldoende beschikbaarheid drinkwaterbronnen.
2. Herijken bodemregelgeving in 2 fasen: verbetering (aanpak knelpunten) en vernieuwing (toekomstbestendig).	2. Besparing op drinkwatergebruik.
3. Inzicht bieden in aard, omvang, aanpak en gevolgen van vraagstuk van bodemdaling in Nederland.	
4. Ruimtelijk ordenen van het gebruik van bodem, ondergrond en grondwater.	
Beleidsinformatie	**Beleidsinformatie**

Algemene doelstelling	
Zorgen voor schone, veilige en vitale bodem en ondergrond door in te zetten op duurzaam beheer en regeneratief gebruik ervan in relatie tot klimaatverandering en de toenemende druk op de ruimte vanuit o.a. milieu, wonen, energie en economie. En het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.	
Informatiepunt leefomgeving	CBS: gegevens over 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.
Motivering
In de brief 'Water en Bodem Sturend' benoemt het kabinet het streven naar een vitale bodem die ook voor toekomstige generaties de noodzakelijke en waardevolle functies kan vervullen. IenW is systeemverantwoordelijk voor de aanpak van bodemverontreinigingen en beleid en regelgeving rondom bodemkwaliteit. De uitvoering hiervan is grotendeels belegd bij decentrale overheden. Hiertoe zijn bestuurlijke afspraken gemaakt voor de periode 2023-2030.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Aanpak bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden.
In lijn met de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond stelt IenW middelen ter beschikking voor de aanpak door decentrale overheden van historische bodemverontreinigingen, voor de aanpak van diffuse verontreinigingen en PFAS die voor decentrale 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.

Subdoelstelling 2: Herijken bodemregelgeving in 2 fasen: verbetering (aanpak knelpunten) en vernieuwing (toekomstbestendig).
De bodemregelgeving wordt aangepast zoals aangekondigd in onder andere de brief 'Water en Bodem Sturend'. Het doel is een solide toekomstbestendige bodemregelgeving, waarin bodem en (grond)water beschermd zijn, en waar een goede balans tussen het beschermen en het benutten van de bodem bereikt wordt.

Subdoelstelling 3: Inzicht bieden in aard, omvang, aanpak en gevolgen van vraagstuk van bodemdaling in Nederland.
Bodemdaling vindt plaats in een omvangrijk gebied met veenhoudende grond in met name laag Nederland. Door verlaging van de grondwaterstand oxideert het veen hetgeen resulteert in omvangrijke CO2-emissies en bodemdaling die in bebouwd gebied aanleiding kan zijn voor funderingsschade. Op basis van een RLI-advies is bekeken op welke wijze en vanuit welke financiering de funderingsschade kan worden aangepakt. Doorvertaling naar operationele setting dient nog te gebeuren. Voor het landelijk gebied worden in kader van het Nationaal Programma Water en Bodem Sturend maatregelen verkend ter beperking van de bodemdaling.

Subdoelstelling 4. Ruimtelijk ordenen van het gebruik van bodem, ondergrond en grondwater.
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.

Beleidsinformatie
Het beleid samenhangend met deze doelstelling https://iplo.nl/thema/bodem/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.

Specifieke doelstelling 2: Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
Motivering
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 zijn uitgeput of de kwaliteit is ontoereikend.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Voldoende beschikbaarheid drinkwaterbronnen.
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 winningscapaciteit 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.

Subdoelstelling 2: Besparing op drinkwater.
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 p.p.p.d.) en beperken laagwaardig gebruik van drinkwater. Grootverbruikers vragen we het drinkwatergebruik met 20% te reduceren ten opzichte van 2016 – 2019.

Beleidsinformatie
Relevante beleidsinformatie over het gemiddelde dagelijks drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking en het drinkwatergebruik van zakelijke grootverbruikers is beschikbaar bij het CBS.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

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. Het ministerie van IenW is coördinator van het programma, vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid voor het bodem-watersysteem. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het

programma bouwt voort op de structurerende keuzes uit «Water en Bodem Sturend» en het convenant en de bestuurlijke afspraken en samenwerkingsagenda Bodem en Ondergrond 2022-2030.

Vitale bodems
In de brief 'Water en bodem sturend' concludeert het kabinet dat de bodem meer is 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 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. Uit deze Bodemstrategie volgt de uitwerking van een bodemrichtlijn. Uitgangspunt van de richtlijn is dat de bodem dezelfde bescherming verdient als water en lucht. Schattingen geven aan dat 60-70% van de bodems in de EU niet gezond zijn. De inzet van de Europese Unie is dat in 2050 alle bodemecosystemen weer gezond zijn. De komende jaren zal gewerkt worden aan de uitwerking van deze richtlijn en aanpassing aan Nederlands beleid en lokale bodems en bodemgebruik.

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 beleidsuitgangspunten op het gebied van bodem, zoals de aansluiting van bodemregelgeving 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 vitale bodems en water en bodem sturend.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 24 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**127.442**	**206.770**	**48.702**	**100.847**	**100.637**	**101.308**	**106.561**
Uitgaven	**109.413**	**140.585**	**135.196**	**120.330**	**118.968**	**119.012**	**113.972**
4 Ruimtegebruik bodem	**109.413**	**140.585**	**135.196**	**120.330**	**118.968**	**119.012**	**113.972**
Opdrachten	*12.275*	*22.991*	*13.411*	*5.721*	*5.711*	*5.851*	*5.839*
Bodem en STRONG	8.316	17.333	8.519	1.396	1.396	1.546	2.436
RWS Leefomgeving	2.082	2.740	2.535	2.535	2.535	2.535	2.535
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	76	157	495	437	427	417	410
Overige opdrachten	1.801	2.761	1.862	1.353	1.353	1.353	458
Subsidies	*20.062*	*27.685*	*25.936*	*23.322*	*21.991*	*13.861*	*13.333*
Bedrijvenregeling	7.012	16.000	17.380	15.333	15.181	7.704	7.411
Subsidie Caribisch Nederland	11.609	10.335	8.406	7.839	6.660	6.157	5.922
Overige subsidies	1.441	1.350	150	150	150	0	0
Bijdragen aan agentschappen	*10.883*	*8.944*	*9.117*	*7.502*	*7.503*	*7.502*	*7.502*
Waarvan bijdragen aan RWS	5.489	4.440	4.440	4.439	4.440	4.439	4.439
Waarvan bijdragen aan RIVM	5.394	4.504	4.677	3.063	3.063	3.063	3.063
Bijdragen aan medeoverheden	*66.193*	*80.965*	*86.732*	*83.785*	*83.763*	*91.798*	*87.298*
Meerjarenprogramma Bodem	66.193	79.501	86.732	83.785	83.763	91.798	87.298
Caribisch Nederland	0	1.464	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**107**	**1.500**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 135,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 13,4 miljoen).
- *Bodem en STRONG (€ 8,5 miljoen).* De voorziene uitgaven voor opdrachten hebben met name betrekking op het onderdeel Bodem en STRONG (€ 8,5 miljoen), waarbinnen de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel is opgenomen en waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is.
- *RWS Leefomgeving (€ 2,5 miljoen).* Er zijn middelen geraamd ter dekking van de opdrachten aan RWS waarbinnen de wettelijke taken en instrumenten bodem en ondergrond is opgenomen.
- *Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet (€ 0,5 miljoen).*
- *Overige opdrachten (€ 1,9 miljoen).*
  - *RIVM bodem (€ 0,7 miljoen).* Voor de ontwikkeling van kennis in het kader van bovengenoemde beleidswijzigingen onderzoeksopdrachten verstrekt aan kennisinstellingen zoals RIVM en Deltares.

- Tenslotte worden opdrachten verleend *(€ 1,2 miljoen)* voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond en bodemenergie

2. Subsidies (€ 25,9 miljoen).

– *Bedrijvenregeling (€ 17,4 miljoen)*. Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt.
– *Subsidies voor Caribisch Nederland (€ 8,4 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).
– *Overige subsidies (€ 0,2 miljoen*). Dit betreft de kosten voor exploitatie van Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen (KBF) in Gouda.

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 9,1 miljoen).

– *Rijkswaterstaat (€ 4,4 miljoen)*. Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat worden bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet.
– *RIVM (€ 4,7 miljoen).* De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS.

4. Bijdragen aan medeoverheden (€ 86,7 miljoen).

– Tussen het Rijk en de andere overheden (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uit te voeren saneringen. De afspraken hebben betrekking op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden, waaronder ook PFAS en lood. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties, die ook in 2024 nog doorlopen.
– Tevens worden er bijdragen verleend in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond ten behoeve van kennisontwikkeling en -deling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 25 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2025
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	3%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 135,2 miljoen) is 97% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2025 is voor 76% 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, kennis-infrastructuur en informatievoorziening.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget is 100% juridisch verplicht. Het betreft subsidies voor de Bedrijvenregeling, drink- en afvalwater in Caribisch Nederlanden subsidies op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget in 2025 is voor 100% juridisch verplicht. Dit betreft de juridisch verplichte bijdragen aan lokale overheden voor uitvoering van het meerjarenprogramma bodem.

3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten 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 26 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**417.039**	**608.455**	**476.853**	**352.692**	**319.085**	**292.498**	**197.172**
Uitgaven	**329.675**	**475.426**	**573.000**	**426.681**	**416.176**	**343.836**	**220.904**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	21.183	32.246	21.304	15.700	12.527	11.870	12.295
2 Verkeersveiligheid	22.368	37.987	29.189	19.213	18.346	15.106	14.761
3 Slimme en duurzame mobiliteit	286.124	405.193	522.507	391.768	385.303	316.860	193.848
Ontvangsten	**4.072**	**5.619**	**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 Wegen en Verkeersveiligheid. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 27 Rollen en verantwoordelijkheden

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

C. Beleidsinformatie

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

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

Tabel 28 Doelenboom artikel 14

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

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

Motivering

Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobiliteit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt. Beter benutten richt zich d.m.v. gedragsmaatregelen, normering en beprijzen op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit van het netwerk, het slim(mer) met elkaar verbinden van de infrastructuurnetwerken 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.

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

Figuur 7 Areaal hoofdwegennet



Bron: Rijkswaterstaat Jaarbericht 2023 (www.magazinesrijkswaterstaat.nl)

Subdoelstelling 1: Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is het basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld. Met het BKN wordt toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. 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.

Via de Beleidsbegroting XII worden onder andere opdrachten verstrekt aan Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) om onder mandaat besluiten te nemen met betrekking tot wijziging van geluidproductieplafonds (GPP's) op verzoek van beheerder of gemeente en het vaststellen van saneringsplannen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) wordt bijgedragen aan de doelstelling van het mobiliteitsbeleid om naast bereikbaarheid ook het verbeteren van de leefbaarheid op het gebied van de geluidsbeheersing na te streven. Zie hiertoe ook artikel 20 van deze begroting.

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

Subdoelstelling 2: Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.
Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur 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.

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

Meetbare gegevens
Rapportage Rijkswegennet
Het beleid samenhangend met deze doelstelling is onderdeel van het nationale wegbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zoals hieronder in deze begroting opgenomen brengt Rijkswaterstaat 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.

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

Tabel 29 KPI's Hoofdwegennet[1]				
KPI'S hoofdwegennet	Streef-waarde 2019-2025	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	98%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	7%	3%	4%
Levering verkeersgegevens:				
– Beschikbaarheid data voor derden	*90%*	*94%*	*93%*	*91%*
– Actualiteit data voor derden	*95%*	*96%*	*100%*	*99%*
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,80%	99,70%	99,60%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%

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

Toelichting
Met RWS zijn afspraken gemaakt over het Basiskwaliteitsniveau waar de netwerken aan moeten voldoen. Het Basiskwaliteitsniveau is leidend voor het werk dat RWS moet voorbereiden. De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met daarbij horende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt met RWS en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld. Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het Basiskwaliteitsniveau worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Voor het hoofdwegennet wordt in afwachting daarvan nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de SLA 2022-2023.

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

Ontwikkeling areaal
Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid. Door een samenspel aan factoren (zie onder) zal het aantal mijlpalen in 2025 zeer beperkt zijn.

Tabel 30 Te realiseren mijlpalen		
	Categorie	Project
Aanleg	Openstelling	A13/A16
	Openstelling	A1 Apeldoorn Twello
Planning en Studies	Geen (ontwerp) tracébesluiten voorzien	

Toelichting
Het Ministerie van IenW kampt met een samenspel van drie opgaven die de aanleg van projecten bemoeilijken: stikstof, maakcapaciteit en financiën. Om die reden is IenW genoodzaakt scherpe keuzes te maken en te focussen op wat wel kan. Daarom zijn ten eerste in de begroting 2024 budgetten geschoven van aanlegprojecten naar instandhouding. Daarnaast ligt de focus op de projecten die al in realisatie of anderszins vergevorderd zijn en die waar de stikstof- en financiële problemen een beperkte omvang hebben. Voor een nadere toelichting op de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen op artikel 12 van het Mobiliteitsfonds en naar het MIRT Projectenoverzicht 2025.

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

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluidssaneringsplan moet worden opgesteld.

Tabel 31 Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld

	2019	2020	2021	2022	2023	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	0	1	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.450	5.400	2.350	150	50	50 knelpunten in 2023

Bron: lucht: 14e monitoringsrapportage NSL, geluid: Rijkswaterstaat, 2024

Toelichting
1. Lucht: 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 2023 worden medio december 2024 gepubliceerd in de 15e Monitoringsrapportage NSL en zullen worden opgenomen in het lenW jaarverslag 2024.
2. Geluid: De peildatum van 2023 betreft de uiterste datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De waarde voor de nog op te lossen geluidknelpunten (gedefinieerd als NoMo's) voor 2024 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.

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

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

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

Meetbare gegevens
Indicatoren risicogestuurde aanpak
De essentie van de risicogestuurde aanpak is dat beleid wordt gericht op het in beeld brengen en aanpakken van situaties waar er sprake is van gevaarlijke omstandigheden. De indicatoren hiervoor staan bekend als 'Safety Performance Indicators', kortweg SPI's. Deze zijn op dit moment nog in ontwikkeling. De definities van deze SPI's zijn weliswaar al uitgewerkt en een deel van de benodigde data is al landelijk beschikbaar voor wegbeheerders. Het streven is om in 2025 alle benodigde data landelijk beschikbaar te kunnen stellen, op een structurele, geschikte en uniforme wijze. Daarnaast zal alle informatie met betrekking tot de SPI's worden getoond in een dashboard dat momenteel wordt ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) levert al een overzicht van de ontwikkelingen rondom de SPI's, de beschikbare metingen daarvan en de maatregelen die daaruit voortvloeien ter verbetering van de verkeersveiligheid. De SWOV zal in de komende jaren over steeds meer data van SPI's beschikken en die dus kunnen duiden in de jaarlijkse «Staat van de Verkeersveiligheid».

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

Tabel 32 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde 2002	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal verkeersdoden	1.066	661	610	582	745[1]	684
Ernstig verkeersgewonden (volgens oude meetmethode)	16.100	21.400	19.700	–	–	–
Ernstig verkeersgewonden (volgens nieuwe meetmethode)		6.900	6.500	6.800	8.300	n.n.b.

1 Het aantal verkeersdoden is t.o.v. het jaarverslag 2023 bijgesteld.
Bron: CBS, 2023

Toelichting
1. Verkeersdoden: Op 10 april 2024 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er 684 mensen in het verkeer om het leven kwamen in 2023. Dat zijn 61 verkeersdoden minder dan in 2022 toen er 745 verkeersdoden waren. De meeste fatale slachtoffers, 270, betreffen bestuurders van een fiets (elektrische fiets en conventionele fiets), gevolgd door 194 automobilisten en 71 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) het aantal ernstig verkeersgewonden[7]over 2022 vastgesteld op 8.300. De cijfers over 2023 worden dit najaar gepubliceerd.

Specifieke doelstelling 3: Werken aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.
Motivering
We werken in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, heeft het kabinet het doel om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990. Daarom streven we naar slimmer, anders en schoner reizen van personen en vervoer van goederen. Bij personen- en bestelauto's is zero-emissie voor steeds meer gebruikers een aantrekkelijker alternatief. Voor zwaardere vormen van vervoer zetten we in op verbetering van de efficiency, verandering naar duurzame modaliteit en duurzame transportmiddelen door over te stappen naar zero-emissie voertuigen en inzet van hernieuwbare energiedragers zoals biobrandstoffen. 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 de transitie is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals hernieuwbare elektriciteit, biobrandstoffen en hernieuwbare waterstof, en de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur.

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

Aan de hand van deze pijlers zijn vijf subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Verhogen van het aantal fietskilometers.
Wanneer meer mensen op de fiets stappen, draagt dit bij aan de doelstelling van een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Daarvoor stimuleren we lopen en fietsen door de fietsinfrastructuur te verbeteren en met gedragsstimulering zoals verwoord in de IenW Fietsambitie '22-'25 (Kamerstukken II, 2021/22, 31 305, nr. 362). We streven naar een toename van 100.000 meer fietsforensen in 2025 ten opzichte van 2022. De doelstelling van het aantal extra fietsforenzen wordt gemonitord met behulp van een representatief panel waarvan het mobiliteitsgedrag continu gevolgd wordt. De inzet op het stimuleren van fietsen en lopen draagt bij aan het gezamenlijke streven van het Rijk, de decentrale overheden en maatschappelijke organisaties en bedrijven zoals verwoord in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (Kamerstukken II, 2021/22, 31 305, nr. 362) om in 2027 20% meer fietskilometers te behalen dan in 2017.

[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.

De komende jaren wordt via verschillende concrete acties zoals verwoord in de IenW Uitvoeringsagenda Fiets (Kamerstukken II, 2023/24, 34 681, nr. 2) gewerkt aan het stimuleren van fietsen en lopen. Zo wordt het fietsen naar het werk gestimuleerd via het netwerk van Fietsambassadeurs, de campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!' en het bijdragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Met de City Deal 'Fietsen voor Iedereen' wordt gestimuleerd dat mensen die wel willen fietsen maar niet kunnen fietsen de beschikking krijgen over een veilige fiets en kunnen leren fietsen. Ook worden acties ondernomen om ervoor te zorgen dat de fiets standaard onderdeel wordt in de afwegingen die nationaal gemaakt worden in het mobiliteitssysteem. De omvang en de kwaliteit van de fietswegen op gronden van IenW wordt onderzocht. Ook wordt er gewerkt aan een Basis Kwaliteits Niveau voor fiets. De Kamer wordt medio 2025 geïnformeerd over de Basis Kwaliteit van fietswegen op gronden van IenW.

Subdoelstelling 2: Verminderen CO_2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.
Nog steeds worden de meeste reizigerskilometers met de fossiele auto gemaakt. Dat geldt voor alle reismotieven: werk en privé. Er valt dus voldoende CO_2-winst te behalen met het vergroenen van de personenmobiliteit voor verschillende reismotieven. Dit doen we door in te zetten op slimmer, anders en schoner reizen. Het beleid richt zich daarbij op gedragsveranderingen van specifieke doelgroepen die nu nog niet of onvoldoende bereikt worden en op randvoorwaardelijke investeringen voor het versnellen en verbinden van bestaande maatregelen. Voor het totale pakket van maatregelen wordt de bijdrage aan de CO_2-uitstoot periodiek in kaart gebracht.

Subdoelstelling 3: Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.
Personenauto's veroorzaken de helft van alle CO_2-uitstoot van mobiliteit. De ambitie uit het Klimaatakkoord is om te streven naar enkel emissievrije nieuwverkoop van auto's in Nederland in 2030.» Personenauto's hebben een gemiddelde levensduur van circa 20 jaar. Daarom is de aanpak van de verduurzaming van personenauto's gericht op het doel dat in 2030 100% van de nieuwverkopen emissieloos is. Hiermee wordt geborgd dat in 2050 een mobiliteitssector zonder uitstoot gerealiseerd kan worden. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering. Bij Voorjaarsnota 2024 is besloten de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische auto's vanaf 2026 in lijn te brengen met de motorrijtuigenbelasting voor vergelijkbare benzineauto's. De bij Voorjaarsnota 2023 besloten subsidie voor gebruikte elektrische auto's vanaf 2025 is geschrapt om de correctie in de MRB te kunnen betalen.

Om de groei van elektrisch personenvervoer te kunnen faciliteren wordt daarnaast gestuurd op een landelijk dekkend laadnetwerk. Afhankelijk van de ingroei van het aantal EV's en de (technologische) ontwikkeling van voertuigen en batterijen zijn er in 2030 naar huidige verwachting circa 1,7 miljoen laadpunten nodig in Nederland. Voor de publieke ruimte gaat het dan om 400.000 laadpunten, dat zijn 200.000 laadpalen. Het gaat hierbij om prognoses die periodiek worden geactualiseerd met netbeheerders en regio's in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Om vanuit de personenauto's een bijdrage te leveren aan het oplossen van de netcongestie wordt slim laden uitgerold. Dit betekent in eerste instantie dat vooral tijdens de daluren de (bestel- of vracht- of personen-) auto wordt opgeladen en dat tijdens piekmomenten minder stroom beschikbaar is om te laden. Tenslotte wordt ook in Europees verband «vehicle to grid

(respectievelijk to home of to building)» verder uitgerold, waardoor op termijn auto's tijdens piekmomenten ook stroom terug kunnen leveren aan het net, woning of ander gebouw. In 2023 waren al circa 24% van alle laadtransacties slim. In 2026 wordt beoogd dat dit gegroeid is tot 60%. Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen op de beleidsbegroting XII beschikbaar gesteld voor de realisatie van deze infrastructuur als onderdeel van de energietransitie.

Subdoelstelling 4: Een emissievrije transportsector 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.
(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 in het Klimaatakkoord 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: 250.000 emissievrije bestelauto's en 16.000 emissievrije vrachtauto's). 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 2030 30% van de vrachtwagen nieuwverkopen emissievrij te laten zijn, en 100% in 2040. Wereldwijd werken we samen met diverse landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, en bedrijven om dit doel te realiseren.

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 stikstofruimte die er is. Met de Routekaart SEB werken we 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 voornamelijk de meerkosten bij de inzet van emissieloos te ondersteunen. Ook is er een Kennisprogramma (KOP) dat onder andere kijkt naar de bouwplaats van de toekomst en de impact op materieel. Om bedrijven te helpen te verduurzamen wordt in het kader van de netcongestie een loket ingericht bij de RVO voor advies aan bedrijven en worden in het kader van de subsidies voor laadinfrastructuur ook middelen beschikbaar gesteld voor het nemen van mitigerende maatregelen (zoals het plaatsen van batterijen en maatwerkadvies).

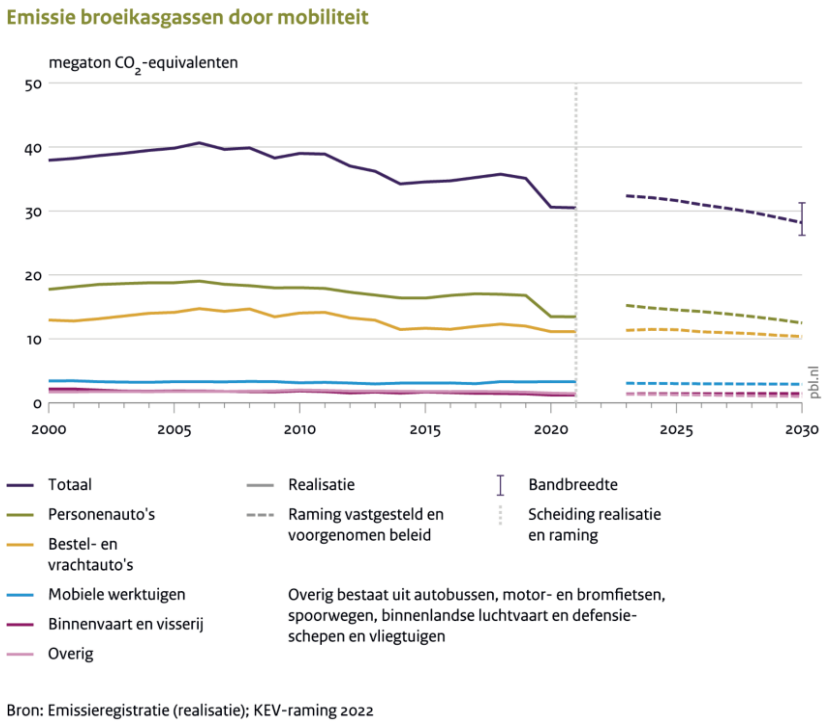
Subdoelstelling 5: In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik.
De overstap naar hernieuwbare energiedragers is van groot belang om wegtransport te verduurzamen. 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 het zwaar vervoer – een kostenefficiënte manier om CO_2 te reduceren. Dit wordt gedaan via een Europese verplichting om een toenemend aandeel

hernieuwbare brandstoffen in te zetten, 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). 2025 geldt als een transitiejaar waarin de laatste voorbereidingen worden getroffen. 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 vanaf 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 verplicht gesteld een basisinfrastructuur voor waterstof te hebben. In de SWiM 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 o.a. beleid op te stellen gericht op handhaving van de uitstoot van voertuigen.

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

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

Figuur 8 Emissie broeikasgassen door mobiliteit



Bron: Emissieregistratie (realisatie): KEV-raming 2022

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

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Klimaat- en energiebesparingsdoelen
Op grond van de Klimaatwet dient de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 met 55% te zijn teruggedrongen ten opzichte van 1990. Daarnaast geldt op basis van de Europese Energie-efficiëntie richtlijn dat de Europese lidstaten hun gezamenlijk finaal en primair energieverbruik met 11,7 procent dienen te verminderen ten opzichte van de prognoses voor het energieverbruik in 2030 zoals bepaald in het EU-referentiescenario uit 2020. Voor Nederland resulteert dit doel in een finaal energieverbruik van maximaal 1609 PJ en een primair energieverbruik van maximaal 1935 PJ in 2030. Jaarlijks publiceert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) eind oktober de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) waarin een prognose wordt gegeven over het behalen van deze doelen 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 coördine-

rende 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 33 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**417.039**	**608.455**	**476.853**	**352.692**	**319.085**	**292.498**	**197.172**
Uitgaven	**329.675**	**475.426**	**573.000**	**426.681**	**416.176**	**343.836**	**220.904**
1 Netwerk	**21.183**	**32.246**	**21.304**	**15.700**	**12.527**	**11.870**	**12.295**
Opdrachten	*11.819*	*13.202*	*13.905*	*10.286*	*7.114*	*6.456*	*6.885*
Wegverkeersbeleid	5.400	6.809	6.188	5.404	4.095	3.528	2.949
Voertuigen en Digitale infrastructuur	5.040	5.443	4.990	2.102	0	63	58
Overige opdrachten	1.379	950	2.727	2.780	3.019	2.865	3.878
Bijdragen aan agentschappen	*8.003*	*9.340*	*7.385*	*5.414*	*5.413*	*5.414*	*5.410*
Waarvan bijdragen aan agentschap RWS	7.194	7.659	7.385	5.414	5.413	5.414	5.410
Overige bijdragen aan agentschappen	809	1.681	0	0	0	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*631*	*8.301*	*14*	*0*	*0*	*0*	*0*
Waarvan bijdragen CN	0	8.194	0	0	0	0	0
Waarvan bijdragen regio MIRT	631	107	14	0	0	0	0
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*730*	*1.403*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
2 Verkeersveiligheid	**22.368**	**37.987**	**29.189**	**19.213**	**18.346**	**15.106**	**14.761**
Opdrachten	*4.462*	*3.978*	*3.988*	*4.820*	*4.556*	*4.634*	*4.590*
Verkeersveiligheid	4.462	3.978	3.988	4.820	4.556	4.634	4.590
Subsidies	*10.325*	*12.039*	*10.242*	*9.125*	*8.596*	*7.878*	*7.577*
Veilig Verkeer Nederland (VVN)	4.041	4.391	4.199	4.002	3.745	3.449	3.315
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.250	4.447	4.255	4.195	3.925	3.615	3.476
Overige subsidies	2.034	3.201	1.788	928	926	814	786
Bijdragen aan agentschappen	*757*	*743*	*686*	*685*	*685*	*685*	*685*
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*30*	*33*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*3.328*	*2.694*	*3.273*	*4.583*	*4.509*	*1.909*	*1.909*
Waarvan bijdragen aan CBR	1.585	1.894	2.173	3.483	3.409	1.909	1.909
Overige bijdragen	1.743	800	1.100	1.100	1.100	0	0
(Schade)vergoedingen	*3.466*	*18.500*	*11.000*	*0*	*0*	*0*	*0*
Schaderegeling Stint	3.466	18.500	11.000	0	0	0	0
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	**286.124**	**405.193**	**522.507**	**391.768**	**385.303**	**316.860**	**193.848**
Opdrachten	*33.394*	*58.902*	*131.892*	*133.355*	*166.314*	*161.551*	*103.026*
Innovatie en Intelligente Transportsystemen	7.913	7.712	13.269	9.941	6.136	63	113
Reservering Klimaatakkoord	0	0	5.720	10.819	26.612	32.198	30.281
Verkeersemissies	216	827	3.341	2.952	2.907	3.062	3.107
KF: Laadinfra wegvervoer	0	666	807	1.484	8.309	6.409	8.967
Programma Vergroening Reisgedrag	1.187	6.701	9.334	6.111	17.304	35.787	45.870
Verduurzaming logistiek	11.346	7.646	9.019	0	0	0	0
NGF-project Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	1.862	19.142	20.006	13.622	11.448	5.196	0
KF: Laadinfra bouw	0	0	66.483	82.845	88.045	71.985	10.362
KF: Zero-emissie zones	0	0	0	1.332	1.332	2.664	1.332
Overige opdrachten	10.870	16.208	3.913	4.249	4.221	4.187	2.994
Subsidies	*210.974*	*279.125*	*332.077*	*221.031*	*195.761*	*145.185*	*83.192*
Duurzame Mobiliteit	12.146	18.699	35.641	18.660	250	250	0

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Elektrisch Vervoer	138.396	142.659	74.444	40.335	23.228	4.622	0
Laad en AanZET	0	66.750	90.967	0	0	0	0
Bronmaatregelen Stikstof	58.382	34.106	64.121	41.570	35.712	26.374	18.156
KF: Laadinfra wegvervoer	0	11.805	23.355	70.060	92.537	75.987	40.120
KF: Laadinfra bouw	0	1.600	11.330	0	0	0	0
KF: SWiM	0	0	28.000	47.000	43.000	37.000	24.000
Overige Subsidies	2.050	3.506	4.219	3.406	1.034	952	916
Bijdragen aan agentschappen	*24.380*	*26.831*	*11.838*	*12.442*	*13.108*	*9.404*	*7.630*
Bijdragen aan agentschap RWS	4.168	4.634	1.744	1.745	1.843	1.843	1.843
Bijdragen aan agentschap NEA	4.977	5.194	5.194	5.194	4.905	4.297	4.294
Bijdragen aan agentschap RVO	14.853	16.620	4.680	5.283	6.360	3.264	1.493
Bijdragen aan agentschap RIVM	382	383	220	220	0	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*17.092*	*36.466*	*46.500*	*24.940*	*10.120*	*720*	*0*
Duurzame mobiliteit	8.440	21.450	35.500	15.940	4.320	720	0
Mobiliteit en Gebieden	4.014	1.000	1.000	0	0	0	0
KF: Laadinfra	4.608	14.016	10.000	9.000	5.800	0	0
Overige bijdragen	30	0	0	0	0	0	0
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*284*	*245*	*200*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*0*	*3.624*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**4.072**	**5.619**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**	**5.782**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1 Netwerk (€ 21,3 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 13,9 miljoen).
- *Wegverkeersbeleid (€ 6,2 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten in het kader van onderzoeken naar geluid door SWUNG (vastgelegd voor 5 jaar) en campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en autobanden). Ook betreft het uitgaven in het kader van de wegvervoerssector en verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen.
- *Voertuigen en digitale infrastructuur (€ 5,0 miljoen).* Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale infrastructuur. Het gaat hier onder andere om zes contracten met servers providers (Kia, TomTom, enz.) om data voor bijvoorbeeld aankomende nood- en hulpdiensten, waarschuwingen voor naderende files en rode kruizen bij afgesloten rijbanen te leveren. Door middel van deze samenwerking met de zes contractanten kan Nederland bepaalde prioritaire veiligheidsinformatie bij de weggebruiker in de auto krijgen.
- *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.

2. Bijdragen aan agentschappen (€ 7,4 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 2025 onder meer capaciteit voor de advisering op het stikstofdossier en voor de besluitvorming van MIRT projecten.

2 Verkeersveiligheid (€ 29,2 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 4,0 miljoen).
– *Verkeersveiligheid (4,0 miljoen)*. Onder opdrachten vallen de onderzoeken en activiteiten die gerelateerd zijn aan de uitvoering van het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid, dat een onderdeel vormt van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zoals beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders (zo'n € 0,1 miljoen), maatregelen fietsveiligheid (€ 0,4 miljoen), het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen (bijv. ouderen). Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). De uitgaven zijn hiervoor zo'n € 1,8 miljoen. De uitgaven hiervoor worden voor een groot deel bij en aan RWS gedaan. Tot slot wordt zo'n € 1,0 miljoen uitgegeven aan diverse verkeersveiligheid (onderzoeks)opdrachten.

2. Subsidies (€ 10,2 miljoen).
– *Veilig Verkeer Nederland (€ 4,2 miljoen)* en *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,3 miljoen).* Er worden in 2024 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren maatschappelijke producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid
– *Overige subsidies (€ 1,8 miljoen).* In 2025 worden onder andere subsidies verstrekt aan TeamAlert (ca € 0,8 miljoen), CROW (ca € 0,8 miljoen) en aan de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (ca € 0,1 miljoen).

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 0,7 miljoen). De bijdrage aan agentschappen is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2025 onder meer capaciteit voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.

4. Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 3,3 miljoen). Dit betreft de regulier bijdrage aan CBR (€2,2 miljoen) voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid en diverse bijdragen aan (€ 1,1 miljoen) aan verschillende organisaties.

5. (Schade)vergoedingen (€ 11,0 miljoen). Dit betreft de schadevergoeding voor het gebruik van de Stint als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 22 december 2021.

3 Slimme en duurzame mobiliteit (€ 527,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 131,9 miljoen).

– *Innovatie en intelligente transportsystemen (€ 13,3 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 2025 zal een deel van dit budget derhalve worden overgeboekt naar de bijdrage medeoverheden.
– *Reservering klimaatakkoord (€ 5,7 miljoen).* Op de begroting van IenW staan klimaatmiddelen gereserveerd voor onder andere uitvoeringskosten van subsidieregelingen (€ 1,8 miljoen), ZE-bussen (€ 3,2 miljoen) en opdrachten elektrisch vervoer (€ 3,7 miljoen).
– *Verkeersemissies (€ 3,3 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. Ook de campagne voor de elektrificatie van de brom- en snorfiets worden hier verantwoord.
– *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 0,8 miljoen).* Vanuit het Klimaatfonds is voor laadinfrastructuur voor wegvervoer 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 2025 verder verdeeld en naar het juiste financiële instrument overgeboekt.
– *Programma Vergroenen Reisgedrag (€ 9,3 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.
– *Verduurzaming Logistiek (€ 9,0 miljoen).* Dit zijn middelen uit het Klimaatakkoord 2019. Het betreft onderzoeksuitgaven voor stadslogistiek, zero emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur en in het kader van verbeteren CO2-prestaties.
– *NGF: Dutch Metropolitan innovations (DMI) (€ 20 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 € 17,0 miljoen beschikbaar gesteld met als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data.
– *KF: Laadinfra Bouw (€ 66,5 miljoen).* De middelen uit het Klimaatfonds voor bouw laadinfrastructuur zijn hier gereserveerd. Bij Voorjaarnota 2025 worden deze middelen naar het juiste financiële instrument overgeboekt voor het versterken van de regeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel.
– *KF: Zero-emissie zones.* Dit zijn middelen uit het Klimaatfonds voor opdrachten in het kader van het uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten.
– *Overige opdrachten (€ 3,9 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.

2. Subsidies (€ 332,1 miljoen).

– *Duurzame mobiliteit (€ 35,6 miljoen).* Hier worden diverse subsidies verantwoord:

- vergroenen touringcarbussen
- de SWiM Regeling (rolstoelbusjes, H2 Openbaar Vervoer)
- subsidies aan NKL, VER, ELaad, CoalitieAndersReizen
- Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI-Transport).

– *Elektrisch vervoer (€ 74,4 miljoen).* Dit betreffen de bijdragen voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) en de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA). De SEPP (34 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 bestel- en vrachtauto's te stimuleren (€ 31,7 miljoen). En de subsidieuitgaven voor vrachtauto's (categorie N1 en N2) bedragen € 2,8 miljoen.
– *Laad en AanZET (€ 91 miljoen).* Dit betreffen de subsidies AanZET voor emissieloze vrachtauto's, publieke laadinfra voor zwaar vervoer, een gedeelte van de waterstof in mobiliteit regeling (SWiM) en uitvoeringskosten.
– *Bronmaatregelen stikstof (€ 64,1 miljoen).* Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB. Met deze subsidieregeling wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel dat nu nog hogere kosten kent, maar wel reeds beschikbaar is, of om te bouwen naar emissiearm materieel in geval van lange afschrijvingstermijnen. Op dit moment is conform de huidige regeling € 66,7 miljoen begroot.
– *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 23,4 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.
– *KF: Laadinfra bouw (11,3 miljoen).* Dit betreft middelen uit het Klimaatfonds en is 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 van worden ingezet via de nieuwe regeling voor private laadinfrastructuur, publieke laadinfrastructuur en via de bestaande Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB).
– *KF: SWiM (€ 28 miljoen).* Deze middelen zijn afkomstig uit het Klimaatfonds. Deze subsidie heeft als doel om ondernemers te stimuleren over te stappen op waterstof.
– *Overige subsidies (€ 4,2 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 (€1,1 miljoen), en subsidie voor een stimuleringsprogramma deelauto's/deelmobiliteit voor minima (€ 2,2 miljoen).

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 11,8 miljoen).
De bijdragen aan agentschappen betreffen:
– *Rijkswaterstaat (RWS) (€ 1,7 miljoen).* Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage (€ 1,7 miljoen) wordt capaciteit bij RWS hiervoor gereserveerd.

– *Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) (€ 5,2 miljoen).* Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energie-vervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa (€ 5,2 miljoen).
– *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) (€ 4,7 miljoen).* Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zijn diverse subsidieregelingen uitbesteed. Te denken valt aan onder andere subsidies elektrisch vervoer en subsidies bronmaatregelen.
– *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 0,2 miljoen).* Aan het RIVM wordt jaarlijks 0,2 miljoen overgemaakt.

4. Bijdragen aan medeoverheden (€ 46,5 miljoen).
– *Duurzame mobiliteit (€ 35,5 miljoen):* Voor zero emissie bussen (€ 6,6 miljoen). De uitkeringen zijn bedoeld voor de 13 OV autoriteiten. Voor de elektrificatie van brom- en snorfietsen (€ 3,7 miljoen). Het gaat om uitkeringen aan gemeenten. Voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-) regio's (€ 12,5 miljoen). De NAL-regio's werken samen met hun omliggende gemeenten en provincies aan de laadinfrastructuur.
– *Mobiliteit en Gebieden (€ 1,0 miljoen):* Dit betreft een specifieke uitkering aan provincie Zeeland. Het Rijk heeft een bestuursakkoord gesloten met de provincie Zeeland en gemeente Vlissingen. In het Compensatiepakket Zeeland is ten aanzien van het onderdeel bereikbaarheid onder meer afgesproken dat voor de jaren 2021 – 2025 in totaal 5 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld in gelijke jaartranches voor een Living Lab met slimme mobiliteit activiteiten (€ 1,0 miljoen).
– *KF Laadinfra (€10,0 miljoen):* Specifieke uitkering voor Basisnetwerk voor logistiek laden (€ 10 miljoen). Dit betreft Klimaatfondsmiddelen.

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 2025 opgenomen. In bijlage 5 (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

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

Tabel 34 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2025
juridisch verplicht	90%
bestuurlijk gebonden	10%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 573 miljoen) is 90 % 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 2025 is 72% juridisch verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden.
   - De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten in het kader van wegverkeersbeleid voor onderzoeken naar geluid door SWUNG (vastgelegd voor 5 jaar), campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's en kies de beste band). Deze uitgaven liggen vast tot en met 2027. Voor Voertuigen en Digitale infrastructuur liggen juridische verplichtingen vast tot en met 2025 voor contracten met servers providers om data te leveren en uitgaven in het kader van MaaS. Bij verkeersveiligheid liggen diverse campagnes vast (waaronder BOB en MoNo). Een substantieel deel daarvan wordt betaald aan RWS. De uitgaven in het kader van het NGF-project: Dutch Metropolitan Innovations worden in 2023 voor zes jaar vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van deze begroting zijn de gunningstrajecten in een afrondende fase. De werkzaamheden hebben betrekking op algemene voorzieningen, kennis & afspraken en diverse toepassingen. De uitgaven voor Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben betrekking op dienstverlening door UDAP en licenties DMI. De uitgaven duurzame logistiek zijn onder andere bedoeld voor bouwlogistiek en emissievrije bouwplaatsen. De uitgaven liggen vast tot en met 2025. De uitgaven voor programma duurzame mobiliteit hebben voor een groot deel te maken met MIRT.
   - De Klimaatakkoordmiddelen staan voor een deel nog gereserveerd op het opdrachtenbudget en worden jaarlijks overgeboekt naar de subsidies voor elektrische auto's en die van bestel- en vrachtauto's. Dit gebeurt bij Voorjaarnota op basis van de ramingen van de RVO. Deze subsidieplafonds worden in regelingen vastgelegd en zijn dus volledig juridisch verplicht. De subsidieregelingen kennen verschillende looptijden. De terugsluis vrachtwagenheffing is ook voor 100% bestuurlijk verbonden verplicht. Bij Voorjaarsnota worden deze middelen ingezet voor de subsidie elektrisch vervoer.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget 2025 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 2025 weer open gezet.
  - De overige subsidies bestaan uit TeamAlert en de tijdelijke subsidieregeling SPV 2020-2024. Ook hier gaat het om het uitvoeren van projecten en het leveren van producten gericht op de verkeersveiligheid. De regelingen worden in 2025 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. Deze regeling loopt tot 2025 en wordt daarna verlengd.
  - Subsidies in het kader van elektrisch vervoer: de subsidieregeling voor particulieren auto's (SEPP). Deze loopt tot en met 2024, maar de uitgaven voor leaseauto's (nieuw en gebruikt) lopen tot en met 2028. De subsidieregeling voor bestelauto's 2023 (SEBA) kennen kasuitgaven voor 2024 en verder.
  - Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport. Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van projecten gericht op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van CO_2, alsmede de emissies van NOx, fijn stof en geluid, in de sector mobiliteit en transport door het gebruik van vervoermiddelen die in hun energiebehoefte worden voorzien door alternatieve brandstoffen. De verwachte kasuitgaven lopen tot en met 2025.
  - Overige subsidies. Voor deze subsidies wordt de wettelijke grondslag via de begroting geregeld. Het gaat om subsidies aan maatschappelijke organisatie als Dutch Cycling Embassy, de fietsersbond en Wandel&Fiets.

  Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 95% juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan de NEa wordt verstrekt voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) en hebben tevens een structureel karakter.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdragen aan medeoverheden zijn voor 100% juridisch verplicht. Het betreft de specifieke uitkering tot en met 2026 voor «zero emissie bussen». De bijdragen gaan naar de 13 OV autoriteiten. Voor de RISM II (een Europees vastgestelde

richtlijn ter verbetering van de verkeersveiligheid in Europa) worden specifieke uitkeringen betaald aan de MIRT regio's. Voor 2024 gaat het om € 1,4 miljoen. Daarnaast wordt aan het Openbaar Lichaam van Bonaire een bijzondere uitkering betaald voor infrastructurele projecten. In 2022 is de eerste tranche betaald. In 2024 wordt de tweede tranche betaald (€ 5,7 miljoen). De dekking is afkomstig van het Mobiliteitsfonds. De uitgaven worden verantwoord op de HX begroting.

5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. Het gaat hier om bijdrages aan CBR (het vorderingenonderzoek en medisch en rijvaardigheid), RDW en IBKI. De bijdrages zijn verplicht op grond van diverse verstrekte bijdragebrieven aan de hierboven genoemde organisaties en kennen verschillende looptijden. De bijdragen voor 2025 zijn voor 100% juridisch verplicht.
6. **Overige bijdragen**. Dit betreft de schadevergoeding voor het gebruik van de Stint als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 22 december 2021 en is vastgelegd in een regeling. De uitgaven zijn 100% juridisch verplicht.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

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

Tabel 35 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet		3.816.664	4.357.266	4.076.386	4.163.965	3.739.021
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet		124.305	118.556	122.404	112.016	207.422
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet		**3.940.969**	**4.475.822**	**4.198.790**	**4.275.981**	**3.946.443**
waarvan						
12.01	Exploitatie	5.676	9.922	10.550	9.764	8.618
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.369.323	1.479.874	1.450.530	1.534.478	1.376.014
12.03	Ontwikkeling	730.850	1.011.721	902.231	1.007.529	897.144
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.057.604	1.063.119	904.439	835.056	799.823
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	777.516	911.186	931.040	889.154	864.844

Tabel 36 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 Zuidasdok van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.08 Zuidasdok		207.047	213.721	303.220	282.065	231.034
Andere ontvangsten van artikel 17.08 Zuidasdok		70.735	81.708	67.168	87.088	67.405
Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok		**277.782**	**295.429**	**370.388**	**369.153**	**298.439**
waarvan						
17.08	ZuidasDok					

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 37 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 14 (x € miljoen)

	2023	2024	2025
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen	56	76	0
MRB Korting voor nulemissievoertuigen	278	415	395
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's	352	263	229
MRB Halftarief plug-in hybride auto’s	56	64	34

3.4 Artikel 15 Vrachtwagenheffing

A. Algemene doelstelling

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt met de uitvoering van de vrachtwagenheffing bij 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 38 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 15 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**379.484**	**650.784**	**674.004**	**734.946**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**379.484**	**650.784**	**674.004**	**734.946**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Exploitatiekosten	0	0	0	89.789	177.000	184.000	187.000
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	0	0	0	31.695	138.784	144.004	151.946
4 Terugsluis	0	0	0	253.000	329.000	340.000	390.000
5 Personeelskosten	0	0	0	5.000	6.000	6.000	6.000
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**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 39 Rollen en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister stimuleert de verduurzaming en innovatie van het Nederlandse wegvervoer door het beprijzen van het gebruik van de weg en door het gebruiken van de netto-opbrengst van de heffing voor het verstrekken van subsidies en de inzet van andere instrumenten. Dit geeft een impuls aan een transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.
Regisseren	De Minister is als tolheffer systeemverantwoordelijk voor zowel het systeem van de heffing als de besteding van de opbrengsten daarvan.
(doen) uitvoeren	De Minister besteedt de opbrengst van de vrachtwagenheffing aan de uitvoering van deze heffing en de daarmee samenhangende programma-uitgaven. Het gaat hierbij om de jaarlijkse exploitatiekosten voor onder andere het beheer van systemen, diensten en voorzieningen, voor toezicht en handhaving en voor het contractmanagement met betrekking tot de hoofddienstaanbieder en de EETS-aanbieders. Ook de vergoedingen voor de dienstaanbieders vallen onder exploitatiekosten alsmede de kosten die verband houden met de uitvoering van verschillende subsidiemaatregelen.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens
Voor het artikel vrachtwagenheffing zijn twee specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Omdat dit het eerste jaar van dit begrotingsartikel is en de Vrachtwagenheffing nog in werking moet treden, zijn er nog geen subdoelstellingen geformuleerd. Ook de meetbare gegevens, zoals de indicatoren en kengetallen, worden pas in de volgende begroting opgenomen.

Tabel 40 Doelenboom artikel 15

Algemene doelstelling	
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt met de uitvoering van de vrachtwagenheffing bij aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt'.	Het geven van een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
n.n.b.	n.n.b.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
n.n.b.	n.n.b.

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'

Motivering

Op 1 januari 2023 is de Wet vrachtwagenheffing gedeeltelijk inwerking getreden en is de realisatie van het heffingssysteem van start gegaan. De wet 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 in 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. In veel Europese landen is reeds een vergelijkbare heffing in de plaats gekomen van het Eurovignet, vanwege uitfasering hiervan ingevolge Europese regelgeving.

Niet alleen het principe 'de *gebruiker* betaalt' wordt gehanteerd, maar ook het principe 'de *vervuiler* betaalt'. Met de introductie van de vrachtwagenheffing wordt immers beoogd een duurzaam wegvervoer te bevorderen. Daarom is het tarief van de heffing afhankelijk van de euro-emissieklasse en de toegestane maximum massa van de vrachtwagen. En na implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn in de Wet vrachtwagenheffing, zal het tarief ook verplicht afhankelijk worden van de CO_2-emissieklasse van het voertuig. De hoogte van het tarief wordt daarmee afhankelijk van de toegestane maximum massa, de CO2-emissieklasse en de euro-emissieklasse (alleen binnen CO2-emissieklasse 1) van de vrachtwagen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vijf emissieklassen. De tariefstructuur draagt hiermee bij aan de betaalbaarheid 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. De regering wil een systeem voor de vrachtwagenheffing invoeren dat betrouwbaar, kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. Hiertoe realiseren de RDW, Rijkswaterstaat (RWS), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), in opdracht van IenW een heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing.

Specifieke doelstelling 2: Het geven van een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem
Motivering
De regering heeft zich met het Klimaatakkoord gecommitteerd aan de doelstelling dat het Nederlandse wegvervoer in 2050 emissievrij is. Voor 2030 is als tussendoel vastgelegd dat 30% van de nieuw verkochte vrachtwagens emissievrij dient te zijn. Voor een toekomstbestendige vervoerssector zijn investeringen in verduurzaming en innovatie nodig. 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 kan de vrachtwagenheffing een impuls geven aan een transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. Op 14 juli 2023 is de Kamer gemeld dat in overleg met de vervoerssector en met nauwe betrokkenheid van andere belanghebbenden een eerste concept-meerjarenprogramma (MJP) verduurzaming en innovatie voor de jaren 2026–2030 is opgesteld. Dit concept-MJP bevat een voorstel voor een pakket van subsidiemaatregelen die vanuit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gefinancierd kunnen worden. Het definitieve Meerjarenprogramma wordt vastgesteld door de Minister van IenW na overleg met de vervoerssector. Het meerjarenprogramma 2026-2030 wordt nog gepubliceerd. Als opvolging van de motie Van Ginneken, heeft het kabinet medio 2023 besloten dat de eerste gelden voor verduurzaming al in 2024 en 2025 beschikbaar komen. Op 21 november 2023 is het stimuleringspakket voor 2024 en 2025 gepubliceerd. Hiermee komen subsidies beschikbaar voor de aanschaf van emissievrije vrachtwagens, voor laadpalen bij bedrijven, voor de bouw van waterstoftankstations en voor het realiseren van efficiënter wegtransport. In veel gevallen kunnen middelgrote en kleine ondernemers hogere subsidies ontvangen, zodat de transitie ook voor hen betaalbaar is. Met deze impuls wordt de transitie naar emissieloos wegvervoer versneld.

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Connekt zijn belast met de uitvoering van de subsidiemaatregelen.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Vanaf de Begroting 2025 wordt een apart artikel op de beleidsbegroting opgenomen voor de Vrachtwagenheffing. Zo kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op één plek op de begroting worden weergegeven. Uitgaven op dit artikel zijn bestemd voor besteding aan doelen uit het meerjarenprogramma innovatie en verduurzaming die in overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector worden bepaald.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 41 Budgettaire gevolgen van beleid art. 15 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**379.484**	**650.784**	**674.004**	**734.946**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**379.484**	**650.784**	**674.004**	**734.946**
2 Exploitatiekosten	**0**	**0**	**0**	**89.789**	**177.000**	**184.000**	**187.000**
Opdrachten	*0*	*0*	*0*	*10.714*	*37.000*	*37.000*	*37.000*
Opdrachten aan ILT	0	0	0	3.000	7.000	7.000	7.000
Programmakosten	0	0	0	7.714	30.000	30.000	30.000
Bijdragen aan agentschappen	*0*	*0*	*0*	*33.500*	*38.000*	*45.000*	*48.000*
RVO	0	0	0	30.500	35.000	42.000	45.000
RWS	0	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000
Bijdr ZBO's/RWT's	*0*	*0*	*0*	*45.575*	*102.000*	*102.000*	*102.000*
RDW	0	0	0	45.000	100.000	100.000	100.000
CJIB	0	0	0	575	2.000	2.000	2.000
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	**0**	**0**	**0**	**31.695**	**138.784**	**144.004**	**151.946**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	*0*	*0*	*0*	*31.695*	*138.784*	*144.004*	*151.946*
Terugbetaling realisatiekosten aan MF	0	0	0	31.695	138.784	144.004	151.946
Terugbetaling stimuleringspakket aan MF	0	0	0	0	0	0	0
4 Terugsluis	**0**	**0**	**0**	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**
Subsidies	*0*	*0*	*0*	*253.000*	*329.000*	*340.000*	*390.000*
5 Personeelskosten	**0**	**0**	**0**	**5.000**	**6.000**	**6.000**	**6.000**
Eigen personeel	*0*	*0*	*0*	*5.000*	*6.000*	*6.000*	*6.000*
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**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

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 start. Daarom komen de uitgaven en ontvangsten ook pas na 2025 in de bovenstaande tabel. De terugsluis maakt onderdeel uit van het meerjarenbestedingplan. De onderverdeling zal daarom in de begroting 2026 zichtbaar worden. Voor de inzichtelijkheid is alsnog per artikelonderdeel een toelichting opgenomen. De bedragen zijn in lopende prijzen.

2 Exploitatiekosten (€ 0,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 0,0 miljoen)
– *Opdrachten aan ILT:* 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.

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 0,0 miljoen)
– Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.
– *RWS*: 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.
– *RVO:* De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) zal de uitvoering van de verschillende subsidieregelingen op zich nemen.

6. Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,0 miljoen)
– Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.
– *RDW:* 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.
– *CJIB:* Indien de heffing niet wordt voldaan is het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) verantwoordelijk voor het versturen en incasso van bestuurlijke boetes.

3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds (€ 0,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Bijdragen aan (andere) begrotingshoofdstukken (€ 0,0 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 (€ 0,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

2. Subsidies (€ 0,0 miljoen)
– 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.

5 Personeelskosten (€ 0,0 miljoen)
– Dit zijn kosten ten behoeve van het personeel van de programmadirectie van het ministerie van IenW. De middelen zijn met de ontwerpbegroting 2025 structureel overgeboekt naar artikel 98, waardoor de reeks op 0 staat.

Ontvangsten (€ 0,0 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

In 2025 is er geen budget beschikbaar voor de Vrachtwagenheffing. De verwachting is dat de vrachtwagenheffing in 2026 start. De ontvangsten uit de vrachtwagenheffing worden volledig ingezet voor de kosten die samenhangen met de heffing, fiscale derving en vloeien terug naar de sector.

H. 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 42 Overzicht Vrachtwagenheffing

Vrachtwagenheffing	2026	2027	2028	2029
Ontvangsten Vrachtwagenheffing	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**1.082.000**
Compensatie fiscale derving	**– 159.516**	**– 328.216**	**– 337.996**	**– 347.054**
Eurovignet	– 108.820	– 223.613	– 229.975	– 235.825
Accijns	– 23.597	– 48.918	– 50.752	– 52.503
MRB	– 27.099	– 55.685	– 57.269	– 58.726
Totaal ontvangsten - fiscale derving	**379.484**	**755.784**	**749.004**	**734.946**
Uitgaven				
Exploitatiekosten	**89.789**	**177.000**	**184.000**	**187.000**
Opdrachten				
Opdrachten aan ILT	3.000	7.000	7.000	7.000
Programmakosten	7.714	30.000	30.000	30.000
Bijdragen aan agentschap				
RVO	30.500	35.000	42.000	45.000
RWS	3.000	3.000	3.000	3.000
Bijdr ZBO's/RWT's				
RDW	45.000	100.000	100.000	100.000
CJIB	575	2.000	2.000	2.000

Vrachtwagenheffing	2026	2027	2028	2029
Terugbetaling MF	**31.695**	**243.784**	**219.004**	**151.946**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken				
Terugbetaling realisatiekosten aan MF	31.695	138.784	144.004	151.946
Terugbetaling stimuleringspakket aan MF	0	105.000	75.000	0
Terugsluis	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**
Subsidies	253.000	329.000	340.000	390.000
Personeelskosten	**5.000**	**6.000**	**6.000**	**6.000**
Eigen personeel	5.000	6.000	6.000	6.000
Totaal uitgaven	**379.484**	**755.784**	**749.004**	**734.946**

3.5 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

Het ministerie van IenW streeft 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 43 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**200.147**	**436.553**	**64.132**	**19.473**	**18.841**	**17.882**	**17.520**
Uitgaven	**277.447**	**448.289**	**81.265**	**20.337**	**19.594**	**18.686**	**18.270**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	66.357	432.193	64.707	20.337	19.594	18.686	18.270
2 Maatregelenpakket OVS	211.090	16.096	16.558	0	0	0	0
Ontvangsten	**3.202**	**44.884**	**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 44 Rol en verantwoordelijkheden

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

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

C. Beleidsinformatie

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

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

Tabel 45 Doelenboom artikel 16

Algemene doelstelling		
Het ministerie van IenW streeft naar een veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk spoor- en ov-systeem voor reizigers en goederenvervoerders/verladers.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
We zorgen voor een veilig spoorsysteem.	We zorgen een betrouwbaar spoornetwerk.	We zorgen voor een aantrekkelijk spoor- en ov-systeem.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. We werken aan spoorwegveiligheid.	1. Op peil houden van de kwaliteit van het bestaande spoornetwerk.	1. Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem.
2. Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving.	2. Het ontwikkelen van het netwerk richting de toekomst.	2. We streven naar een toegankelijk ov-systeem voor reizigers en verladers.
3. Digitalisering spoor .	3. In balans met de leefomgeving.	
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. STS-passages, aanrijdingen overwegen, dodelijke slachtoffers overwegaanrijdingen, spoorcuisides	1. Impactvolle verstoringen op de infra	1. Snelheid, gemak en comfort (klantenbarometer)
2. Totaal aantal treinkilometers		2. Punctualiteit (personen en goederen)
3. Veiligheid en beleving (klantenbarometer)		3. Aantal inchecken NS + regio

Specifieke doelstelling 1: We zorgen voor een veilig spoorsysteem.
Motivering
We willen een zo veilig mogelijk spoornetwerk, zodat personen en goederen veilig vervoerd kunnen worden, de omgeving van het spoor veilig en leefbaar is, en er veilig aan het spoor gewerkt wordt. Hiermee zorgen we ervoor dat de trein een veilige manier blijft om personen en goederen binnen Nederland en van en naar buurlanden te vervoeren.

Specifieke doelstellingen
Subdoelstelling 1: We werken aan de spoorwegveiligheid.
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

Subdoelstelling 2: Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving.
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) intensief samen met vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, politie, vakbonden en het ministerie van JenV en IenW om de veiligheid in het OV te verbeteren. Naast concrete maatregelen wordt ingezet op nauwere samenwerking en kennisdeling tussen de verschillende betrokken partijen. 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 het 'Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020 – 2025' te evalueren, te verbeteren en te herbevestigen.

Subdoelstelling 3: Digitalisering spoor.
De invoering van het digitale treinbeveilingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) is één van de sleutels om barrières voor grensoverschrijdend treinverkeer weg te nemen. Bovendien is de huidige treinbeveiliging (ATB) verouderd en toe aan vervanging. Digitalisering van het spoor is daarnaast nodig om de toekomstige capaciteit van het spoorwegnet op een slimme en duurzame manier te vergroten. De invoering van ERTMS lijkt een technische klus, maar is één van de grootste veranderingen in de sector van deze tijd. Er worden namelijk ook veel processen anders met de komst van ERTMS, bijvoorbeeld bij verstoringen. Hierdoor moeten alle partijen uit de spoorsector anders gaan werken en ook nauwer samenwerken.

ERTMS is het platform voor de verdere digitalisering van het spoor. Het wordt bijvoorbeeld hiermee mogelijk om op termijn automatisch te rijden. Naast de treinbeveiliging worden ook aanverwante systemen vervangen. Zo wordt het huidige communicatiesysteem voor het spoor GSM-R (3G) de komende jaren vervangen door 5G met FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

Meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren opgenomen die verbonden zijn met de specifieke doelstelling «zorgen voor een veilig spoorsysteem». Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen.

Spoorveiligheid

Tabel 46 Spoorveiligheid (naar risicodrager)

Indicator	2019	2020[1]	2021	2022	2023
Aantal STS-passages	142	95	105	114	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	34	20	21	29	n.n.b.
Aanrijding op overwegen	46	28	34	28	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	9	5	9	2	n.n.b.
Aantal spoorsuicides	194	198	186	210	n.n.b.

1 De gerealiseerde cijfers in 2020 zijn gecorrigeerd t.o.v. de gepubliceerde cijfers in de Begroting 2021 om overeen te komen met het ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2020.
Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid).

Toelichting
In bovenstaande tabel staat een aantal indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht. Voor meer indicatoren op het thema spoorveiligheid geeft de website van ProRail de laatste inzichten, Home | ProRail Reports.

Aantal gerede kilometers

Tabel 47 Aantal gerede kilometers

Indicator	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal aantal treinkm's	165 miljoen	152 miljoen	160 miljoen[1]	157 miljoen	n.n.b.

1 Cijfer is gecorrigeerd op basis van ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2021, Tabel 1, pagina 20.
Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid).

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

Veiligheid en beleving

Tabel 48 Veiligheid en beleving (klantenbarometer)

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

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

Specifieke doelstelling 2: We zorgen voor een betrouwbaar spoornetwerk.
Motivering
We willen een zo betrouwbaar mogelijk spoornetwerk voor Nederland. Het ministerie doet dit door de kwaliteit van het bestaande netwerk op peil te houden en het netwerk te ontwikkelen voor de toekomst. Dit gaat niet alleen om nieuw aan te leggen spoor en stations, maar ook uitbreiding van emplacementen en het verbeteren van bestaand spoor. Bij dit alles houden we oog voor de leefomgeving, klimaat- en milieubeleid en maken we beleid rond geluid en trillingen van spoor(goederen)vervoer.

Subdoelstellingen

Subdoelstelling 1. Op peil houden van de kwaliteit van het bestaande spoornetwerk.

We hebben in Nederland een goed en betrouwbaar hoofdspoorinfrastructuur. Om dit doel te bereiken 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, goederenvervoerders en -verladers blijvend gebruik kunnen maken van een betrouwbaar spoornetwerk. Voor het onderhoud van het spoor is er een basiskwaliteitsniveau (BKN spoor) tot en met 2025. 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.

Subdoelstelling 2. Het ontwikkelen van het netwerk richting de toekomst.

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. Daarnaast moet spoor waar op dit moment nog dieseltreinen rijden worden voorzien van energie-infrastructuur die verduurzaming van het treinvervoer verder faciliteert. De meeste beleidsprojecten en -programma's hiertoe maken onderdeel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en worden hoofdzakelijk bekostigd uit het Mobiliteitsfonds. Via de Beleidsbegroting HXII worden opdrachten verstrekt aan (veelal) ProRail voor uitvoering en advies op het gebied van spoorwegen. Deze opdrachten zijn bedoeld voor o.a. de inzet voor MIRT-onderzoeken en -verkenningen alsmede de planuitwerkings- en realisatiefases van eventueel daaruit volgende projecten. ProRail ontvangt tevens via artikel 26 van het Mobiliteitsfonds een bijdrage voor de ontwikkeling van het spoorwegnet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Subdoelstelling 3. In balans met de leefomgeving.

De spoorweginfrastructuur helpt de samenleving door het mogelijk maken van vervoersstromen. Tegelijk zorgen die vervoersstromen over het spoor voor druk op de leefomgeving, in verschillende vormen: bijvoorbeeld door overlast (geluid, trillingen, vervoer van gevaarlijke stoffen) en effecten op natuur (uitstoot van stikstof, doorsnijding van natuurgebieden). Om deze balans tussen vervoer en leefomgeving te bewaken moet de infrastructuur voldoen aan Europese en nationale vereisten op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en de bescherming van omwonenden. Daarnaast zijn aangekondigde regelgeving en maatschappelijke ontwikkelingen grond voor de ontwikkeling van nieuw beleid. Hierbij kan men onder andere denken aan de verandering van dieselvervoer naar Zero-Emission-vervoer.

Het voldoen aan wettelijke vereisten vindt voornamelijk plaats binnen de projecten uit het MIRT en de instandhouding van het spoor, die beide worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds. Ook het onderzoek naar maatregelen tegen spoortrillingen in de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen wordt op deze wijze gefinancierd. Via de beleidsbegroting HXII worden onderzoeksopdrachten in het kader van beleidsondersteuning

en advies bekostigd (zie ook artikel 20 van deze begroting). Via dezelfde beleidsbegroting worden in 2025 onder andere opdrachten verstrekt aan Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) om onder mandaat besluiten te nemen met betrekking tot vaststelling van geluidproductieplafonds (GPP's) als omgevingswaarde, en het vaststellen van saneringsplannen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG).

Meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren opgenomen die verbonden zijn met de specifieke doelstelling «zorgen voor een betrouwbaar spoornetwerk». Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen.

Impactvolle storingen

Tabel 49 Impactvolle storingen op de Infrastructuur

Indicator	2019	2020	2021	2022	2023
Impactvolle storingen op de infrastructuur	435	361	406	455	475

Bron: ProRail (jaarverslag 2023)

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. ProRail maakt onderscheid tussen de volgende vier hinderklassen:

1. Zeer veel hinder (totaal meer dan 2400 minuten vertraging). Voorbeelden: grote ICT-storing, stroomstoring, (bijna) aanrijding wegverkeer met veel schade, extreem weer (storm, sneeuw, onweer/bliksem)
2. Veel hinder (totaal tussen 680 en 2400 minuten vertraging). Voorbeelden: aanrijding persoon op druk baanvak, brandmelding Schipholtunnel, wissel- of seinstoring op groot emplacement
3. Hinder (totaal tussen 40 minuten en 680 minuten vertraging). Voorbeelden: wissel- of seinstoring op klein emplacement, overwegstoring, aanrijding persoon op rustiger baanvak
4. Beperkte hinder (totaal minder dan 40 minuten vertraging). Voorbeelden: spoorlopers, roodseinpassage, eenvoudige storing op rustiger baanvak.

Specifieke doelstelling 3: We zorgen voor een aantrekkelijk spoor- en ov-systeem.
Motivering
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. Dit voor zowel personen- als goederenvervoer.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1. Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem.
Openbaar vervoer moet voor de reiziger een aantrekkelijk product zijn. Concreet betekent dit dat er aanbod van- en vraag naar ov in balans moeten zijn, dat ov veilig moet zijn, dat ov betrouwbaar moet zijn

en dat stations en bijbehorende voorzieningen (zoals fietsstallingen) zo gepositioneerd moeten zijn dat mensen met het ov een drempelloze reis van deur tot deur kunnen maken. Wij sturen hierop via vervoersconcessies, wetgeving (Spoorwegwet en Wet Personenvervoer 2000) waarmee we innovatie voor de reiziger mogelijk maken en tegelijkertijd kaders stellen voor hoogwaardig ov, stationsbeleid (waaronder de stationsagenda), bestuurlijke afspraken (MIRT-cyclus) en het Toekomstbeeld OV. Voor hoogwaardig regionaal ov is het rijk stelselverantwoordelijk. Dit betekent dat staan wij aan de lat voor goede wettelijke en financiële kaders waarbinnen medeoverheden in staat zijn om hun wettelijke taken als het gaat om de organisatie van regionaal ov in te vullen.

Subdoelstelling 2. We streven naar een toegankelijk ov-systeem voor reizigers en verladers.
We werken samen met vervoerders, decentrale ov-autoriteiten, ProRail en belangenorganisaties aan een nog beter toegankelijk OV. De uitwerking van het Bestuursakkoord toegankelijkheid 2022-2032 maakt hier deel van uit. Met de introductie van OVpay zetten we de stap van een gesloten naar een open betaalstandaard. Door o.a. met een betaalpas te kunnen reizen wordt de reiziger meer reisgemak geboden.

Meetbare gegevens
Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de specifieke doelstelling «zorgen voor een aantrekkelijk spoor- en ov-systeem». Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Klanttevredenheid

Tabel 50 Kengetal: Klanttevredenheid

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

Punctualiteit

Tabel 51 Punctualiteit					
Indicator	2019	2020	2021	2022	2023
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	91,9%	93,5%	93,5%	91,1%	87,7%
Treinpunctualiteit goederenvervoer	69,7%	70,1%	66,3%	65,5%	60,5%

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.
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.

Aantal transacties, instappers en vervoerd ladinggewicht

Tabel 52 Aantal transacties, instappers en vervoerd ladinggewicht					
Indicator	2019	2020	2021	2022	2023
Aantal ov-chipkaart transacties	2,8 mld.	1,47 mld.	1,56 mld.	1,92 mld.	2,227 mld
Aantal instappers regionale treinen[1]	50,9 mln.	27,2 mln.	29,5 mln.	40,2 mln.	n.n.b.
Aantal instappers NS	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.	0,96 mln.	1,09 mln.
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	42,65	40,02	42,62	44,47	39,21

1 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

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

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

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Start Hoofdrailnet-concessie 2025-2033
Eind 2023 is de nieuwe Hoofdrailnet-concessie aan NS gegund (periode 2025 tot eind 2033). Na de gunning van deze concessie is IenW, in samenwerking met NS, overgegaan naar de implementatiefase. Vanaf 1 januari 2025 start de effectieve beheerfase. Met deze concessie wordt ingezet op de volgende beleidsdoelen, namelijk:
1. Het bieden van een zo goed mogelijk vervoerproduct aan de reiziger;
2. Het faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur-tot-deur kunnen reizen;
3. Het maatschappelijk optimaal benutten van de publieke investeringen in het spoorsysteem als geheel;
4. Het komen tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de Concessieverlener en de concessiehouder

Uitwerking marktordening spoor
Voor open toegang op het spoor worden in 2025 de beleidsmaatregelen verder uitgewerkt om – indien en waar nodig - te kunnen sturen op open toegang treinvervoer, zoals dat gebruikelijk is voor treinvervoer op basis van overheidsconcessies. Aanvullende sturings- en reguleringsinstrumenten zijn nodig om de publieke belangen van het treinvervoer te (blijven) borgen, 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 zullen stappen worden gezet om in 2026 te komen tot een besluit over de marktordening op het spoor na afloop van de NS-hoofdrailnetconcessie na 2033. Er wordt toegewerkt naar een aantal keuzeopties dat bijdraagt aan de hoofddoelen van het mobiliteits- en spoorbeleid, zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie 2050 en het Toekomstbeeld OV. In 2026 zal een politieke keuze voorliggen bij kabinet en Tweede Kamer.

Instandhouding hoofdspoorweginfrastructuur
In het Beleidsprogramma IenW zoals gedeeld met de Kamer is aangegeven dat in lijn met de motie Stoffer c.s. (Kamerstukken II, 35 570 A, nr. 63) wordt toegewerkt naar een meerjarenplan voor instandhouding van de rijksinfrastructuur. Het plan is gericht op een stabiele langdurige programmering, waarbij een basiskwaliteitsniveau wordt afgesproken.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 53 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**200.147**	**436.553**	**64.132**	**19.473**	**18.841**	**17.882**	**17.520**
Uitgaven	**277.447**	**448.289**	**81.265**	**20.337**	**19.594**	**18.686**	**18.270**
1. OV en Spoor	**66.357**	**432.193**	**64.707**	**20.337**	**19.594**	**18.686**	**18.270**
Opdrachten	*7.647*	*6.569*	*4.401*	*4.224*	*4.380*	*4.473*	*4.463*
OV en stations	1.835	2.767	1.005	2.740	2.907	2.892	2.882
Autoriteit Consument en Markt (ACM)	0	1.807	1.831	0	0	0	0
Overige opdrachten	5.812	1.995	1.565	1.484	1.473	1.581	1.581
Subsidies	*19.126*	*137.794*	*56.305*	*12.577*	*11.678*	*10.677*	*10.271*
Subsidie NS Sociale Veiligheid	2.000	3.150	0	0	0	0	0
Overige subsidies	17.126	134.644	56.305	12.577	11.678	10.677	10.271
Bijdragen aan agentschappen	*1.209*	*1.221*	*895*	*895*	*895*	*895*	*895*
Bijdragen aan medeoverheden	*38.263*	*286.507*	*3.004*	*2.539*	*2.539*	*2.539*	*2.539*
CLU Betuwe en Hoge Snelheidslijn (HSL)	2.774	2.477	2.439	2.439	2.439	2.439	2.439
Overige bijdragen aan medeoverheden	35.489	284.030	565	100	100	100	100
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*112*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*	*102*
2. Maatregelenpakket OVS	**211.090**	**16.096**	**16.558**	**0**	**0**	**0**	**0**
Subsidies	*211.090*	*16.096*	*16.558*	*0*	*0*	*0*	*0*
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	105.994	8.598	0	0	0	0	0
Transitievangnet OV	105.096	7.498	16.558	0	0	0	0
Ontvangsten	**3.202**	**44.884**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. OV en Spoor (€ 64,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 4,4 miljoen).
- *OV en stations (€ 1,0 miljoen).* Dit betreffen opdrachten voor de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Deze opdrachten worden door verschillende organisaties uitgevoerd.
- *Autoriteit Consument en Markt (ACM) (€ 1,8 miljoen).* Dit betreft de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt. (ACM) voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.
- *Overige opdrachten (€ 1,6 miljoen).* Dit betreffen voornamelijk opdrachten voor veiligheid en internationaal (Veiligheid en Goederen), algemene opdrachten en opdrachten RWS (Beleid en Omgeving) en diverse losse opdrachten (Rijksinfrastructuur). Deze opdrachten worden door verschillende organisaties uitgevoerd.

2.Subsidies (€ 56,3 miljoen).
Overige subsidies (€ 56,3 miljoen):
- *NS-tarieven (€ 42 miljoen)*: In 2023 heeft de Kamer met het amendement-Bikker (36410A, nr. 10) de tariefsverhoging van de NS tarieven over 2024 (8,7%) eenmalig afgewend. Om te voorkomen dat de tarieven in 2025, naast de reguliere prijsontwikkeling van 2025, alsnog stijgen met deze 8,7% extra, heeft het kabinet besloten de kosten voor 2025 evenredig over de reiziger, NS en IenW te verdelen. De middelen voor deze demping voor 2025 komen uit de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds, nadat deze middelen in het juiste ritme zijn gezet.
- *Subsidie NS (€ 12,5 miljoen).* Betreft subsidie ter dekking van HSL-heffing vanuit MF.
- *Subsidie Consumentenorganisatie OV (€ 1,0 miljoen).* Subsidie zoals vermeld in tabel 42 «wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 16»
- *Subsidie Regional Expres 13 (€ 0,2 miljoen).* Dit betreft een bijdrage voor Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) voor het exploitatietekort van de Regional Expres 13 (RE13 Hamm-Dusseldorf-Venlo) dat zich voordoet op Nederlands grondgebied.
- *Subsidie beleidsondersteuning (€ 0,3 miljoen).* In 2025 zal een bedrag van maximaal € 0,3 miljoen verstrekt worden aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) voor beleidsondersteuning. Ook in de jaren 2026 en 2027 zal hiervoor een subsidie van jaarlijks maximaal € 0,3 miljoen aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) worden verstrekt.
- *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 voor

een bedrag van € 0,3 miljoen in 2025. Ook in de jaren 2026 en 2027 zal hiervoor een subsidie van jaarlijks maximaal € 0,3 miljoen de Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken worden verstrekt.

3.Bijdragen aan agentschappen (€ 0,9 miljoen). Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering (€ 0,88 miljoen). Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd. Met het KNMI (€ 0,015 miljoen) zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.

4.Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,0 miljoen).
– *CLU (€ 2,4 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.
– *Overige bijdragen aan medeoverheden (€ 0,6 miljoen).* Dit bedrag betreft met name de betalingen van het Schadeschap HSL-Zuid/A16/A4 (Wet gemeenschappelijke regelingen).

5. Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,1 miljoen). Dit betreft een bijdrage aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Deze internationale organisatie richt zich vooral op het creëren van een uniform rechtssysteem voor het vervoer van passagiers en vracht per rails.

2. Maatregelenpakket OVS (€ 16,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Subsidies (€ 16,6 miljoen).
– *Transitievangnet OV (€ 16,6 miljoen).* Er is een eenmalig transitievangnet voor 2023 ingesteld (zie Kamerstukken 29984, nr. 991). Dit vangnet kent een omvang van maximaal € 150 miljoen en biedt zekerheid aan de reizigers voor voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023. Dit vangnet ademt mee met de actuele reizigersontwikkeling. Wanneer de reizigersaantallen in 2024 hoger zijn daalt de omvang van dit vangnet. Het vangnet biedt hiermee prikkels en voldoende tijd voor de sector om zich klaar te maken voor het 'nieuwe normaal' waarbij vraag en aanbod weer in balans worden gebracht. Voor deze regeling is dekking gevonden in het Mobiliteitsfonds en het benodigde bedrag is overgeboekt naar dit artikel. Naar verwachting wordt in 2025 € 16,6 miljoen besteed aan deze bijdrage Transitievangnet OV. De bijdragen worden verstrekt aan de NS en aan de decentrale concessiehouders. Hiervoor zullen naar verwachting tot en met 2026 betalingen plaatsvinden.

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 5 (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

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 54 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 16

	2025
juridisch verplicht	99%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 39,3 miljoen) is 99% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget in 2025 is 78% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen, het overige deel is beleidsmatig gereserveerd. Het betreft hier onder andere de jaarlijkse bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM), uitgaven voor de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid, veiligheid en internationaal, algemene opdrachten en opdrachten RWS. 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, subsidie Consumentenorganisatie OV, subsidie Regionale OV-systemen en subsidie Regional Express 13. En voor maatregelpakket OVS betreft het Transitievangnet 2023 (TVOV). Er is een eenmalig transitievangnet voor 2023 ingesteld. De bijdragen worden verstrekt aan de NS en aan de decentrale concessiehouders. Hiervoor zullen naar verwachting tot en met 2026 betalingen plaatsvinden. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 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

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

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen		2.428.951	2.960.939	2.971.546	2.391.128	2.709.468
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen		303.115	148.284	150.284	153.284	155.284
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen		**2.732.066**	**3.109.223**	**3.121.830**	**2.544.412**	**2.864.752**
waarvan						
13.02	Exploitatie onderhoud en vernieuwing	2.246.247	2.457.555	2.528.502	2.039.610	2.455.225
13.03	Ontwikkeling	269.771	459.505	411.052	337.242	299.432
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	216.048	192.163	182.276	167.560	110.095
13.07	Rente en aflossing	0	0	0		

Tabel 56 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		597.904	251.821	122.884	173.784	200.598
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's						
Totale uitgaven op artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		**597.904**	**251.821**	**122.884**	**173.784**	**200.598**
waarvan						
14.01	Regionale infrastructuur	80.970	125.147	95.809	158.991	171.014
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	516.934	126.674	27.075	14.793	29.584

Tabel 57 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS		239.097	434.596	405.669	442.282	380.927
Andere ontvangsten van artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS						
Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS		**239.097**	**434.596**	**405.669**	**442.282**	**380.927**
waarvan						
17.07	ERMTS	130.877	210.100	189.513	184.570	133.255
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	108.220	224.496	216.156	257.712	247.672

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 58 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 16 (x € miljoen)

	2023	2024	2025
Reisaftrek OV	7	7	7
Btw Verlaagd tarief Personenvervoer	658	676	704
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer	51	51	51

3.6 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
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 59 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**209.745**	**142.961**	**204.125**	**184.735**	**113.642**	**109.538**	**14.228**
Uitgaven	**81.118**	**77.751**	**118.833**	**124.885**	**27.649**	**44.055**	**61.064**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Luchtvaart	81.118	77.751	118.833	124.885	27.649	44.055	61.064
Ontvangsten	**7.631**	**1.721**	**13.311**	**13.376**	**2.728**	**1.485**	**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 60 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar volgt uitvoering van de verduurzamingsvoorstellen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota (2020). - Het uitvoeren van het programma Luchtvaart in Transitie dat onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen stimuleert. - Samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties werkt de Minister aan de uitvoering van de innovatiestrategie luchtvaart. - Nederland draagt bij aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EUsubsidies voor verduurzaming van de luchtvaart. - De Minister stimuleert en faciliteert innovatieve ontwikkelingen van drones en onbemande luchtvaartuigen door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. - De Minister stimuleert dat de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen en verwacht van de luchthavens dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven verkennen.
Regisseren	De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken: - De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. De Minister levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. De Minister neemt de regie om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken.

	- Regie voeren 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. - Regie voeren om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. - In internationaal verband bijdragen aan de verdere implementatie van het mondiale langetermijndoel van netto-nul CO2-emissies in 2050 vastgesteld door ICAO voor de internationale burgerluchtvaart. - Nederland werkt samen met EU-lidstaten en met de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden omtrent de periodieke evaluatie van CORSIA in 2024. Ook de aanscherping van de certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies staat op de agenda. - Nederland blijft inzetten op het realiseren van een accijns voor luchtvaartbrandstoffen voor commercieel vliegverkeer binnen de EU, middels de herziening van de richtlijn energiebelastingen. - Meer en gerichter onderzoek naar niet-CO2-klimaateffecten van de burgerluchtvaart. - Het vaststellen van de (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. - De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (integratie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). - Regie voeren op verbetering van de samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens op de publieke belangen veiligheid, duurzaamheid, kwaliteit van de leefomgeving en verbondenheid. - Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven. - Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026. - Het uitvoeren van de Actieagenda trein en luchtvaart in samenwerking met partners. - Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. - Invulling geven aan het hoofdlijnenbesluit Schiphol. Het doel hierbij 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. - Het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor geluidnormen en aan de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - Het uitwerken van een CO2-plafond per luchthaven. - Verdere implementatie van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - Het uitwerken van wijzigingen voor de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer naar aanleiding van het in werking treden van de Europese richtlijn Renewable Energy Directive III (RED III). - Maatregelen nemen om een mondiaal kwantificeerbaar doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen vast te stellen. - Het samenvoegen van het civiele en militaire luchtruim. - Het uitvoeren van een aantal projecten in Caribisch Nederland voor de borging van de luchtvaartveiligheid, zoals het aeronautical ground lightproject.

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens
Voor het artikel Luchtvaart zijn zes 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. De luchtvaartsector moet zorgen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. De negatieve effecten op mens, natuur en milieu moeten verminderen. Dit is een omslag in het luchtvaartbeleid. 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 tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 61 Doelenboom artikel 17

Algemene doelstelling

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

Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**	**Specifieke doelstelling 4**	**Specifieke doelstelling 5**	**Specifieke doelstelling 6**
Het waarborgen van de veiligheid.	Nederland goed verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.	Negatieve gevolgen voor de omgeving verminderen.	Luchtvaart verduurzamen.	Efficiënt gebruik van capaciteit in de lucht en op de grond.	Beleid maken gebaseerd op actuele kennis, waarbij andere overheden, uitvoeringsorganisaties en belanghebbenden op een passende wijze worden betrokken.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Waarborgen van de nationale veiligheid: ruimte voor defensie, spoedeisende hulpverlening en politietaken en beheersing van gezondheidscalamiteiten.	1. Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld moet in stand worden gehouden en versterkt.	1. Minder geluidshinder door vliegverkeer.	1. Het verminderen van de CO_2-uitstoot van de luchtvaart.	1. Schiphol moet goed bereikbaar zijn via spoor en weg.	1. Doelen, de activiteiten om deze te realiseren en het bijbehorende tijdpad moeten helder zijn.
2. Beveiligd luchtruim en luchthavens tegen dreigingen, risico's en moedwillige verstoringen van het luchtvaartproces.	2. Waarborgen vestigingsklimaat, Nederlandse welvaart en strategische onafhankelijkheid door een goede bereikbaarheid via de lucht.	2. Minder uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart en geen significante negatieve effecten op de natuur.	2. Het verminderen van de niet-CO2-klimaateffecten van de luchtvaart.	2. Ontwikkeling regionale luchthavens voor de regio's waarin ze liggen.	2. Belangen en standpunten van de betrokken partijen moeten duidelijk zijn, zodat een goede samenwerking en de juiste betrokkenheid worden ingericht.
3. Verbetering efficiëntie van grenscontroles door automatisering en innovatie.	3. Bijdragen aan en investeren in het behoud van goede internationale luchtvaartbetrekkingen met bilaterale partners.	3. Te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol waarin geluidsoverlast wordt aangepakt en tegelijk de economische functie van Schiphol behouden blijft.	Daarbij ligt de focus op:	3. Bijdragen aan (betaalbare) bereikbaarheid van Caribisch Nederland.	3. Er dient voldoende tijd en ruimte te zijn om adequaat invulling te kunnen geven aan de participatiedoelstellingen.
4. Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.	4. Verder investeren in samenwerking met internationaal spoorvervoer en het brede mobiliteitssysteem.	4. Een herziening van het luchtruim is nodig om een gewenst groter oefengebied voor de nieuwe F-35's in Noord Nederland mogelijk te maken. Daarnaast is het streven vliegroutes korter en duurzamer te maken met als resultaat minder uitstoot, geluid en kortere vliegtijd.	- Het stimuleren en faciliteren van bijmenging van duurzame brandstoffen - Het stimuleren en faciliteren van technologische ontwikkelingen die bijdragen aan de energietransitie in de luchtvaart	4. Maatschappelijk verantwoorde inpassing van onbemande luchtvaart (drones) in en voor Nederland.	4. Door inzet van omgevingsmanagement worden de belanghebbenden zo goed mogelijk betrokken en geïnformeerd.
5. Het waarborgen en verbeteren van de omgevingsveiligheid.					
6. Veiligheidstandaarden en -regels voor luchtverkeer, luchthavens en					

Algemene doelstelling					
IenW werkt aan een veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd.					
luchtruim in Caribisch Nederland op orde brengen en houden.					
Beleidsinformatie	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**	**Beleidsinformatie**	**Beleidsinformatie**
1. systeemmonitor Luchtvaartveiligheid	1. Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven	1. Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol	1. De totale afzet brandstoffen (inclusief SAF)		1. Draagvlakonderzoek Luchtvaart
2. Staat van Schiphol / de Luchtvaart	2. Netwerkkwaliteit: De preferente bestemmingen waarmee de luchthaven direct is verbonden en de ingezette capaciteit naar deze bestemmingen	2.Emissies Nederlandse luchthavens	2. Afzet van duurzame brandstoffen (SAF)		
	3. Netwerkkwaliteit regionale luchthavens Nederland		3. CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland		

Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen van de veiligheid.
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.

Subdoelstellingen:
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
- Het waarborgen van de nationale veiligheid: ruimte voor defensie, spoedeisende hulpverlening en politietaken en beheersing van gezondheidscalamiteiten;
- Een beveiligd luchtruim en luchthavens tegen dreigingen, risico's en moedwillige verstoringen van het luchtvaartproces;
- Hogere efficiëntie van grenscontroles door automatisering en innovatie;
- Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid;
- Het waarborgen en verbeteren van de omgevingsveiligheid;
- Het op orde brengen en houden van veiligheidstandaarden en -regels voor luchtverkeer, luchthavens en luchtruim in Caribisch Nederland.

Beleidsinformatie
Luchtvaartveiligheid is niet in één overkoepelende indicator te meten. Het gaat immers 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).

Daarnaast geeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) jaarlijks in de Staat van de Luchtvaart inzicht in hoe het is gesteld met de veiligheid en duurzaamheid op en rond de luchthavens in Nederland.

Specifieke doelstelling 2: Nederland goed verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.
De Rijksoverheid zet zich in voor een hoogwaardig netwerk van internationale verbindingen via de lucht. Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland. Via Schiphol heeft Nederland verbinding met honderden bestemmingen over de hele wereld, waarin de hubfunctie een belangrijke rol speelt. Goede internationale luchtvaartverbindingen dragen bij aan onze welvaart en ons welzijn. De beschikbare capaciteit op de Nederlandse luchthavens is daarom een kostbaar goed. Het kabinet wil dat die zo zinvol mogelijk wordt benut.

Subdoelstellingen:
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
- Het instandhouden van het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld.
- Het waarborgen van het vestigingsklimaat, Nederlandse welvaart en strategische onafhankelijkheid door een goede bereikbaarheid via de lucht;
- Het bijdragen aan en investeren in het behoud van goede internationale luchtvaartbetrekkingen met bilaterale partners;
- Het verder investeren in samenwerking met internationaal spoorvervoer en het brede mobiliteitssysteem.

Meetbare gegevens
Passagiersbestemmingen
In onderstaande tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen.

Tabel 62 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Amsterdam	264	263	262	266	272	277	271	265	280	298
Frankfurt	286	287	290	309	322	319	295	285	309	321
London Heathrow	179	180	186	203	210	220	249	219	239	232
Parijs Charles de Gaulle	278	274	290	294	316	330	294	264	283	291
Brussel	192	190	193	200	204	203	191	181	185	185

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APG (t/m 2022) en OAG schedules data van AirportIS (per 2023)

Toelichting
In 2023 biedt Frankfurt net als het voorgaande jaar de meeste passagiersbestemmingen aan. Schiphol staat op een tweede positie. Ten opzichte van 2022 is het aantal bestemmingen op Schiphol, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle toegenomen. Op Londen Heathrow is het aantal bestemmingen in 2023 gedaald en op Brussel blijft dit gelijk.

Netwerkkwaliteit
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 economisch 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.

Tabel 63 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	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Amsterdam	2010	2107	2031	2152	2247	2297	1367	1429	1844	1991
Frankfurt	2200	2271	2233	2239	2250	2271	1177	1185	1660	1823
London Heathrow	2651	2702	2737	2770	2659	2696	1492	1014	1862	2318
Parijs Charles de Gaulle	2297	2326	2231	2241	2282	2351	1340	1247	1792	2013
Brussel	724	721	693	692	768	746	329	319	467	518
Istanbul	1403	1626	1791	1738	1850	1975	1097	1244	1711	2000

Bron: Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2023

Toelichting
Over de tijd zien we dat het aandeel directe bestemmingen (de netwerkbreedte) constanter is dan de capaciteit op die bestemmingen (de netwerkdiepte). Hoewel de netwerkbreedte weer bijna terug is op het niveau van voor COVID-19 (2019), ligt de netwerkdiepte nog ruim onder het niveau van 2019.

In 2023 is de kwaliteit van het netwerk van de zes luchthavens ten opzichte van 2022 toegenomen. De netwerkkwaliteit voor London Heathrow is het hoogst in 2023, 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 stijging van de netwerkkwaliteit van Schiphol in 2023 wordt veroorzaakt door de stijging van de ingezette capaciteit op de bestemmingen (netwerkdiepte). Het aandeel van de - naar (economisch) belang gewogen - preferente bestemmingen dat wordt bediend door Schiphol is in 2023 namelijk gelijk gebleven.

Het kengetal netwerkkwaliteit is gebaseerd op het Beleidskader Netwerkkwaliteit (Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1021). De jaarlijkse monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties rapporteert vanaf 2022 ook over de netwerkbreedte, netwerkdiepte en netwerkkwaliteit.

Netwerkkwaliteit regionale luchthavens Nederland

Tabel 64 Kengetal: Netwerkkwaliteit regionale luchthavens Nederland

X1.000	2022	2023
Eindhoven	68,6	64,7
Rotterdam – The Hague	6	6,5
Maastricht – Aachen	0,4	0,6

Bron: Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2023

Toelichting
Van de regionale luchthavens biedt Eindhoven de meeste bestemmingen aan in 2023, en heeft het de hoogste netwerkkwaliteit. In 2023 is de netwerkkwaliteit van Eindhoven ten opzichte van 2022 gedaald vanwege het aanbieden van minder bestemmingen uit de GaWC-lijst (netwerkbreedte).

De netwerkkwaliteit van Rotterdam – The Hague en Maastricht – Aachen is gestegen ten opzichte van 2023. Voor beide luchthavens komt dit door de hogere ingezette capaciteit naar de GaWC bestemmingen (netwerkdiepte).

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

Subdoelstellingen
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
- Minder geluidshinder door vliegverkeer;
- Minder uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart en geen significante negatieve effecten op de natuur;
- Te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol waarin geluidsoverlast wordt aangepakt en tegelijk de economische functie van Schiphol behouden blijft;
- Een herziening van het luchtruim is nodig om een gewenst groter oefengebied voor de nieuwe F-35's in Noord Nederland mogelijk te maken. Daarnaast is het streven vliegroutes korter en duurzamer te maken met als resultaat minder uitstoot, geluid en kortere vliegtijd.

Meetbare gegevens
Totale Volume van de Geluidbelasting

Tabel 65 Kengetal: Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol

periode	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,81	62,56	62,53	60,23	60,14	61,51	61,74	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	52,25	51,68	51,72	49,39	49,74	50,66	50,66	54,44 dB(A)

Bron: Handhavingsrapportage Schiphol 2022 en 2023 (ILT) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

Toelichting
In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) zijn voor de luchthaven grenzen gesteld aan het totale volume van de geluidbelasting (TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. In het LVB is vastgesteld dat het totale volume van de geluidbelasting afkomstig van het luchthavenverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar overdag (Lden) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (Lnight) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden.

Emissies Nederlandse luchthavens

Tabel 66 Indicator: Emissies Nederlandse luchthavens

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

Bron: Op basis van cbs-cijfers over Emissies van luchtverontreinigende stoffen volgens NEC-richtlijn, 1990-2021 (t/m 2021) en Emissieregistratie (www.emissieregistratie.nl) voor 2022. De Emissieregistratie registreert jaarlijks de emissies naar lucht en water van alle relevante Nederlandse bronnen. Het bevat de 375 belangrijkste milieubelastende stoffen. De Emissieregistratie is een samenwerkingsverband tussen vijf kennisinstellingen. Het RIVM is eindverantwoordelijk voor de Emissieregistratie.

Toelichting

1. Onder «Nederlandse luchthavens» vallen: Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde en het burgerluchtvaart deel van Eindhoven Airport.
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: Duurzame luchtvaart: 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 20 staan 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.

Specifieke doelstelling 4: Luchtvaart verduurzamen.
Verduurzaming van de luchtvaart biedt Nederland kansen. Technologische ontwikkelingen en bijmenging van duurzame brandstoffen vergroten het innovatie- en verdienvermogen van de Nederlandse maakindustrie, dragen bij aan de energiezekerheid van Nederland en Europa en leveren uiteraard een belangrijke bijdrage aan de klimaatdoelstelling van het Parijsakkoord. Investeringen in verduurzaming zijn juist nu van belang: alles wat we nu niet

doen, zal de komende decennia vele malen duurder zijn en zal de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven verminderen. Bovendien kost de transitie tijd.

Subdoelstellingen:
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
– Het verminderen van de CO_2-uitstoot van de luchtvaart;
– Het verminderen van de niet-CO_2-klimaateffecten van de luchtvaart.

Daarbij ligt de focus op:
– Het stimuleren en faciliteren van bijmenging van duurzame brandstoffen;
– Het stimuleren en faciliteren van technologische ontwikkelingen die bijdragen aan de energietransitie in de luchtvaart.

Meetbare gegevens
De totale afzet brandstoffen (inclusief SAF)

Tabel 67 Indicator: De totale afzet brandstoffen (inclusief SAF)

	Bunkering (mln kg)
2005	3510
2017	3863
2018	3909
2019	3823
2020	2132
2021	2345
2022	3068
2023	3271

Bron: Op basis van CBS-cijfers over Aardoliegrondstoffen- en aardolieproductenbalans (Internationale Luchtvaart).

Toelichting
De gegevens voor het jaar 2022 en 2023 betreffen voorlopige cijfers. De definitieve gegevens worden door CBS in 2026 gepubliceerd. De cijfers over gebunkerde kerosine voor internationale luchtvaart zijn inclusief sustainable aviation fuel (SAF).

Afzet van duurzame brandstoffen (SAF)

Tabel 68 Indicator: Afzet van duurzame brandstoffen (SAF)

	SAF (PJ)	SAF (mln kg)
2005	0	0
2017	0	0
2018	0	0
2019	0	0
2020	0	0
2021	0	0
2022	0,9	20,45
2023	onbekend	onbekend

Bron: Op basis van cbs-cijfers over Energiebalans; aanbod, omzetting en verbruik (Biokerosine, bijgemengd).

Toelichting
De gegevens voor het jaar 2022 en 2023 betreffen voorlopige cijfers. De definitieve gegevens worden door CBS in 2026 gepubliceerd. Deze indicator geeft de cijfers over de in Nederland gebunkerde (gemengde) biokerosine voor internationale luchtvaart.

Tussen nu en 2030 wordt ook inzet van synthetische kerosine (PtL, e-fuels) verwacht. Dit wordt momenteel nog niet geproduceerd of getankt. In de toekomst zal ook worden gekeken hoe de cijfers van synthetische kerosine in beeld kunnen worden gebracht.

CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

Tabel 69 Indicator: CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland (op basis van gebunkerde brandstoffen)

	Bunkering – CO_2-uitstoot (mln kg)	Bunkering – CO_2-uitstoot (Mton)	CO_2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor (mln 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	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 2022 en 2023 betreffen voorlopige cijfers. De definitieve gegevens worden door CBS in 2026 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 2022 komt hiermee uit op 9,6 Mton.

Specifieke doelstelling 5: Efficiënt gebruik van capaciteit in de lucht en op de grond.
De Rijksoverheid zet in op de transitie naar een toekomst vaste mobiliteitsbenadering waarbij luchtvaart een optimale bijdrage levert aan een duurzaam economisch verdienpotentieel van Nederland en de opgaven die in de verschillende gebieden van Nederland spelen. Er is een transitie nodig naar een integrale benadering van de luchtvaart, waarbij de capaciteit van luchtvaart en luchthavens in balans is met andere sectoren en (gebieds-)opgaven (zoals woningbouw, bereikbaarheid en natuur).

Om ervoor te zorgen dat Nederland ook in de toekomst internationaal bereikbaar blijft, zijn er investeringen nodig in de luchthavens en het landzijdige wegen- en spoornetwerk.

Subdoelstellingen:
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
– Schiphol moet goed bereikbaar zijn via spoor en weg;
– Ontwikkeling regionale luchthavens voor de regio's waarin ze liggen;
– Bijdragen aan (betaalbare) bereikbaarheid van Caribisch Nederland;
– Maatschappelijk verantwoorde inpassing van onbemande luchtvaart (drones) in en voor Nederland.

Specifieke doelstelling 6: Beleid maken gebaseerd op actuele kennis, waarbij andere overheden, uitvoeringsorganisaties en belanghebbenden op een passende wijze worden betrokken.
Het Rijk neemt stevig de regie in handen vanwege de vele en uiteenlopende belangen. Op een transparante manier wordt inzicht gegeven in de weging van de relevante publieke belangen. Hierbij staan de juiste betrokkenheid van de omgeving en een stevige kennisbasis centraal.

Subdoelstellingen:
Om dit doel te bereiken wordt ingezet op:
– Doelen, de activiteiten om deze te realiseren en het bijbehorende tijdpad moeten helder zijn;
– belangen en standpunten van de betrokken partijen moeten duidelijk zijn, zodat een goede samenwerking en de juiste betrokkenheid worden ingericht;
– Er dient voldoende tijd en ruimte te zijn om adequaat invulling te kunnen geven aan de participatiedoelstellingen;
– Door inzet van omgevingsmanagement worden de belanghebbenden zo goed mogelijk betrokken en geïnformeerd.

Beleidsinformatie
Sinds 2018 wordt jaarlijks het Draagvlakonderzoek Luchtvaart onder het Nederlandse publiek uitgevoerd. Dit kwantitatieve 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.»

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

Het kabinet wil een goed evenwicht vinden tussen al die belangen en stelt de kwaliteit van deze publieke belangen centraal in plaats van de kwantiteit van het aantal vluchten van- en naar Nederland. Daarmee wordt de lijn uit de Luchtvaartnota 2020-2050 doorgetrokken.

Bij luchtvaart staan de volgende publieke belangen centraal:

Veilige luchtvaart
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 2025 aandacht uitgaan naar de compliance met internationale standaarden (inclusief Caribisch Nederland en landen binnen het Koninkrijk.)

In 2025 zal de implementatie van de Critical Entities Resilience directive (CER-richtlijn) en Network and Information Security directive (NIS2-richtlijn) in nationale wetgeving zijn voltooid. De versterking van de fysieke, digitale en economische weerbaarheid van vitale luchtvaartorganistaties wordt in dat kader voorgezet 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.

Nederland goed verbonden
Eind 2023 zijn vier studies op het gebied van luchtvaart gebundeld naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken 2023/24, 31 936, nr. 1140): een onderzoek naar de betekenis van transferpassagiers op Schiphol, de monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2022, een onderzoek naar de netto bestedingseffecten van luchtreizigers en een monitor naar de capaciteit op uitwijkluchthavens. Al deze onderzoeken hebben bijgedragen aan de verdere versteviging van (het inzicht in) ons economisch luchtvaartbeleid.

In 2024 zijn diverse andere onderzoeken gepubliceerd. Zo is er onderzoek uitgevoerd naar het belang van een directe verbinding, waaruit blijkt dat de Nederlandse reiziger waarde hecht aan het zonder overstap kunnen bereiken van de eindbestemming.

Luchthavencapaciteit blijft in 2025 schaars. Dit betekent dat we de beschikbare capaciteit zo zorgvuldig, kwalitatief en efficiënt mogelijk moeten blijven inzetten. In dat kader wordt onderzoek uitgevoerd naar de (on)mogelijkheden en implicaties van slothandel op Schiphol, als alternatieve vorm van markttoegang. Hier kunnen in 2025, indien gewenst, verder stappen in worden gezet. Ook wordt gezocht naar manieren om het proces van het declareren van luchthavencapaciteit door de luchthaven Schiphol stabieler en voorspelbaarder te maken. Verbeterpunten binnen de tariefregulering worden eveneens in kaart gebracht, waarin een balans wordt geprobeerd te vinden tussen de zorgen die leven bij de diverse partijen in de luchtvaartsector over de vaststelling van de luchthaventarieven door Schiphol. In 2025 zal worden besloten óf en zo ja, welke aanpassingen worden verwerkt in regelgeving.

In internationaal verband zet Nederland zich in voor herziening van diverse Europese verordeningen, waaronder Verordening 95/93, Verordening 1008/2008 en Verordening 261/2004.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
De verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens is hard nodig. Het gaat om de gezondheid van zowel omwonenden van luchthavens als werknemers op die luchthavens. Het kabinet kiest voor een aanpak waarmee de negatieve effecten van de luchtvaart worden verminderd.

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

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
In juni 2022 heeft het kabinet besloten over de toekomst van Schiphol. Bij het besluit is gekeken naar enerzijds het belang van Schiphol als internationale luchthaven met een sterk netwerk aan bestemmingen wereldwijd en anderzijds naar het belang van de omwonenden van Schiphol en een goede leefomgeving. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. In de toekomst wil het kabinet niet sturen op het aantal vliegtuigbewegingen, maar op vermindering van de negatieve externe effecten van de luchtvaart.

Om uitvoering te geven aan het Hoofdlijnenbesluit wordt in 2025 binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol gewerkt aan verschillende trajecten om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. Zo worden in 2025 de uitkomsten van de Europese balanced approach-procedure vastgelegd. Hiertoe wordt het luchthavenverkeerbesluit gewijzigd. Er wordt een nieuw maximum aantal vliegtuigbewegingen in het luchthavenverkeerbesluit opgenomen. Daarnaast wordt verder gewerkt aan het verminderen van overlast in de nacht en worden andere hinderbeperkende maatregelen 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. Tevens wordt gewerkt aan de verdere invulling van de programmatische aanpak geluid en aan de verdere uitvoering van de gebiedsagenda.

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). De implementatie geschiedt gefaseerd via diverse projecten. Daarbij is de betrokkenheid van stakeholders een belangrijk uitgangspunt. De verwachting is dat eind 2024 de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim wordt gepubliceerd. Vervolgens zal in 2025 het politieke besluitvormingstraject volgen en zal er advies worden ingewonnen bij een externe commissie over de nieuwe indeling van het luchtruim.

Duurzame 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 onze uitstekende geografische ligging, biedt de energietransitie grote kansen voor het innovatie- en verdienvermogen van de Nederlandse (maak)industrie. Bijvoorbeeld voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het ministerie maakt in 2025 in samenwerking met de luchtvaartsector een roadmap voor duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Het internationale karakter van de luchtvaartsector vereist een mondiale aanpak. In 2025 vindt de 42ste Algemene vergadering van ICAO plaats. Belangrijke onderwerpen die hier aan bod komen zijn de invulling van het ICAO-doel van netto-nul CO_2 emissies in 2050; de methodologie waarmee de voortgang kan worden gemonitord; de voortgang in de productie van duurzame brandstoffen; en een voorstel voor een gecombineerde certificeringseis voor vliegtuigen voor CO_2 en geluid. Voor CORSIA, het mondiale instrument om CO_2-emissies te compenseren en te reduceren, zal in 2025 de tweede periodieke evaluatie plaatsvinden.

Ook op Europees en nationaal niveau worden belangrijke maatregelen genomen. In 2025 gaat de eerste periode van de Europese bijmengverplichting uit de ReFuelEU Aviation-verordening van start: in 2025 moet 2% van de getankte vliegtuigbrandstof duurzaam zijn. De Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) voor alle transportmodaliteiten, waaronder luchtvaart, wordt vóór 1 januari 2026 geïmplementeerd. Ook draagt Nederland bij aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies voor de energietransitie van de luchtvaart.

Op nationaal niveau wordt de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel voortgezet met de uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019).

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 de verduurzaming en het verdienvermogen. In 2025 ligt de nadruk in de uitvoering op de technologische ontwikkeling en op het creëren van de juiste randvoorwaarden, zoals certificeringsprocessen en opleidingen, om de nieuwe technologieën succesvol te laten zijn.

Vanuit het Klimaatfonds wordt de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-fuels en alcohol-to-jet-brandstoffen) met subsidies gestimuleerd. Ook hier liggen grote kansen voor de Nederlandse maakindustrie.

Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit

Regionale luchthavens

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. Hiertoe zijn in 2023 de procedures gestart. In 2022 is tevens de procedure gestart voor de wijziging van het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven waar sprake is van civiel medegebruik. Inzet is om deze (gewijzigde) luchthavenbesluiten in 2025 vast te stellen.

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

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

Luchtruim

In 2025 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. Afstemming hierover vindt plaats met EASA en de ILT. Deze integratie vergroot een veilig en effectief gebruik van het Nederlandse luchtruim. De grondwettelijke taken van Defensie blijven hierin geborgd. Deze integratie betreft het huidige gebruik van het luchtruim en staat los van de lopende luchtruimherziening.

In 2024 starten binnen de Pan-Europese luchtverkeersleidingsorganisatie Eurocontrol de gesprekken over een nieuw Performance Plan (RP4), dat alle staten voor hun eigen luchtruim moeten opstellen. Hierin moet worden aangetoond dat staten de doelstellingen op het gebied van kosteneffectiviteit, milieu/duurzaamheid, veiligheid en capaciteit realiseren.

Caribisch Nederland

In 2025 worden in Caribisch Nederland een aantal projecten uitgevoerd ter verbetering van de luchtvaartveiligheid en connectiviteit. Ook zullen de drie openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba een beheer- en onderhoudsplan opstellen om de luchthavens ook in de toekomst veilig en bereikbaar te houden.

Lelystad Airport

Begin december 2023 heeft Lelystad Airport een aanvulling gedaan op de aanvraag voor een vergunning 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 beide onderdelen geïnformeerd per brief op 20 december 2023 (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr.1138). In deze brief is tevens aangegeven dat een besluit over de luchthaven aan een nieuw kabinet is. Dit kabinet zal duidelijkheid geven over de opening van Lelystad Airport.

Onbemande Luchtvaart
De inzet van drones is de afgelopen jaren wereldwijd sterk toegenomen en zal de komende jaren blijven groeien. Met de komst van drones ontstaat er een scala aan nieuwe maatschappelijk waardevolle toepassingen. De maatschappelijke waarde wordt gecreëerd in diverse sectoren. Denk aan inzet van drones voor medisch transport tussen zorginstellingen, veiligheidstoezicht op kritische infrastructuren, inspectie van infrastructuur zoals hoogspanningsleidingen en dijken of de incidentbeheersing op water en weg. Het inzetten van drones biedt daarbij ook efficiencyvoordelen door bijvoorbeeld tijdswinst en de vermindering van impact van werkzaamheden door het wegnemen van negatieve externe effecten. 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 ontwikkeling van dronetechnologie en -toepassingen binnen Nederland draagt bij aan de strategische autonomie van de EU-markt voor drones en zorgt ervoor passende oplossingen binnen de Nederlandse context te kunnen ontwikkelen.
Het Ministerie van IenW creëert de randvoorwaarden voor een goed drone-ecosysteem door wet- en regelgeving aan te passen. De komende jaren volgen structurele maatschappelijke toepassingen met onbemande luchtvaartuigen. Het ministerie van IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling door te 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).

Bestuur en samenwerking
Het omgevingsmanagement wordt ingezet om de belanghebbenden zo goed mogelijk te betrekken en te informeren. Hierbij staan de basisprincipes voor goede participatie centraal en is er specifiek aandacht voor de impact van beleid op individuen, groepen burgers, de sectorpartijen, milieuorganisaties en overige belanghebbenden van de luchtvaart in Nederland. Naast de (in-)formele participatie bij de besluitvormingsmomenten vindt proactieve communicatie en kennisuitwisseling plaats en wordt een breed draagvlakonderzoek uitgevoerd onder de Nederlandse bevolking.

Om de realisatiekracht van de uitvoering in het luchtvaartbeleid te versterken worden o.a. de uitvoering van de Luchtvaartnota, de herziening van het luchtruim, de aanpak van drones, de ontwikkeling van de luchthavens in hun omgeving en het veiligheidsprogramma projectmatig opgezet. Een transparante en zorgvuldige besluitvorming en een doelmatige en efficiënte inzet van de beschikbare middelen staan daarbij voorop.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 70 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**209.745**	**142.961**	**204.125**	**184.735**	**113.642**	**109.538**	**14.228**
Uitgaven	**81.118**	**77.751**	**118.833**	**124.885**	**27.649**	**44.055**	**61.064**
1. Luchtvaart	**81.118**	**77.751**	**118.833**	**124.885**	**27.649**	**44.055**	**61.064**
Opdrachten	*19.680*	*22.052*	*35.787*	*19.338*	*7.977*	*6.469*	*6.583*
Geluidsisolatie Schiphol	1.284	131	0	0	0	0	0
Caribisch Nederland	223	339	231	465	465	465	465
NGF Project - Luchtvaart in Transitie	266	487	180	80	80	80	194
GIS-4 regeling	1.132	2.740	18.953	7.510	0	0	0
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	1.948	2.905	4.193	2.999	101	0	0
Luchtruim Regio Luchthaven	1.350	2.093	2.076	1.205	1.475	1.489	1.489
Luchtruimherziening	368	2.247	1.333	2.013	1.118	1.118	1.118
KF: Luchtvaartverkeer energie	0	125	165	0	0	0	0
KF: Alcohol-to-jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen	0	0	100	100	100	100	100
Overige opdrachten	13.109	10.985	8.556	4.966	4.638	3.217	3.217
Subsidies	*48.557*	*50.879*	*79.345*	*103.000*	*17.411*	*35.325*	*52.370*
Tarieven Bonaire	286	1.670	474	0	0	0	0
Omploegen graanresten	1.649	1.701	0	0	0	0	0
Klimaatbeleid	2.875	25	0	0	0	0	0
NGF-project Luchtvaart in transitie	41.825	44.739	75.773	99.436	7.412	14.800	21.300
Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	1.205	1.205	1.153	1.078	221	207	199
KF: Alcohol-to-jet	0	0	0	1.000	5.000	11.500	18.591
KF: Duurzame luchtvaartbrandstoffen	0	0	0	1.000	4.500	8.500	11.975
Overige Subsidies	717	1.539	1.945	486	278	318	305
Bijdragen aan agentschappen	*7.027*	*2.183*	*1.667*	*665*	*406*	*406*	*256*
Bijdrage aan agentschap RWS	2.750	484	523	229	56	56	56
Bijdrage aan agentschap KNMI	14	30	29	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RVO	396	586	763	350	350	350	200
Bijdrage aan agentschap RIVM	432	500	152	86	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RWS (Caribisch Nederland)	3.435	265	200	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RVO (NGF)	0	318	0	0	0	0	0
Bijdragen aan medeoverheden	*1.646*	*80*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*1.598*	*1.649*	*1.627*	*1.625*	*1.625*	*1.625*	*1.625*
ICAO (HGIS)	1.334	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455
Overige bijdragen	264	194	172	170	170	170	170
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*2.610*	*908*	*407*	*257*	*230*	*230*	*230*
Ontvangsten	**7.631**	**1.721**	**13.311**	**13.376**	**2.728**	**1.485**	**575**

Tabel 71 Uitsplitsing verplichtingen artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**209.745**	**142.961**	**204.125**	**184.735**	**113.642**	**109.538**	**14.228**
waarvan garantieverplichtingen	47.400	57.300	54.300	68.800	53.100	0	0
waarvan overige verplichtingen	162.345	85.661	149.825	115.935	60.542	109.538	14.228

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Luchtvaart (€118,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 35,8 miljoen).
- *Caribisch Nederland* (*€ 0,2 miljoen*). Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de ondersteuning van de luchtvaartautoriteit.
- *NGF-project Luchtvaart in Transitie (€ 0,2 miljoen)* het betreft onder andere kosten voor onderzoeken, evaluaties en toetsen.
- *GIS 4 regeling (€ 19,0 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 2025 en verder hebben betrekking op geluidsisolatie van woningen.
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 4,2 miljoen).* Opdrachten hebben betrekking op de afronding van de balanced approach-procedure, het opstellen van het LVB, de ontwikkeling van het nieuwe stelsel van geluidsnormen en andere emissies en de uitvoering van de gebiedsagenda.
- *Opdrachten luchtruim regionale luchthavens* (€ 2,1 miljoen). Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Eindhoven om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. Van belang bij de ontwikkeling is dat de geluidbelasting en uitstoot van verontreinigende stoffen 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.
- *Opdrachten luchtruimherziening (€ 1,3 miljoen).* Het programma Luchtruimherziening kent langjarige financiële dekking en ontvangt jaarlijks een bijdrage van Defensie. 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. De verwachting is dat eind 2024 de nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim wordt gepubliceerd. Vervolgens zal in 2025 het politieke besluitvormingstraject volgen.
- *Klimaatfonds Luchtvaartverkeer energie* op zee (€ 0,2 miljoen). Bijdrage vanuit EZK voor diverse onderzoeken met betrekking tot luchtverkeer en energie op zee.
- *Overige opdrachten (€ 8,6 miljoen).* Betreft onder andere:

- *Omgevingsmanagement en Projectbeheer* ten behoeve van alle afdelingen en programma's binnen het luchtvaart domein. De middelen voor beheer en omgevingsmanagement worden ingezet om de benodigde expertise aan te trekken, voor het organiseren van de participatie en voor en de verwerking van zienswijzen.
- *Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP).* In 2025 worden opdrachten uitgevoerd voor de beheersing van veiligheidsrisico's en worden er voorbereidingen getroffen voor de ICAO audit.
- *KDC.* Er vindt opdrachtverlening plaats aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 2 92).
- *Klimaatbeleid.* De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor fundamenteel onderzoek, het verrichten van haalbaarheidsstudies, het opzetten van pilots/demo's en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor zowel de productie van verschillende (nieuwe) typen duurzame brandstoffen als het versnellen van duurzame innovaties (zoals hybride/elektrische aandrijving, nieuwe voertuigontwerpen en materialen). De middelen worden ook ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO_2.
- *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.
- *Luchtvaartveiligheid.* Diverse opdrachten 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.
  Verder wordt in 2025 het derde externe onafhankelijke onderzoek uitgevoerd m.b.t de implementatie van de aanbevelingen van het OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) uit het rapport uit 2017 conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018, 29 665, nr. 242) en daarop volgende voortgangsrapportages. Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 2 91).

2.Subsidies (€ 79,3 miljoen)

– *Subsidies Bonaire DC-ANSP (€ 0,5 miljoen).* Deze bestaan uit twee subsidies, de eerste is voor een deel van de kosten van de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. Het bedrag van € 300.000 in 2025 is exclusief eventuele koersverschillen. De tweede subsidie is voor de AIS/ARO kosten. 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. Ook hier is het bedrag afhankelijk van koersverschillen. Beide subsidies betreffen subsidies die nader worden toegelicht in tabel 53 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*.

– *Subsidie luchtvaart in transitie (NGF) (€ 75,8 miljoen)*. Dit betreft de toegekende NGF-middelen Luchtvaart in Transitie (€ 383,4 miljoen), waarvan € 337,3 miljoen onvoorwaardelijk is toegekend. Deze middelen worden gebruikt om uiterlijk 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 grotendeels Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen worden uitgevoerd, zijn:
  - De ontwikkeling van innovatieve waterstofoplossingen voor de aandrijving van omgebouwde- en nieuwe straalvliegtuigen;
  - De ontwikkeling van een waterstofbrandstofcel-elektrische aandrijflijn met vernieuwende technologieën, onderdelen en systemen voor o.a. het thermisch management en de opslag van waterstof;
  - 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 én certificering- en accreditatie processen voor luchtvaartbedrijven ten behoeve van bovenstaande ontwikkelingen;
  - Toepassing van bovenstaande ontwikkelingen in technologiedemonstraties.
– *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,2 miljoen).* Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Nadere toelichting is te vinden in tabel 53 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel17.
– *Overige subsidies (€ 1,9 miljoen).* Dit betreft diverse subsidies die nader worden toegelicht in tabel 53 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*. Daarnaast een incidentele subsidie voor het aanpassen van gewassen en/ of oogstmethoden ter voorkoming van vogelaanvaringen met vliegtuigen.

3.Bijdragen aan agentschappen (€ 1,7 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 RWS voor Caribisch Nederland en een bijdrage aan RIVM voor adviesgroepen en onderzoeken en een bijdrage aan KNMI.

4.Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,6 miljoen). Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van

Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) wordt in 2025 een bedrag uitgegeven van circa € 1,6 miljoen, waarvan € 1,47 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

5.Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 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 eenwijziging stelsel theorie examens beroepluchtvaart

Ontvangsten (€ 13,3 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 Daarnaast betreft het de subsidie tarieven Bonaire van € 0,3 miljoen. Tot slot betreft het de ontvangstenverhoging die bij Voorjaarsnota 2017 is doorgevoerd voor de verrekeningen Eurocontrol en ontvangsten van de ACM die de kosten van haar toezichtstaken deels aan de sector doorbelast (€ 0,3 miljoen).

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

Daarnaast moet LVNL investeren in nieuwe en innovatieve technologie, zodat LVNL niet alleen betrouwbare luchtverkeersleiding kan blijven geven, maar ook in de toekomst kan blijven voldoen aan de eisen en wensen die nationale en internationale partijen stellen aan de dienstverlening van LVNL. Hiervoor is een jaarlijks leningenplafond ingesteld. LVNL gaat bij het ministerie van Financiën leningen aan voor een bedrag van maximaal € 51,8 miljoen in 2024 en € 54,3 miljoen in 2025. 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 5 (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

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 72 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2025
juridisch verplicht	95%
bestuurlijk gebonden	4%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 118,8 miljoen) is 95% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Het beschikbare budget in 2025 is voor 87% juridisch verplicht en voor de rest bestuurlijk gebonden. De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten Caribisch Nederland, klimaatbeleid, geluidisolatie Schiphol, regionale luchthaven, luchtruimherziening, onbemande luchtvaart, NLVP, internationale bereikbaarheid en KDC.
2. **Subsidies**. Het beschikbare budget in 2024 is voor 99% juridisch verplicht. Het subsidiebudget betreft met name het NGF-project Luchtvaart in transitie. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**. De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS is volledig juridisch verplicht en heeft een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
4. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. De uitgaven aan de Luchtverkeersleiding Nederland zijn volledig juridisch verplicht op basis volgend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg'. Dit betreft een structurele bijdrage.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties**. Het beschikbare budget in 2025 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

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. Het betreft de Accijns vrijstelling gebruik van kerosine in het internationale luchtverkeer, Btw-nultarief internationaal personenvervoer, Transferpassagiers buiten de grondslag van vliegbelasting en 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'.

3.7 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten 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 73 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**47.518**	**345.389**	**147.983**	**113.868**	**133.012**	**108.120**	**117.822**
Uitgaven	**75.267**	**113.327**	**253.376**	**183.161**	**186.220**	**146.567**	**118.894**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Scheepvaart en Havens	75.267	113.327	253.376	183.161	186.220	146.567	118.894
Ontvangsten	**620**	**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 74 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

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

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

Tabel 75 Doelenboom artikel 18

Algemene doelstelling				
Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.				
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.	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 borgen en verbeteren van de bescherming van de Noordzee infrastructuur.	1. Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdvaarwegennet.	1. Implementatie van de Europese Fit for 55 voorstellen gericht op de zeevaart, binnenvaart en havens.	1. De kennis en kunde van zeevarenden op peil houden.	1. Verder ontwikkelen van de modal shift tussen modaliteiten weg, vaarweg en spoor.
2.Behouden van strategische autonomie in de maritiem logistieke sector.	2. Toewerken naar toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.	2. Vormgeving en implementatie van internationaal normerend en beprijzend beleid.	2. Zorgen voor een gunstig vestigingsklimaat.	2. Versterken van de digitale samenwerking door ontwikkeling en toepassing van instrumenten om data de delen.
3. Verbeteren en versterken van de weerbaarheid van de maritieme sector.	3. Het behouden van een leidende en krachtige positie van de Nederlandse zeehavens in de economie van de toekomst.	3. Faciliteren en stimuleren van Nederlandse maritieme sectorpartijen invulling te geven aan de energietransitie.	3. Vergemakkelijken en bevorderen van de zeevaart als modaliteit.	3. Facilteren en stimuleren van buisleidingtransport als onderdeel van het multimodale transportsysteem.
4. Tegengaan van ondermijning en drugsproblematiek in de havens.				
5. Het borgen van maritieme noodhulp.				
6. Verbeteren van de nautische veiligheid.				
Meetbare gegevens				
1. Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee				
2.Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren				
3. Passeertijd sluizen				
4.Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden				
5. Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage van de Nederlandse vloot				

Specifieke doelstelling 1: Het verbeteren van de maritieme veiligheid.
Motivering
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).

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Het borgen en verbeteren van de bescherming van de Noordzee infrastructuur.
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: Behouden van strategische autonomie in de maritiem logistieke sector.
Behouden van strategische autonomie in de maritiem logistieke sector, met name in de zeehavens. Hiervoor zal een position paper inzake een Europese Havenstrategie opgesteld worden.

Subdoelstelling 3: Verbeteren en versterken van de weerbaarheid van de maritieme sector.
Verbeteren en versterken van de weerbaarheid van de maritieme sector. De toenemende cyber security dreiging voor organisaties in de haven en de implementatie van twee Europese richtlijnen (NIS2 en CER) maakt dat dit van groot belang is.

Subdoelstelling 4: Tegengaan van ondermijning en drugsproblematiek in de havens.
Tegengaan van ondermijning en drugsproblematiek in de havens. Hiertoe neemt IenW deel aan het havenplatform. Dit platform, waarbij meerdere EU lidstaten samen zullen werken, is bedoeld om (opsporings)informatie bij elkaar te brengen.

Subdoelstelling 5: Het borgen van maritieme noodhulp.
Het borgen van maritieme noodhulp. De brand op de Fremantle Highway heeft laten zien dat bij incidenten op de Noordzee adequate en snelle hulpverlening van essentieel belang is. Om maritieme noodhulp in de toekomst te blijven borgen en ons voor te bereiden op conclusies en aanbevelingen vanuit onderzoeken, zijn we in 2024 gestart met de herziening van de beleidsbrief maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee.

Subdoelstelling 6: Verbeteren van de nautische veiligheid.
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.

Specifieke doelstelling 2: Het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en het behouden van krachtige (zee)havens.
Motivering
Rijkswaterstaat beheert het netwerk van het hoofdvaarwegennet en dat geldt ook voor kunstwerken zoals sluizen en bruggen. Het in stand houden van een robuust hoofdvaarwegennetwerk. Het realiseren van een goede

en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden 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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Het 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 – in stand houden. 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 beleidsondersteuning 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.

Subdoelstelling 2: Toewerken naar 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 areaal zich op de toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds. Via de Beleidsbegroting HXII worden opdrachten verstrekt aan Rijkswaterstaat voor beleidsondersteuning en advies op het gebied van

Rijkswegen. 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.

Subdoelstelling 3: Het behouden van een leidende en krachtige positie van de Nederlandse zeehavens in de economie van de toekomst.
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).

Specifieke doelstelling 3: Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
Motivering
Een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om klimaatneutraliteit in 2050 te realiseren en onze koploper inzet waar te maken, 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 globaal (IMO) en regionaal (EU/ CCR) niveau, waarbij vormgeving en implementatie van internationaal beleid plaats kan vinden door nationale inzet.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Implementatie van de Europese Fit for 55 voorstellen gericht op de zeevaart, binnenvaart en havens.
Het betreft de implementatie van de Europese Fit for 55 voorstellen gericht op de zeevaart, binnenvaart en havens.

Subdoelstelling 2: Vormgeving en implementatie van internationaal normerend en beprijzend beleid.
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 3: Faciliteren en stimuleren van Nederlandse maritieme sectorpartijen invulling te geven aan de energietransitie.
Vormgeving en implementatie van faciliterend en stimulerend beleid waarmee Nederlandse maritieme sectorpartijen, inclusief de duurzame brandstofketen, in staat worden gesteld invulling te geven aan de energietransitie, en waarbij zij de kansen die deze transitie biedt kunnen benutten. (Denk hierbij o.a. aan het Maritiem Masterplan).

Specifieke doelstelling 4: Werken aan een sociaal economische gezonde Hoofscheepvaart.
Motivering
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. Voor dit specifieke doel geldt dat de formulering in ontwikkeling is. Deze wordt in een visietraject met betrokken externe stakeholders verder uitgewerkt.

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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: De kennis en kunde van zeevarenden op peil houden.
Nieuwe ontwikkelingen in de markt vragen om verrijking van de kennis en kunde van zeevarenden en aanpassing van de trainingen en trainingsstandaarden. Daaraan wordt bijgedragen door deelname aan overleg in de Internationale Maritieme Organisatie ten behoeve van internationale regelgeving voor trainingsstandaarden voor zeevarenden en waar nodig aangevuld met nationale regelgeving.

Subdoelstelling 2: Zorgen voor een gunstig vestigingsklimaat.
Een gunstig vestigingsklimaat met een gelijk speelveld en deugdelijke arbeidsvoorwaarden is van belang voor het behoud van zeevaart- en waterbouwactiviteiten in Nederland en de aantrekkelijkheid van de sector voor toekomstige zeevarenden. Internationale regelgeving inclusief de naleving daarvan en een gunstig fiscaal klimaat dragen daaraan bij.

Subdoelstelling 3: Vergemakkelijken en bevorderen van de zeevaart als modaliteit.
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.

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

Subdoelstellingen
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.

Subdoelstelling 1: Verder ontwikkelen van de modal shift tussen modaliteiten weg, vaarweg en spoor.
Hierbij is een modalshiftdoelstelling geformuleerd van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer.

Subdoelstelling 2: Versterken van de digitale samenwerking door ontwikkeling en toepassing van instrumenten om data de delen.
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) ruimte aan buisleidingen, (b) rijk coördinatie bij de aanleg van landelijke buisleidingeninfrastructuur, (c) inzetten op vraagbundeling en stimuleren van innovatie zodat op meer manieren gebruik gemaakt kan worden van buisleidingen (d) inzetten op hergebruik van buisleidingen en (e) door het bieden van duidelijke veiligheidskaders.

Meetbare gegevens
1. 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 76 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zeer ernstige scheepsongevallen	1	5	1	1	2	3
Ernstige scheepsongevallen	10	4	6	10	12	7
Andersoortige scheepsongevallen	32	31	24	31	27	52
Totaal aantal ongevallen	43	40	31	42	41	62
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	0	3	0	0	0	2
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	0	4	2	1	2	24

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting

In 2023 zijn drie zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) geregistreerd en zeven ernstige scheepsongevallen (ESO). Er zijn in 2023 twee dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee. Dit betrof een grote brand aan boord van een koopvaardijschip en een scheepsongeval met een loodsboot. Het totaal van het aantal scheepsongevallen op de Noordzee volgt de trend van de afgelopen jaren.

2. 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 77 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	178	160	175	148	188	208
Andersoortige ongevallen	1.179	1.119	1.068	1.077	1.131	1013
Totaal aantal ongevallen	1.357	1.279	1.243	1.225	1.319	1221
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	2	5	3	5	21	8
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	55	71	39	42	59	47

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting
Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2023 in totaal 1221 ongevallen geregistreerd, waarvan 208 (zeer) ernstige scheepsongevallen. De toename van het aantal (zeer) ernstige ongevallen op de binnenwateren is vooral terug te zien in de recreatievaart (96 in 2023 t.o.v. 80 in 2022). Op de binnenwateren waren in 2023 acht dodelijke slachtoffers te betreuren. Dit is een forse daling ten opzichte van 2022 maar nog steeds boven het gemiddelde van de jaren daarvoor.

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

Tabel 78 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Streefwaarde 2024*
Hoofdtransportas	63%	65%	65%	60%	56%	59%	85%
Hoofdvaarweg	75%	77%	78%	80%	80%	81%	75%
Overige vaarweg	87%	85%	87%	89%	88%	88%	70%

Bron: Rijkswaterstaat.

*Er zijn geen afspraken gemaakt met Beleid over de streefwaarden voor het jaar 2024. 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 (59%), maar nog steeds niet voldoende is om de streefwaarde te halen. De passeertijden voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen scoren wel ruim voldoende.

4. 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 79 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	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	50,4	49,7	49,4	50,8	50,4
Mainport Rotterdam	34,9	36,6	36,7	37,4	37,3	37,8
Overige Nederlandse Zeehavens	10	13,8	13	12,5	13,4	12,6

Bron: Port of Rotterdam, jaarverslag 2023.

Toelichting
De totale overslag in de gehele «Hamburg-Le Havre range» is in 2023 met – 7,1% fors gedaald. Dit is deels nog het gevolg van de grote correctie stijging in de voorgaande 2 jaren (na COVID-19), maar ook deels door veranderingen in de overslag van fossiele brandstoffen en de economische stabilisatie.

Het totaal van de «Nederlandse Zeehavens» heeft met 50,4 een stabiel marktaandeel. Rotterdam zag zijn marktaandeel zelfs stijgen, met een lagere daling in de overslag (-6,1%) dan de totale range. De overige Nederlandse Zeehavens vertoonden een zeer grote daling met gemiddeld – 12,4% waarvan met name Zeehavens Amsterdam met (-13,5 miljoen ton) de grootste daling van – 14,3% vertoond, grotendeels door vermindering van massagoed, met name fossiele overslag (in kolen en olie).

De havens van Antwerpen (-5,5%) en Hamburg (-4,5%) laten een relatief minder sterke daling zien in de overslag dan Rotterdam. In de hele range hebben de grote zeehavens absoluut gezien de grootste daling in overslag gezien, maar in marktaandeel zijn met name de kleine zeehavens er fors op achteruit gegaan. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven met 37,8% aandeel (tegenover 23,3% van Antwerpen).

5. 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 80 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
Aantallen						
Handelsvaart	757	744	748	742	692	694
Zeesleepvaart	299	302	303	304	285	290
Waterbouw	168	170	169	166	136	133
Totaal	1.224	1.216	1.220	1.212	1.113	1.117
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	6.229	6.242	6.076	6.087	5.716	5.836
Zeesleepvaart	532	531	557	542	525	524
Waterbouw	545	552	566	540	540	526
Totaal	7.306	7.325	7.199	7.169	6.781	6.886
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
Aantallen						
Handelsvaart	981	978	997	757	769	755
Zeesleepvaart	596	561	592	598	597	576
Waterbouw	390	383	374	358	354	357
Totaal	1.967	1.922	1.963	1.713	1.720	1688
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)						
Handelsvaart	14.718	14.430	14.106	12.652	12.866	12.744
Zeesleepvaart	1.591	1.428	1.427	1.498	1.511	1.496
Waterbouw	10.473	10.428	10.688	9.550	8.571	8.726

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	26.782	26.286	26.221	23.700	22.948	22.966

Bron: ILT & Lloyd's List Intelligence.

Toelichting
In 2023 is de vloot onder Nederlandse vlag stabiel gebleven. 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.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

Binnenvaart
De binnenvaart in Nederland is van groot maatschappelijk belang, maar onvoldoende toekomstbestendig. Daarom is met een groot aantal stakeholders – op initiatief van IenW - gesprekken gevoerd om de belangrijkste uitdagingen in de binnenvaart te identificeren. De binnenvaart moet beter inspelen op de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en klimaatverandering. De noodzakelijke transities zijn in de brief 'Toekomst Binnenvaart' van 30 november 2022 thematisch uitgewerkt en nader geconcretiseerd in de brief 'actieagenda toekomst binnenvaart' van 24 november 2023. Om uitvoering te geven aan de actieagenda is een Binnenvaarttafel opgericht die wordt geleid door een onafhankelijke voorzitter. In 2025 zal gewerkt worden aan onder meer toekomstbestendige vaarwegen, verduurzaming van de binnenvaart, nadere uitwerking van de thema's digitalisering en vlootdiversiteit, met bijzondere aandacht voor kleinschalige binnenvaart.

Klimaatmitigatie
Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren en onze koploperinzet waar te maken, nemen we in 2025 de volgende stappen.
– Implementatie van de Europese Fit-for-55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met NEa, RVO, RWS en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving[8];
– 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);

[8] 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

– 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 op 1 december 2023 door het Kabinet is vastgesteld[9] en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart die het derde kwartaal 2024 met de Kamer wordt 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. Een eerste subsidieregeling met een budget van € 32 miljoen voor walstroom zeevaart heeft gelopen in 2022 en 2023 en heeft geresulteerd in 17 projecten die subsidie ontvingen. Het resterende budget zal deels worden ingezet voor een verlenging van de regeling en deels voor de uitrol van walstroom op rijksligplaatsen. 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 aankomende Europese verplichtingen om walstroom aan te bieden voor cruiseschepen, containerschepen en ro-ro-ferries. Hiervoor is een regeling in maart 2024 opengesteld, die loopt tot en met 2026.

Maritieme veiligheid
Maritieme veiligheid en daarmee maritieme safety, security en cybersecurity zijn de laatste jaren steeds meer in de belangstelling komen te staan. Het verbeteren van de maritieme veiligheid behelst het in kaart brengen van de grootste risico's, deze analyseren en beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak). Er wordt gewerkt aan een strategie ter bescherming van de Noordzee-infrastructuur.

De huidige geopolitieke situatie zorgt ook voor een toenemende cybersecurity 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. Beide richtlijnen moeten in 2025 in nationale wetgeving zijn omgezet. Hiermee 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 geopolitieke onrust en maritieme dreigingen met mogelijke impact op goederenstromen.

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.

[9] Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1319

Maritiem Masterplan
Met het Maritiem Masterplan wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Vanuit het Nationaal Groeifonds is hiervoor € 210 miljoen toegekend, waarvan € 110 miljoen voorwaardelijk. Het project is begin 2024 gestart en heeft een looptijd van tien jaar. De demonstraties aan boord van schepen worden gedaan met waterstof, methanol of LNG met carbon capture en tevens wordt de informatie over de resultaten van deze demonstraties (via een digitaal platform) gedeeld. Onder het opzetten en uitwerken van een human capital programma valt ook het ontwikkelen en opzetten van (bij)scholingsmodules, learning communities en een traineeprogramma. De subsidieverstrekking voor het ontwerpen, inrichten en beheren van een digitaal platform en een programmabureau zal worden gedaan aan Stichting Nederland Maritiem Land (NML).

Emissielabel binnenvaart
In 2021 is een emissielabel in het leven geroepen voor binnenvaartschepen. Het is een sturingsinstrument om binnenvaartschepen te verduurzamen en de CO2-uitstoot terug te dringen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof. In 2024 en 2025 wordt gewerkt aan een standaard voor een internationale rekenmethode door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), zodat de mogelijkheid ontstaat om een internationaal geharmoniseerd label in te voeren. In 2023 zijn twee onderzoeken uitgevoerd over het doorontwikkelen van het bestaande emissielabel en normering van emissies in de binnenvaart. Het eerste rapport gaat over onderzoek naar en advies over het doorontwikkelen van het emissielabelsysteem voor de binnenvaart en bijbehorende de methodologie.[10] Het tweede rapport richt zich op de mogelijkheden van normering van emissies in de binnenvaart.[11]

Programma bescherming Noordzee infrastructuur (PBNI)
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 activiteiten van statelijke actoren op de Noordzee waargenomen die duiden op voorbereidingshandelingen (spionage en sabotage) tegen die vitale infrastructuur. 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 van de minister van IenW – het interdepartementaal Programma Bescherming

[10] Doorontwikkeling emissielabelsysteem binnenvaart | Rapport | Rijksoverheid.nlhttps://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/25/bijlage-3-onderzoek-doorontwikkeling-emissielabelsysteem-binnenvaart
[11] Onderzoek Normering emissies binnenvaart | Rapport | Rijksoverheid.nl https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/25/bijlage-4-definitief-onderzoek-normering-emissies-binnenvaart

Noordzee Infrastructuur (PBNI) van start te laten gaan. Het PBNI heeft het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur opgesteld. Specifiek wordt in 2025 ingezet op het opschalen van sensorcapaciteit, het doen van investeringen in ICT hardware en software, het maken van een gezamenlijk opleidings-, trainings- en oefenprogramma en de ontwikkeling van responssysteem waarmee adequaat kan worden gereageerd op incidenten op de Noordzee.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 81 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**47.518**	**345.389**	**147.983**	**113.868**	**133.012**	**108.120**	**117.822**
Uitgaven	**75.267**	**113.327**	**253.376**	**183.161**	**186.220**	**146.567**	**118.894**
1 Scheepvaart en Havens	**75.267**	**113.327**	**253.376**	**183.161**	**186.220**	**146.567**	**118.894**
Opdrachten	*22.776*	*38.827*	*50.114*	*28.122*	*22.611*	*13.803*	*12.228*
Topsector Logistiek	10.981	3.382	6.500	8.600	1.100	0	0
Caribisch Nederland	*0*	*120*	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*
NGF Project - Digitale Infrastructuur Logistiek	*8.203*	*12.700*	*11.950*	*10.162*	*7.442*	*0*	*0*
NGF Project - Maritiem Masterplan	0	87	1.406	2.180	7.180	6.210	4.370
Zeehavens/ Zeevaart	1.747	3.423	2.647	2.445	2.899	3.084	3.184
KF: Verduurzaming Zeevaart	0	0	300	300	300	300	700
KF: Waterstof Binnenvaart	0	0	800	800	800	800	800
PBNI	0	15.200	22.545	0	0	0	0
CER/NIS2	0	0	1.550	1.549	1.550	1.549	1.550
Overige opdrachten	1.845	3.915	2.316	1.986	1.240	1.760	1.524
Subsidies (regelingen)	*45.441*	*67.256*	*192.152*	*148.751*	*157.869*	*127.564*	*101.256*
Topsector Logistiek	*2.585*	*0*	*3.500*	*0*	*1.500*	*0*	*0*
Walstroom	11.346	3.473	47.695	42.288	40.624	33.555	1.024
Subsidie verduurzaming binnenvaartschepen	21.456	25.468	19.357	14.125	15.377	9.367	1.483
NGF Project - Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	9.900	30.800	0	0	0	0	0
KF: Walstroom	0	0	10.500	10.250	10.000	8.250	2.396
NGF Project - Maritiem Masterplan	0	3.216	67.664	33.660	23.700	16.200	36.725
KF: Waterstof Binnenvaart	0	0	41.000	25.128	35.128	27.160	23.832
KF: Verduurzaming Zeevaartschepen	0	0	0	8.800	15.040	23.440	35.796
Pilots verduurzaming zeevaart	0	0	2.356	14.500	16.500	9.592	0
Overige subsidies	154	4.299	80	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	*4.051*	*5.307*	*6.328*	*4.506*	*4.406*	*3.866*	*4.076*
Bijdrage aan agentschap RWS	2.810	3.237	2.698	1.854	1.854	1.314	1.314
NGF Project - Maritiem Masterplan RVO	0	203	200	700	500	500	610
Overige bijdragen	1.241	1.867	3.430	1.952	2.052	2.052	2.152
Bijdrage aan medeoverheden	*0*	*0*	*3.000*	*0*	*0*	*0*	*0*
Caribisch Nederland	*0*	*0*	*3.000*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*2.652*	*1.660*	*1.658*	*1.658*	*1.210*	*1.210*	*1.210*
CCR/ IMO HGIS	1.032	1.156	1.155	1.155	1.155	1.155	1.155
Overige bijdragen	1.620	504	503	503	55	55	55
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*347*	*277*	*124*	*124*	*124*	*124*	*124*
Overige bijdragen	*347*	*277*	*124*	*124*	*124*	*124*	*124*
Ontvangsten	**620**	**895**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Scheepvaart en Havens (€ 253,4 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 50,1 miljoen)
- *Topsector Logistiek (€ 6,5 miljoen)*. Voor de Topsector Logistiek worden in 2025 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. 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 (€ 12,0 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 infrastructuur logistiek. In de jaren 2023 tot en met 2027 wordt vorm en invulling gegeven aan de uitvoering ervan. Hiervoor is in 2025 een bedrag van € 12 miljoen beschikbaar.
- *NGF-project Maritiem Masterplan (€ 1,4 miljoen).* Voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan is budget beschikbaar gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds voor de inhuur van een adviescommissie door de uitvoerende organisatie.
- *Zeehavens / Zeevaart (€ 2,6 miljoen).*
  - *Maritieme Strategie*. Het werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021 is vanaf 2018 als onderdeel van het integrale werkprogramma ter uitvoering van de Maritieme Strategie doorgezet en liep eind 2021 ten einde. Een aantal onderwerpen uit het werkprogramma loopt ook in 2025 nog door (verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart etc.).
  - *International Maritime Organization*. Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
  - *Maritieme Cluster*. De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.

- *Havennota*. De uitvoering van de acties uit de Havennota 2020 – 2030 verlopen via het reguliere opdrachtenbudget.
- *Duurzame en toekomstbestendige maritieme sector (voorheen bekend onder de naam Green Deal)*. Voor de uitvoering hiervan is budget beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart. Naast subsidie voor motorvervanging of aanschaf en installatie van een katalysator op binnenvaartschepen vindt validatie onderzoek plaats naar duurzame oplossingen voor de zeevaart.
- *Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC)*. IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2024 zullen deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) verder worden ingezet om de 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 2024 nader vormgegeven. Deze richtlijn moet in 2025 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 zeevaart (0,3 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 en energiebesparende technieken.
– *KF Waterstof binnenvaartschepen inclusief steunmaatregelen (€ 0,8 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 en energiebesparende technieken.
– *Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) (€ 22,5 miljoen).* Om uitvoering te kunnen geven aan het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur heeft het kabinet besloten om voor de jaren 2024 en 2025 financiële middelen beschikbaar te stellen, zodat verder kan worden gewerkt aan de bescherming van de infrastructuur op de Noordzee. Specifiek worden de middelen in 2024 en 2025 ingezet voor o.a. het opschalen van sensorcapaciteit, investeringen in ICT hardware en software, het maken van een gezamenlijk opleidings-, trainings- en oefenprogramma en ontwikkeling van responssyteem. Met deze financiële middelen voor 2024 en 2025 worden geen onomkeerbare stappen gemaakt en wordt door het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) een projectmatige aanpak gehanteerd.
– *CER/NIS2 (€ 1,6 miljoen).* De middelen 'Ondersteuning NIS2' zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de NIS2-wetgeving vallen door een Cybersecurity Incident Response Team (CSIRT). Dit zal het Nationaal Cybersecurity Center (NCSC) zijn. De

middelen ‘Ondersteuning CER’ zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de CER-wetgeving vallen door de departementen zelf.
– *Overige opdrachten (€ 2,3 miljoen).* Voor diverse opdrachten voor vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de binnenvaart is het benodigde budget begroot.

2. Subsidies (€ 192,2 miljoen)
– *Topsector logistiek (€ 3,5 miljoen).* Dit betreft een subsidieregeling met als doel het verstrekken van financiële bijdragen aan onderzoeksprojecten die bijdragen aan de transitie naar duurzame, concurrerende en veilige logistieke ketens en goederenvervoer als onderdeel van de Gezamenlijke Ambitie, Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig.
– *Walstroom (€ 47,7 miljoen waarvan 10,5 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. Er is in 2024 € 7,6 miljoen aan het resterende budget toegevoegd als gevolg van beperkt achterblijvende inschrijvingen op de regeling in 2023 en afstemming op het facturatieproces. Na aftrek van uitvoeringskosten zal van het beschikbare budget € 18,9 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 maart 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.
– *Verduurzaming binnenvaartschepen (€ 19,4 miljoen).* Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek in 2025 € 12,8 miljoen beschikbaar (exclusief uitvoeringskosten) voor de aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren (in combinatie met een roetfilter) en motorvervanging tezamen. Daarnaast zijn voor de stikstofopgave middelen ontvangen voor schone motoren als aanvulling op de subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen. Voor 2025 betreft dit € 6,6 miljoen exclusief uitvoeringskosten.
– *NGF: Maritiem Masterplan (€ 67,7 miljoen).* Vanuit het Nationaal Groeifonds is in totaal € 100 miljoen onvoorwaardelijk beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van demonstraties op schepen en human capital activiteiten en voor het inrichten en beheren van een digitaal platform en programmabureau. Voor de demonstraties aan boord van schepen wordt een subsidieregeling opgesteld waarvoor € 85 miljoen beschikbaar is gesteld. Voor het opzetten en uitwerken van een human capital programma wordt een subsidieregeling opgesteld waarvoor € 3 miljoen beschikbaar is gesteld. Voor het inrichten en beheer van een digitaal platform en programmabureau wordt subsidie verstrekt waarvoor € 8,9 miljoen beschikbaar is gesteld.
– *KF maatregelen waterstof in de binnenvaart (€ 20,8 miljoen) en verduurzaming binnenvaartschepen (€ 20,2 miljoen).* Samen met initiatiefnemers in de sector 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 voorjaarsbesluitvorming 2024 een bedrag van € 75 miljoen toegekend. Het kabinet heeft besloten tot invoering van ETS2 voor de binnenvaart. Zodra de Europese Commissie de opt-in goedkeurt, is aan deze voorwaarde uit

het KF voldaan. IenW werkt een subsidieregeling uit die door de RVO zal worden uitgevoerd. Streven is om de subsidieregeling eind 2025 open te stellen. Als onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming 2024 is er daarnaast € 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. In 2025 is hiervoor in totaal € 41 miljoen beschikbaar.

– *Pilots verduurzaming zeevaart (€ 2,4 miljoen).* In het kader van de stikstofmaatregelen zeescheepvaart en zeehavens worden drie pilots uitgevoerd waarvoor in totaal € 46 miljoen beschikbaar is gesteld.
    - 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 havengebieden. Binnen de pilot wordt een stimuleringsregeling opgezet waarmee reders een subsidie ontvangen op de aanschaf van batterijpakketten en benodigde dedicated walinfrastructuur en aanpassingen aan het schip.
    - Pilot met waterstof bevoorradingsschepen: Voor de aanleg van windmolenparken wordt momenteel gevaren met bevoorradingsschepen 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 bevoorradingsschepen om te bouwen.
    - Pilot elektrificatie van havenmaterieel: Verduurzaming van havenmaterieel draagt bij aan stikstofreductie en natuurherstel met als gevolg dat (op termijn) de natuurvergunningverlening voor klimaatprojecten in havens weer makkelijker doorgang kan vinden. Het verdergaand elektrificeren van het havenmaterieel zal een directe positieve bijdrage leveren aan verminderde depositie op de meest nabijgelegen Natura2000-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.
– *Overige subsidies (€ 0,1 miljoen).* Voor subsidie basisvisie recreatietoevaartnet is benodigde budget begroot.

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 6,3 miljoen)
In het kader van beleidsondersteuning en advisering zijn met RWS afspraken gemaakt over werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Onderdeel hiervan is € 0,2 miljoen voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan waarvoor vanuit het Nationaal Groeifonds budget beschikbaar is gesteld.

4. Bijdrage aan (medeoverheden (€ 3,0 miljoen)
Caribisch Nederland (3,0 miljoen). Op Saba wordt momenteel gewerkt aan de bouw van een nieuwe zeehaven die Saba beter bereikbaar en aantrekkelijker moet maken voor toeristen. De plannen voor de bouw van deze haven zijn tot stand gekomen na de verwoesting van de huidige zeehaven Fort Bay Harbor door orkanen Irma en Maria.

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

6. Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,1 miljoen)
Incidentele werkzaamheden voor RWT's (zoals CBR en Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)) komen ten laste van dit financieel instrument.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 5 (Subsidies) zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 82 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 18

	2025
juridisch verplicht	67%
bestuurlijk gebonden	33%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 253,4 miljoen) is 67% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**
   Het beschikbare budget in 2025 is voor 43% juridisch verplicht.
   Het 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. Onder bestuurlijk gebonden vallen ook de in 2024 te ontvangen middelen voor Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Ook is onder bestuurlijk gebonden het ontvangen budget voor CER/NIS opgenomen waarvan een deel voor Luchtvaart is.
2. **Subsidies**
   Het beschikbare budget in 2025 is voor 73% juridisch verplicht.
   - De Tijdelijke subsidieregeling onderzoek TSL 2024-2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door Connekt.
   - De Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door RVO.
   - De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023 loopt door in 2025 en is 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door RVO; de aanvulling op deze subsidieregeling, de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027, wordt gepubliceerd in 2024 en is daarmee 100% juridisch verplicht. Ook de aanvulling wordt uitgevoerd door RVO.
   - De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht en wordt uitgevoerd door RVO. Deze subsidieregeling betreft deels middelen uit het Klimaatfonds.
   - De Nationaal Groeifonds (NGF) subsidieregeling Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan loopt tot en met april 2029, is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht. Het beschikbare budget voor de subsidieverstrekking voor NGF Maritiem Masterplan Human Capital is bestuurlijk gebonden. De subsidieverstrekkingen voor NGF-project Maritiem Masterplan met grondslag voor het programmabureau en digitaal platform zijn bestuurlijk gebonden.
   - De nog uit te werken subsidieregelingen en verstrekkingen ter stimulering van het gebruik van waterstof in binnenvaartschepen zijn bestuurlijk gebonden.

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

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

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

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

Tabel 83 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025	2026	2027	2028	2029
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet		1.392.974	1.605.474	1.562.930	1.516.749	1.453.629
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet		13.161	3.085	701	7.838	150
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet		**1.406.135**	**1.608.559**	**1.563.631**	**1.524.587**	**1.453.779**
waarvan						
15.01	Exploitatie	10.528	25.221	27.539	23.829	22.161
15.02	Onderhoud en vernieuwing	798.530	834.667	780.669	709.088	690.407
15.03	Ontwikkeling	108.461	217.064	203.349	270.035	225.760
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	71.068	61.279	70.941	55.590	55.260
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	417.548	470.328	481.133	466.045	460.191

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)
- Accijns vrijstelling gebruik van stookolie (met name zeevaart)
- BTW Nultarief internationaal personenvervoer

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 84 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 18 (x € miljoen)			
	2023	2024	2025
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	470	470	470
Afdrachtvermindering zeevaart	115	116	118
Accijns vrijstelling gebruik van gasolie (voor binnenvaart)	144	159	159
ASB Vrijstelling zeeschepen	19	20	21

3.8 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 klimaatbestendige, verbonden en duurzame wereld. 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. Op dit beleidsartikel zijn daarom 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 85 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**9.727**	**10.806**	**9.915**	**10.993**	**10.722**	**10.104**	**10.129**
Uitgaven	**11.009**	**11.174**	**9.524**	**10.602**	**10.111**	**9.493**	**9.519**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	11.009	11.174	9.524	10.602	10.111	9.493	9.519
Ontvangsten	**729**	**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 dit artikel. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 86 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

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Internationaal Beleid zijn 3 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 zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

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

Tabel 87 Doelenboom artikel 19		
Algemene doelstelling		
Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid, circulaire economie en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees en internationaal verband.	De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.	Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Europese en internationale beleidsontwikkelingen in lijn met nationaal beleid stimuleren.	1. Landen en bedrijven voeden met kennis en expertise op het gebied van de I&W onderwerpen. 2. Het gebruik van satelliet en navigatie data – waar relevant – Europees bevorderen. 3. Inzet van buitenlandse expertise voor doelbereik op I&W thema's in Nederland.	1.Stimuleren van aanvullende private financiering voor beleidsprioriteiten.
Beleidsinformatie		
1. BNC-fiches 2. Jaarrapportages RVO		

Specifieke doelstelling 1: Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees en internationaal verband.

Motivering

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, en 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 of vergroot een internationale inzet het effect bij de realisatie van de beleidsprioriteiten. Dat vraagt een actieve ambtelijke en politieke internationale 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 internationale 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.

Subdoelstellingen
Voor het realiseren van de specifieke doelstelling is één subdoelstelling geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Europese en internationale beleidsontwikkelingen in lijn met nationaal beleid stimuleren.
De nationale belangen die in Nederlands beleid geformuleerd staan vormen de basis voor internationale en Europese beleidsontwikkeling.

Specifieke doelstelling 2: De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.
Motivering
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.

Subdoelstellingen
Voor het realiseren van de subdoelstelling zijn drie subdoelstellingen geformuleerd:

Subdoelstelling 1: Landen en bedrijven voeden met kennis en expertise op het gebied van de IenW onderwerpen.
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.

Subdoelstelling 2: Het gebruik van satelliet en navigatie data – waar relevant – Europees bevorderen.
De Nederlandse overheid kan ook bevorderen dat satellietdata worden gebruikt om verschillende ambities uit te voeren, bijvoorbeeld als een instrument t.b.v. het monitoren van de voortgang van de uitvoering van deze ambities: van de VN en de EU, op nationaal niveau en binnen relevante sectoren. Zeer hoge resolutie satellietbeelden van Nederland, beschikbaar via het Satellietdataportaal, worden ingezet voor tal van sectoren en maatschappelijke toepassingen. In stedelijke planning en infrastructuurbeheer helpen deze beelden bijvoorbeeld bij het efficiënt in kaart brengen van veranderingen in de bebouwde omgeving, zoals nieuwbouwprojecten, wegeninfrastructuur en groenruimten.

Subdoelstelling 3: Inzet van buitenlandse expertise voor doelbereik op IenW thema's in Nederland.
Door onze internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen maken wij voor Nederlands doelbereik gebruik van expertise uit het buitenland.

Specifieke doelstelling 3: Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.
Motivering
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. Met het oog daarop heeft IenW bijvoorbeeld de Projectstimuleringsregeling ingesteld, om partijen te faciliteren in het beroep doen op de middelen uit Interreg.

Subdoelstellingen
Voor het realiseren van de specifieke doelstelling is één subdoelstelling geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Stimuleren van aanvullende private financiering voor beleidsprioriteiten.
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. Dit betreft:
– De Tweede Kamer wordt onder meer aan de hand van BNC[1]-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.
– Daarnaast kan monitoring d.m.v. een overzicht met nieuwe EU-regelgeving op het gebied van IenW dat - waar relevant - satelliet -en navigatiedata als optie bevat de effectiviteit van beleid meten.

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

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**9.727**	**10.806**	**9.915**	**10.993**	**10.722**	**10.104**	**10.129**
Uitgaven	**11.009**	**11.174**	**9.524**	**10.602**	**10.111**	**9.493**	**9.519**
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	**11.009**	**11.174**	**9.524**	**10.602**	**10.111**	**9.493**	**9.519**
Opdrachten	*3.435*	*3.431*	*4.090*	*5.818*	*5.327*	*5.088*	*5.114*
Uitvoering internationaal HGIS	536	808	1.218	2.045	1.714	1.623	1.655
Uitvoering niet-HGIS	1.988	1.271	1.610	1.955	1.916	2.047	2.044
Overige opdrachten	911	1.352	1.262	1.818	1.697	1.418	1.415
Subsidies (regelingen)	*783*	*1.122*	*335*	*0*	*0*	*0*	*0*
Interreg	755	717	0	0	0	0	0
Overige subsidies	28	405	335	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	*2.828*	*3.157*	*3.255*	*2.940*	*2.940*	*2.761*	*2.761*
Bijdrage aan RWS	644	533	641	446	446	267	267
Bijdrage aan RVO	2.043	2.319	2.494	2.494	2.494	2.494	2.494
Bijdrage aan RIVM	*141*	*305*	*120*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*3.563*	*3.464*	*1.844*	*1.844*	*1.844*	*1.644*	*1.644*
Bijdrage HGIS	2.963	2.694	1.844	1.844	1.844	1.644	1.644
Bijdrage niet-HGIS	600	770	0	0	0	0	0
Bekostiging	*400*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bekostiging	400	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**729**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies en Homogene Groep Internationale Samenwerking verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

2. Internationaal beleid coördinatie en samenwerking (€ 9,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1. Opdrachten (€ 4,1 miljoen)
– *Uitvoering HGIS (€ 1,2 miljoen).* Het ministerie van IenW is beleidsverantwoordelijk voor het satellietnavigatiebeleid en daarmee voor het Europese mondiale satellietnavigatie systeem Galileo. In dat kader draagt IenW bij aan de exploitatiekosten van het Galileo Reference Center (GRC) dat gevestigd is in Noordwijk en aan de bouw- en exploitatiekosten voor het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire; het beheer van beide panden wordt uitgevoerd door het Rijksvastgoedbedrijf. Daarnaast verstrekt IenW opdrachten aan diverse organisaties voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.
– *Uitvoering niet HGIS (€ 1,6 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. Tevens wordt gewerkt aan de oprichting van een Bevoegde Public Regulated Service Autoriteit en het toekomstige beheer van deze overheidsdienst van Galileo. In totaal is een bedrag van €1,6 miljoen gereserveerd voor genoemde activiteiten.
– *Overige opdrachten (€ 1,3 miljoen).* In het kader van het Nationaal Milieu programma (NMP) is € 0,7 miljoen gereserveerd voor opdrachten aan verschillende partijen. In het NMP wordt gewerkt aan de vorming van een samenhangend milieubeleid voor de lange termijn om zo een gezond, schoon en veilig Nederland in 2050 te bereiken. Daarnaast is € 0,3 miljoen gereserveerd voor de jaarlijkse opdrachten aan RWS en RVO inzake diverse Europese programma's. Tevens is € 0,3 miljoen gereserveerd ten behoeve van een 3- tal Europese secretariaten voor de te leveren technische bijstand in het kader van het programma Interreg.

2. Subsidies (€ 0,3 miljoen)
– De middelen zijn bestemd voor een incidentele subsidie (periode 2024-2025) aan de Urban Futures Studio van de Universiteit Utrecht met als doel een bijdrage te leveren aan de verduurzaming van de stedelijke ontwikkeling in Afrika. De subsidie is toegekend in 2024.

3. Bijdragen aan agentschappen (€ 3,3 miljoen).
– *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (€ 2,5 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden). De middelen zijn bestemd voor de uitvoering van de subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van Europese programma's zoals Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT) en LIFE.
– *Rijkswaterstaat (€ 0,7 miljoen).* Dit betreft de bijdrage 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.

– Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (€ 0,1 miljoen). Dit betreft de bijdrage voor capaciteitsinzet in het kader van het Nationaal Milieu Programma.

4. Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 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 2025 vermeld.

Tabel 89 Bijdragen (inter)nationale organisaties (Bedragen x € 1.000)	
United Nations Environment Programme (UNEP)	615
International Transport Forum *(ontwikkelingen op vervoersgebied)*	162
UNECE CLRTAP-verdrag *(grensoverschrijdende luchtverontreiniging)*	84
UNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	87
UNECE PRTR-verdrag *(emissieregisters)*	20
Verdrag van Rotterdam *(melding vooraf export chemicaliën)*	52
Verdrag van Stockholm (*persistente organische stoffen)*	83
Verdrag van Bazel *(overbrenging gevaarlijk afval)*	82
OESO Programme on Chemical Accidents *(voorkomen en bestrijden van gevolgen van chemische ongelukken)*	35
Cartagenaprotocol *(verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's)*	50
UNECE Aarhus-verdrag *(toegang tot informatie, besluitvorming en rechter)*	50
UNECE Helsinki-verdrag *(bescherming tegen industriële ongevallen)*	30
Verdrag van Minamata *(Uitfasering kwik)*	40
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
UNEP (Special Programme Trust Fund/ chemicaliën en afvalinstrumenten)	100
Totaal	**1.710**

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

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 90 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 19	
	2025
juridisch verplicht	74%
bestuurlijk gebonden	3%
beleidsmatig gereserveerd	24%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 9,5 miljoen) is 74% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 56% 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). 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 Urban Futures Studio van de Universiteit Utrecht, 100% juridische verplicht. De subsidie is in 2024 toegekend voor de periode 2024-2025. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van 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 uitvoering 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 93% juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken (zie tabel 74 Bijdragen (inter)nationale organisaties voor detailinformatie).

3.9 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het ministerie van IenW streeft naar een duurzame en gezonde leefomgeving, door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur- en fijnstof emissies 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 91 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**69.552**	**65.233**	**69.315**	**57.600**	**57.428**	**56.887**	**56.849**
Uitgaven	**59.611**	**66.143**	**72.115**	**60.296**	**57.428**	**56.887**	**56.849**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	59.611	66.143	72.115	60.296	57.428	56.887	56.849
Ontvangsten	**2.072**	**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 92 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 114 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 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

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 NEC richtlijn bestaat de verplichting om jaarlijks de historische emissies en toekomstige emissieramingen voor luchtverontreinigende stoffen te rapporteren, met als doel het voldoen aan de nationale emmisieplafonds 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 Rijks omgevingswaarden voor luchtkwaliteit 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 ongedaan te maken.

Voor het artikel Lucht en Geluid 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 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 93 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 gezonde luchtkwaliteit voor iedereen.	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 fijnstofemissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1.Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen (bronbeleid).	1. Aanpak van al 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. Voldoen aan de wettelijke grenswaarden (Rijksomgevingswaarden) en werken aan permanente verbetering van luchtkwaliteit.		2. Verminderen emissies ammoniak uit stallen naar lucht, waarbij BBT wordt toegepast.
		3. Verminderen emissies fijnstof uit stallen naar de lucht, waarbij BBT wordt toegepast.
		4. Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.

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.		
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Beleidsinformatie**
2.Totale emissies van luchtverontreinigende stoffen (emissieplafonds, emissieregistratie),	1. Kengetallen voortgang van geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale, waterschaps- en Rijkswegen.	1. Informatiepunt leefomgeving

Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van gezonde luchtkwaliteit voor iedereen.

Motivering

Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving stelt daarvoor in 2030 tussendoelen om toe te werken naar zero pollution in 2050. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit werkt het kabinet samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Het streven is 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016, waarbij het realisatiecijfer om het jaar wordt gemonitord. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan maatregelen om de luchtkwaliteit 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. Voor deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord zijn specifieke uitkeringen beschikbaar voor onder meer pilots en kennisdeling. Periodiek vindt er een voortgangsmeting plaats naar de uitvoering van de maatregelen. Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof.

Subdoelstellingen

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn twee subdoelstellingen geformuleerd. De eerste richt zich op het reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen en de tweede op het voldoen aan de wettelijke grenswaarden (Rijksomgevingswaarden) en werken aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit.

Subdoelstelling 1: Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen (bronbeleid).

In 2025 wordt gewerkt aan de implementatie van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn luchtkwaliteit. Specifiek voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie wordt de actie agenda Industrie en omwonenden uitgevoerd.

Subdoelstelling 2: Voldoen aan de wettelijke grenswaarden (Rijksomgevingswaarden) en werken aan permanente verbetering van luchtkwaliteit.

De minister van IenW is verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijks omgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. Het doel van de monitoring is het inzichtelijk maken van de ontwikkeling in luchtkwaliteit in Nederland. Op die manier biedt de monitoring enerzijds de basis voor het borgen dat voldaan wordt aan de wettelijke normen en anderzijds biedt het inzicht in de ontwikkelingen richting de lange termijn ambitie van zero-pollution 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 vanuit beleid plaatsvinden.

Meetbare gegevens
Emissie luchtverontreinigende stoffen (kton/jr)
In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft een aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Tabel 94 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2015	2020	2021	2022	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
SO_2	198	79	68	31	20	21	20	**49**	15-22	**32**
NO_x	630	452	395	238	178	173	162	**217**	125-157	**154**
NH_3	347	175	155	130	125	124	121	**135**	108-122	**121**
VOS[2]	509	267	204	168	162	157	155	**188**	141-159	**177**
$PM_{2,5}$ [3]	57	35	29	18	14	15	14	**18**	12,3-13,7	**15**

Bron: www.emissieregistratie.nl.

Toelichting
De raming 2030 wordt om het jaar wordt opgesteld o.b.v. de Emissieramingen Luchtkwaliteit door het PBL. De ramingen komen uit het PBL-rapport «Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen» van februari 2023. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit. Eerstvolgende actualisatie vindt plaats begin 2025. Bovenstaande tabel bevat vastgesteld en voorgenomen beleid tot 1 mei 2022, en is weergegeven als bandbreedte i.v.m. onzekerheden. Later aangekondigd beleid om de uitstoot van ammoniak (NH_3) te verminderen, zoals onder meer opgenomen in het Regeerakkoord, valt hier buiten.

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).
Motivering
De Omgevingswet is op 1 januari 2024 in werking getreden. Daarmee zijn regels gesteld met het oog op het beschermen van de gezondheid met betrekking tot de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen en wordt een helder verband gelegd tussen gezondheid en geluid. Tevens worden 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 blijft onder de Omgevingswet in grote lijnen gelijk aan het beschermingsniveau onder de Wet geluidhinder. In situaties die bij inwerkingtreding van de Omgevingswet niet aan deze doelen en uitgangspunten voldeden, worden op kosten van het Rijk saneringsmaatregelen getroffen om de bescherming te verbeteren.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Aanpak van al bestaande geluidhinder door het treffen van geluidbeperkende en geluidwerende maatregelen.
Voorafgaand aan de besluitvorming over de aanvullingswet in de Eerste Kamer (2020) heeft intensieve afstemming met de koepels plaatsgevonden, onder andere gericht op beperking van de uitvoeringslasten van de toekomstige geluidregels. De afspraken die hierbij gemaakt zijn, zijn verwerkt in de definitieve teksten van het aanvullingsbesluit en de aanvullingsregeling geluid zoals deze in 2021 zijn gepubliceerd. Over de implementatie van de bevoegdheidsverschuiving voor geluid op spoorweg emplacementen, van gemeenten naar het rijk, vindt nog afstemming plaats op een bestuurlijke tafel die hiervoor in het leven is geroepen. Ook is tijdens de afstemming met de koepels een algemene bestuurlijke afspraak gemaakt over het volgen van de werking van deze geluidsregels in de Omgevingswet in de beleidspraktijk, met name voor onderdelen waar wezenlijke aanpassingen zijn aangebracht. Dit is verwoord in Kamerstuk I 2019/20, 25054, G. Waar het geluidsanering betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar situaties met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot.

Met betrekking tot het bezien van mogelijkheden van het versterken van geluidbeleid op basis van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (Motie Schonis: Kamerstuk 35 000 A, nr. 60) wordt ind 2024 verwacht dat tot besluitvorming wordt gekomen met betrekking tot de wijzigingen van de regelgeving, gericht op nieuwe inzichten ten aanzien van geluid en spoorverkeer. In 2025 worden deze wijzigingen concreet uitgewerkt. Waar het gaat om geluidhinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving in voorbereiding. Eind 2023 is deze in consultatie geweest. Na verwerking van zienswijzen zal in de loop van 2024 de ontwerpregelgeving aan de Kamer worden aangeboden. Met betrekking tot trillingshinder langs het spoor is voorzien eind 2024 tot besluitvorming over een landelijke aanpak te komen, waarna in 2025 verdere uitwerking zal plaatsvinden.

Meetbare gegevens
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 overgangsrecht. De sanering langs de Rijksinfrastructuur wordt door RWS en ProRail uitgevoerd onder de Wet milieubeheer onder overgangsrecht (zie ook de artikelen 14 en 16). De geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale- en waterschapswegen onder het regime van de Omgevingswet wordt uitgevoerd door gemeenten, provincies en waterschappen en wordt in 2024 opgestart naast de saneringen onder het regime van de Wet geluidhinder. In de komende jaren zal de voorraad van het aantal nog te saneren woningen onder de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai (Wet geluidhinder) gaan afnemen en zal nader inzicht worden verkregen in de voorraad van de te saneren woningen onder de Regeling sanering verkeerslawaai (Omgevingswet).

Tabel 95 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 1990–2023	68.431	121.419	189.850
Verwachte realisatie 2024	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2024	**8.724**	**171.881**	**180.605**
Verwachte realisatie 2025	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2025	**8.524**	**169.381**	**177.905**

Sanering Wet Geluidhinder		**Aantal woningen**	
Rijksinfrastructuur	**Wegen**	**Spoor**	**Totaal**
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.255	6.030
Gereed t/m 2023	680	4.579	5.259
Verwachte realisatie 2024	0	100	100
Restant einde 2024	**95**	**576**	**671**
Verwachte realisatie 2025	95	442	537
Verwacht restant per einde 2025	**0**	**134**	**134**

Bron: BSV

Toelichting
De eerste tabel betreft de sanering van woningen vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten worden uitgevoerd onder het regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft woningen met de hoogste geluidsbelastingen. Voor het jaar 2025 is, net als in 2024, geraamd dat in totaal 2.700 woningen als gesaneerd kunnen worden aangemerkt.

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 2025 zal worden afgerond. Voor 2025 wordt verwacht dat 226 woningen gereed zullen komen. De resterende woningen zullen pas na 2026 zijn gesaneerd.

Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Motivering
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.

Subdoelstellingen
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.

Subdoelstelling 2: Verminderen emissies ammoniak uit stallen naar lucht, waarbij BBT wordt toegepast.
Het beleid is erop gericht de emissies van ammoniak uit stallen naar de lucht te verminderen, als onderdeel van het maatregelenpakket om de stikstofdoelen te realiseren, en hiertoe BBT toe te passen. Daartoe werkt IenW ook in 2025 samen met het ministerie van LVVN aan de aanscherping van de emissienormen voor ammoniak uit stallen. Waarbij LVVN financiële ondersteuning biedt aan veehouders om de vereiste stalaanpassingen te kunnen doen.

Subdoelstelling 3: Verminderen emissies fijnstof uit stallen naar de lucht, waarbij BBT wordt toegepast.
Het beleid is gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen naar de lucht, halvering van emissies van fijnstof uit pluimvee stallen in 2030 ten opzichte van 2016 en het toepassen van BBT. De regelgeving hiertoe wordt verder uitgewerkt in samenwerking met LVVN.

Subdoelstelling 4: Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.
Het beleidsdoel voor geurhinder rond stallen betreft het verminderen van geurbelasting voor omwonenden uit stallen. Voor het verminderen van geurbelasting wordt ingezet op herziening van de regelgeving en onderzoek naar aanpak die uitgaat van een andere manier van geur meten. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2025 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en het mogelijk maken van de beoordeling en borging van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars.

Beleidsinformatie
Op Home | Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl) staat relevante beleidsinformatie 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.

Voor het terugdringen van geurhinder zet IenW zich in op herziening van de regelgeving t.a.v. geurhinder en veehouderij en onderzoek naar aanpak die uitgaat van een andere manier van geur meten. Tevens wordt verder

er samen met LVVN invulling gegeven aan vernieuwing van het stelsel van stalbeoordeling, naar aanleiding van aanbevelingen van de Wageningen University & Research (WUR).

In 2025 wordt gewerkt aan de implementatie van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn luchtkwaliteit. Specifiek voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie wordt de actie agenda Industrie en omwonenden uitgevoerd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 96 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**69.552**	**65.233**	**69.315**	**57.600**	**57.428**	**56.887**	**56.849**
Uitgaven	**59.611**	**66.143**	**72.115**	**60.296**	**57.428**	**56.887**	**56.849**
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	**59.611**	**66.143**	**72.115**	**60.296**	**57.428**	**56.887**	**56.849**
Opdrachten	*10.949*	*16.790*	*12.910*	*10.449*	*9.589*	*9.033*	*9.066*
Geluid- en luchtsanering	4.969	7.308	6.982	5.064	4.204	3.648	3.681
Waarvan RWS	283	263	1.335	792	792	792	792
Waarvan RIVM	5.697	6.458	3.208	3.208	3.208	3.208	3.208
Overige opdrachten	0	2.761	1.385	1.385	1.385	1.385	1.385
Bijdragen aan agentschappen	*17.304*	*19.250*	*21.941*	*21.799*	*21.798*	*21.798*	*21.795*
Bijdrage aan agentschap RWS	2.816	3.695	3.318	3.317	3.317	3.318	3.317
Bijdrage aan agentschap KNMI	15	15	0	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RVO	219	941	657	657	657	657	657
Bijdrage aan agentschap RIVM	14.254	14.599	17.966	17.825	17.824	17.823	17.821
Bijdragen aan medeoverheden	*30.958*	*29.705*	*36.788*	*27.570*	*25.555*	*25.545*	*25.510*
Uitvoering geluidsanering	25.411	25.470	30.613	25.570	25.555	25.545	25.510
Programma NSL	5.547	4.235	6.175	2.000	0	0	0
Bekostiging	*400*	*398*	*476*	*478*	*486*	*511*	*478*
Overige bekostiging	400	398	476	478	486	511	478
Ontvangsten	**2.072**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.000**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies en specifieke uitkeringen verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder (€ 72,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 12,9 miljoen)
– *Uitvoering geluid en luchtsanering (€ 6,9 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. Daarnaast worden er diverse opdrachten verstrekt (€ 3,9 miljoen) ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving.
– *RIVM (€ 3,2 miljoen), RVO (€ 0,1 miljoen) en RWS (€ 1,4 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan RIVM, RVO 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.

2.Bijdragen aan agentschappen (€ 21,9 miljoen)
– *Rijkswaterstaat (RWS) (€ 3,3 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan 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.
– *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (€ 18 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 rapportage verplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en geur.
– *Overige bijdragen aan agentschappen (€ 0,6 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de uitvoering van de Specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA) en werkzaamheden gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen en het beperken van geurbelasting voor omwonenden.

3.Bijdragen aan medeoverheden (€ 36,8 miljoen)
– *Uitvoering geluidsanering (€* 30,6 miljoen). Hierbij gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluid hinder door het verkeer. Dit in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai.
– *Programma NSL en SLA (€ 6,2 miljoen)*. Van genoemde middelen is € 5,0 miljoen gereserveerd voor de SPUK- SLA middels welke financiële steun wordt gegeven aan gemeentes en provincies voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst. Alleen provincies en gemeenten die het Schone Lucht Akkoord hebben ondertekend komen in aanmerking voor deze uitkering. Daarnaast is € 1,2 miljoen beschikbaar voor de Regeling specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen.

4.Bekostiging (€ 0,5 miljoen).
– *Onderzoek TNO (€ 0,5 miljoen)*. Deze middelen zijn bedoeld voor de afwikkeling (laatste 20%) van de in 2024 verleende subsidie aan TNO voor het Milieu onderzoeksprogramma en de toekenning voor het jaar 2025.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 97 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 20

	2025
juridisch verplicht	95%
bestuurlijk gebonden	2%
beleidsmatig gereserveerd	3%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 72,1 miljoen) is 95% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 72 % juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het gaat hierbij om een meerjarige opdracht (2024-2027) 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 2025 (wordt elk jaar 100% uitgeput), de regeling (SPUK) Nadeelcompensatie veehouderijen en 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 (laatste 20%) van de in 2024 verstrekte toekenning aan TNO en de toekenning voor 2025.

3.10 Artikel 21 Circulaire Economie

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling
Het bereiken van een circulaire economie in 2050, waarbij het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie zodanig wordt teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.

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

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**55.167**	**121.535**	**162.882**	**79.537**	**68.618**	**64.712**	**65.631**
Uitgaven	**57.443**	**69.782**	**120.688**	**115.700**	**108.171**	**76.220**	**66.166**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
5 Duurzame productieketens	55.622	69.782	120.688	115.700	108.171	76.220	66.166
6 Natuurlijk Kapitaal	1.821	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**548**	**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 Circulaire Economie. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 99 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

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 grondstoffen zetten we weer in voor nieuwe producten. Ook kiezen we grondstoffen die steeds weer aan te vullen zijn. Voor een circulaire economie zijn ambitie, heldere regels, circulair ondernemerschap en een omslag in het denken en doen nodig. Zo houden we de aarde leefbaar, ook voor de generaties na ons.

De circulaire economie kan met verschillende strategieën worden bereikt, ook wel bekend als de R-ladder. Grofweg zijn ze onder te verdelen onder vier 'knoppen' waar met beleid aan gedraaid kan worden:
- 1.Vermindering van grondstoffengebruik, door af te zien van het produceren of kopen van producten, deze te delen of ze efficiënter te maken (refuse/afwijzen, reduce/verminderen, rethink/heroverwegen);
- 2.Substitutie van grondstoffen: primaire (nog niet gebruikte) grondstoffen vervangen door secundaire (gebruikte) grondstoffen en duurzame biogrondstoffen die zo hoogwaardig mogelijk toegepast worden, of door andere, meer algemeen beschikbare grondstoffen met een lagere milieudruk (redesign/herontwerp, recycle);
- 3.Levensduurverlenging: producten en onderdelen langer en intensiever gebruiken door hergebruik en reparatie (reuse/hergebruiken, repair/repareren, refurbish/opknappen);
- 4.Hoogwaardige verwerking: de kringloop sluiten door recycling van materialen en grondstoffen, zodat er minder afval wordt verbrand of gestort én er meer hoogwaardig aanbod van secundaire grondstoffen ontstaat (recycle).

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

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

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

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

Tabel 100 Doelenboom artikel 21

Algemene doelstelling			
Het bereiken van een circulaire economie in 2050, waarbij het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie zodanig wordt teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.			
Specifieke doelstelling 1		**Specifieke doelstelling 2**	
Verminderen en substitueren van grondstoffen.		Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen.	
Subdoelstellingen		**Subdoelstellingen**	
1. Vermindering van grondstoffengebruik	2. Substitutie van grondstoffen.	1. levensduurverlenging	2. Hoogwaardige verwerking
Meetbare gegevens		**Meetbare gegevens**	
1. Grondstofvoetafdruk voor de economie, RMI (Mton)	1. Aandeel fossiele grondstoffen (DMI in %)	1. Hoeveelheid hergebruik door consumenten (in kton)	1. Afvalaanbod (in Kton, werkelijke aantal, irt BBP en gerecycled afval)
2. Grondstoffenefficiëntie (bbp in euro/kilo DMC)	2. Aandeel biogrondstoffen (DMI in %)	2. Hoeveelheid hergebruik door consumenten (in stuks)	2. Aandeel gerecycled afval in Nederland (in %)
	3. Aandeel secundaire materialen (DMI in %)	3. Aandeel bedrijven die zich richten op reparatie en hergebruik	

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

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

Subdoelstelling 1: Vermindering van grondstoffengebruik.
De meest voor de hand liggende bijdrage aan het verminderen van grondstoffengebruik is afzien van het maken of kopen van producten. Daardoor hoeven grondstoffen immers niet te worden gewonnen of geproduceerd. Voor de hand liggend wil niet zeggen dat het eenvoudig is. Het raakt namelijk aan de belangen van bedrijven, die zoveel mogelijk producten willen verkopen, en aan de behoeften van burgers. De rijksoverheid stuurt bijvoorbeeld 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 en het sturen van gedrag. Denk aan het gebruik van een deelauto (dus het afzien aan de aanschaf van een eigen auto).

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

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

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

Om dit doel te bereiken wordt de komende periode ingezet op de ontwikkeling, het actief ontsluiten en het gebruik van ontwerpmethodologie, toegepaste kennis en hulpmiddelen, bijvoorbeeld via de subsidieregeling KIACE 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 de Ecodesign-richtlijn. 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.

Meetbare gegevens
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. De hieronder opgenomen gegevens vormen daarmee dus een uitsnede uit de ICER.

Omdat de nationale doelen voor de circulaire economie nog verder worden uitgewerkt (zoals opgenomen in het NPCE) is het vaststellen van een gekwantificeerde doelen met bijbehorende indicatoren voor deze subdoelstelling nog niet mogelijk.

Tabel 101 Kengetal benodigde grondstoffen voor Nederland (input) en grondstoffen-efficiëntie				
	2014	2016	2018	2020
Grondstofvoetafdruk voor de economie, RMI (Mton)	596	607	678	618
Grondstoffenefficiëntie (bbp in euro/kilo DMC)	3,6	3,8	3,9	4,1

Bron: Integrale Circulaire Economie Rapportage 2023 (PBL)

Tabel 102 Kengetal aandeel fossiele grondstoffen, biogrondstoffen en secundaire materialen in grondstoffengebruik van Nederland				
	2014	2016	2018	2020
Aandeel fossiele grondstoffen (RMI in %)	50	50	47	45
Aandeel biogrondstoffen (DMI in %)	27	26	27	30
Aandeel secundaire materialen (DMI in %)	13	13	13	13

Bron: Integrale Circulaire Economie Rapportage 2023 (PBL)

Toelichting: DMI, DMC en het verschil met RMI (grondstofvoetafdruk)

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. De Raw Material Input (RMI) is het materiaal dat in de keten nodig is geweest om het materiaal voor de DMI en DMC te krijgen, ofwel de grondstofvoetafdruk.

De grondstoffenefficiëntie geeft de verhouding aan tussen het bruto binnenlands product en het grondstoffengebruik in de economie. Het laat dus zien hoeveel toegevoegde waarde het grondgebruik voor de economie genereert.

De percentages fossiele grondstoffen, biogrondstoffen en secundaire grondstoffen die in tabel 100 weergegeven staan geven aan hoeveel van deze grondstoffen worden gebruikt in de economie t.o.v. het totaal aantal grondstoffen. Voor fossiele grondstoffen zijn voldoende gegevens beschikbaar om deze met de Raw Material Input (RMI) te vergelijken.

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

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

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

Om ervoor te zorgen dat we producten langer gebruiken, voorziet het huidige beleid bijvoorbeeld in subsidie aan netwerken die zorgdragen voor levensduurverlening, zoals circulaire ambachtscentra en repaircafés. Een circulair ambachtscentrum is een locatie of netwerk waarin partijen zoals milieustraten, kringloopwinkels, reparatiespecialisten, onderwijs en het sociale domein samenwerken aan het verminderen van afvalstromen en het realiseren van hoogwaardig product- en materiaalhergebruik. Tevens wordt bijvoorbeeld verder ingezet op het uitbouwen van het nationaal reparateursregister.

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

Om de kwaliteit van gescheiden afvalstromen te verbeteren, stellen we uniforme lijsten op voor wat wel en niet in gescheiden afvalstromen terecht mag komen. Daarna zorgen we ervoor dat alle gemeenten en afvalinzamelaars deze lijsten hanteren in hun communicatie met inwoners bedrijven, scholen, maatschappelijke organisaties en instellingen. Om ervoor te zorgen dat meer grondstoffen in de keten blijven voor recycling en niet worden verbrand of als zwerfvuil in het milieu komen, maken we 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 uitvoeringsorganisaties RVO en RWS gewerkt aan de uitvoering, implementatie en uitwerking van in het NPCE opgenomen maatregelen, zoals de bijdrage aan RWS voor de werkzaamheden aan 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

Tabel 103 Kengetal hoeveelheid hergebruik door consumenten in kton

	Fysieke winkel (kton)		Online-platform (kton)		Particulier (kton)		Ander kanaal (kton)		Totaal hergebruik (kton)	
	2021	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
Textiel	11,1	13,7	13,8	14,3	17,8	18,5	0,2	0,2	44,8	46,8
Apparaten	46,6	35,6	40,3	32,9	27,4	22,4	1	0,8	112,4	91,8
Meubels	67,3	53,8	139,3	111,5	83,2	66,6	4,6	3,7	294,4	235,5
Bouwmaterialen	8,9	7,7	21,2	18,3	22	19	1,8	1,6	53,9	46,6
Overig	92	71,7	73,5	57,3	48,2	37,5	2,3	1,8	215,9	168,3

Bron: Hergebruik door consumenten in Nederland (RWS 2024)

Tabel 104 Kengetal hoeveelheid hergebruik door consumenten in stuks

	Fysieke winkel (miljoen stuks)		Onlineplatform (miljoen stuks)		Particulier (miljoen stuks)		Ander kanaal (miljoen stuks)		Totaal hergebruik (miljoen stuks)	
	2021	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
Textiel	50,5	52,7	52,9	55,2	68,4	71,3	0,7	0,8	172,5	180
Apparaten	2,5	2	5,2	4,2	3,5	2,9	0,1	0,1	11,3	9,2
Meubels	2,4	1,9	3,7	2,9	2,2	1,7	0,1	0,1	8,3	6,7
Bouwmaterialen	0,4	0,3	0,9	0,8	0,9	0,8	0,07	0,06	2,2	1,9
Overig	18,6	14,5	14,9	11,6	9,7	7,6	0,5	0,4	43,6	34

Bron: Hergebruik door consumenten in Nederland (RWS 2024)

Toelichting: In de bovenstaande tabellen 101 en 102 is weergegeven hoeveel producten uit de productgroepen textiel, apparaten, meubels, bouwmaterialen en overige worden hergebruikt. Hergebruik betekent dat eerder gebruikte spullen opnieuw gebruikt worden voor hetzelfde doel. Consumenten kunnen via verschillende afzetkanalen (tweedehands winkels, websites, direct van familie of vrienden). In de categorie overige producten zijn veel voorkomende tweedehands producten zoals woningen, auto's en boten niet meegenomen. Het totaal aan hergebruik in 2021 en 2022 bedroeg respectievelijk 721 en 589 kton ofwel 41 en 34 kg per consument per jaar. Het hergebruik is niet eerder gemeten dan 2021, dus de ontwikkeling in hergebruikt door de jaren heen kan nog niet weergegeven worden.

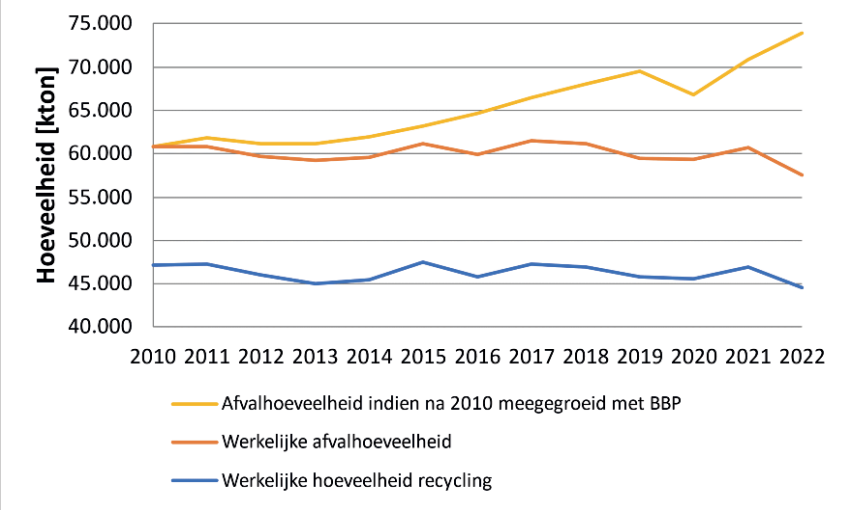
Tabel 105 Kengetal aandeel bedrijven dat zich richt op reparatie en hergebruik

	2020	2022
Aandeel bedrijven dat zich richt op de circulaire strategie 'Reparatie'	79%	75%
Aandeel bedrijven dat zich richt op de circulaire strategie 'Hergebruik'	4%	8%

Bron: Integrale Circulaire Economie Rapportage 2023 (PBL)

Toelichting: In Nederland zijn 130.000 die als circulair kunnen worden gezien. Een 'circulair bedrijf' is bedrijf dat één of meerdere circulaire bedrijfsactiviteiten in uitvoering brengt. Het gaat dan om activiteiten zoals reparatie, hergebruik, recycling of secundair ontwerp. Het grootste deel van de circulaire bedrijven in Nederland richt zich op de strategie 'reparatie'. Echter, dit kan een enigszins vertekend beeld zijn omdat de bedrijfsactiviteit reparatie gemakkelijker herkenbaar is dan een strategie zoals circulair ontwerp. Tussen 2020 en 2022 zijn geen grote verschuivingen te zien in de circulaire strategieën die deze bedrijven hanteren.

Figuur 9 Afvalindicator



Bron: RWS - Water, Verkeer en Leefomgeving

Toelichting: In bovenstaande figuur is de vergelijking tussen de ontwikkeling van het totaal aan afval en die van het Bruto Binnenlands Product (BBP) weergegeven. Het verschil tussen de bovenste twee lijnen is een indicator voor de bereikte reductie. In dit figuur is de hoeveelheid afval in 2010 het startpunt.

Bij de lijn voor het BBP is uitgegaan van de jaarlijkse procentuele veranderingen van het BBP gekoppeld aan de startsituatie. Als de afvalproductie was toegenomen met de groei in het BBP, dan was de (fictieve)hoeveelheid afval in 2022 bijna 74 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is ongeveer 58 miljoen ton. In de figuur is tevens de hoeveelheid gerecycled afval meegenomen.

Tabel 106 Kengetal: Verwerking van afval in Nederland

	2014	2016	2018	2020
Hoeveelheid in Nederland verwerkt afval (Mton)	61	65	66	64
Aandeel gerecycled afval in Nederland (in %)	80	79	80	78

Bron: Integrale Circulaire Economie Rapportage 2023 (PBL)

Toelichting: De totale hoeveelheid afval die in Nederland in 2020 is verwerkt bedroeg 64 megaton. Hiervan werd 14 megaton ingevoerd uit het buitenland en vervolgens in Nederland verwerkt. De totale hoeveelheid afval is sinds 2010 niet veel veranderd. Van het afval dat in Nederland is verwerkt in 2020, werd 78 procent ingezameld voor recycling (50 megaton materiaal, inclusief composteren). De hoeveelheid gerecycled afval is sinds 2010 redelijk stabiel gebleven. Dit is een hoog percentage, maar er zijn een paar kanttekeningen te plaatsen. Zo wordt een deel van het ingezamelde afval voor recycling uiteindelijk alsnog verbrand omdat de kwaliteit voor recycling onvoldoende is. De werkelijke hoeveelheid gerecycled afval ligt dus lager dan de percentages suggereren. Op dit moment zijn hier geen betrouwbare kengetallen voor beschikbaar.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Circulaire Economie.

Het doel van het kabinet is het bereiken van een circulaire economie in 2050, waarbij het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie zodanig wordt teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt. In 2025 werkt IenW verder aan de uitvoering van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE), dat op 3 februari 2023 aan de Kamer is aangeboden. In het NPCE is een tweejaarlijkse cyclus opgenomen. Elke twee jaar maakt het PBL de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER), aan de hand waarvan het NPCE zal worden geactualiseerd. Deze tweejaarlijkse cyclus borgt het leren en het bijsturen van beleid. Zowel de publicatie van de volgende ICER van het PBL als de actualisatie van het NPCE zullen in 2025 plaatsvinden. In dat kader presenteert het kabinet in 2025 een voorstel voor nationale doelen voor circulaire economie voor 2030, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) ook adviseert in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER 2023).

Verder werken we aan het programma Circulair Doen. Dit programma loopt van 2024-2030 en bestaat uit drie samenhangende onderdelen, gericht op het vergroten van kennis over circulaire economie in het onderwijs, het ontwikkelen van vaardigheden voor werkenden op de arbeidsmarkt, en het veranderen van consumentengedrag.

Europees spitst de inzet voor CE zich toe op de wetsvoorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recyclaat, het bevorderen van hergebruik, recyclebaarheid en hoogwaardige recycling, het verbeteren van de repareerbaarheid en het verlengen van de levensduur van producten. Het gaat onder meer om de onderhandelingen over de Circulaire Voertuigen verordening, Nederland zet zich in voor een ambitieuze uitkomst. Daarbij blijft het kabinet erop inzetten dat de nieuwe Europese Commissie toe zal werken naar aanvullende wetsvoorstellen voor het stimuleren van de transitie richting een circulaire economie, waaronder de uitwerking van productregelgeving onder Ecodesign en wetgeving voor de stimulering van het gebruik van duurzame koolstof in de chemische sector. Ook vindt het kabinet het belangrijk dat aangekondigde herzieningen van wetgeving daadwerkelijk worden gepresenteerd, waaronder de herziening van REACH, de Richtlijn voor gevaarlijke stoffen in elektr(on)ische apparatuur (RoHS), de inzameling van elektr(on)ische appartuur en een brede herziening de Kaderrichtlijn afvalstoffen en verordening voor de etikettering van textielproducten.

Binnen de productgroepen uit het NPCE wordt uitvoering gegeven aan tal van maatregelen. Zo verschijnt in het najaar van 2024 het tweede beleidsprogramma circulair textiel. Dit programma loopt van 2025 tot 2030 en is tot stand gekomen na een participatietraject waarin de ideeën, zorgen en behoeften van inwoners en partijen uit de sector zijn opgehaald. Het beleidsprogramma bevat nieuwe doelstellingen en beleidsmaatregelen. In vergelijking met het eerste beleidsprogramma is er meer aandacht voor minder produceren en consumeren van textiel. De doelen worden jaarlijks gemonitord en de Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het beleidsprogramma.

2025 is een belangrijk jaar voor het realiseren van de recyclingdoelstelling uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen die stelt dat per 2025 55% van het stedelijk afval gerecycled moet zijn.) IenW zal blijven bijdragen aan het behalen van deze doelstelling door in te zetten op: de continuering van de uitvoering van het VANG programma gericht op de kwaliteit en kwantiteit van afvalstromen uit zowel huishoudelijk als bedrijfsafval; een verkenning van de (on)mogelijkheden voor een landelijke standaardisering van afval-inzameling; en het werken aan een gericht pakket van maatregelen om verbranding van recyclebare materialen tegen te gaan.

Samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties werkt IenW daarnaast bijvoorbeeld aan het stimuleren van hergebruik en een verplicht percentage recyclaat in bouwmaterialen bij Rijksinkoop. Ook continueert het kabinet de uitvoering van de acties uit het duurzaamheids-kader biogrondstoffen. In 2025 wordt daarnaast verder gewerkt aan de vormgeving van een norm voor een minimumaandeel plastic recyclaat en bio gebaseerd plastic uitgewerkt in conceptwetgeving. In april 2024 is het wetsvoorstel in internetconsultatie gegaan. In 2025 worden enkele onderdelen van de wetsvoorstel, zoals de precieze afbakening van de norm verder uitgewerkt. Het kabinet zal de norm stapsgewijs invoeren, waarbij in 2027 de verplichting enkel geldt voor plastic. Op termijn kan dit ook gaan gelden voor polymeren die worden verwerkt in andere toepassingen. De verplichting start met een laag percentage in 2027 en loopt op naar circa 25-30 procent in 2030. De exacte hoogte van de norm wordt uiterlijk medio 2026 definitief bepaald. Deze maatregelen dragen ook bij aan het klimaat-beleid. Ook in 2025 worden investeringen in milieuvriendelijke technieken via de Milieulijst voor de Milieuinvesteringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieuinvesteringen (Vamil) bevorderd. Daarnaast werkt IenW samen met financiële instellingen om de financierbaarheid van circulaire business cases te bevorderen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 107 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**55.167**	**121.535**	**162.882**	**79.537**	**68.618**	**64.712**	**65.631**
Uitgaven	**57.443**	**69.782**	**120.688**	**115.700**	**108.171**	**76.220**	**66.166**
5 Duurzame productieketens	**55.622**	**69.782**	**120.688**	**115.700**	**108.171**	**76.220**	**66.166**
Opdrachten	*15.135*	*19.553*	*39.329*	*41.561*	*38.652*	*26.540*	*23.569*
Uitvoering Duurzame productketens	7.923	10.142	12.484	6.460	8.454	7.571	7.550
Caribisch nederland	47	0	0	0	0	0	0
KF: Circulair doen en gedrag	0	1.101	1.883	2.506	2.506	2.742	2.792
KF: Plastics norm	0	347	12.694	21.485	20.243	8.778	5.778
KF - Biobased bouwen	0	164	4.064	3.593	0	0	0
Overige opdrachten	7.165	7.799	8.204	7.517	7.449	7.449	7.449
Subsidies (regelingen)	*15.564*	*21.127*	*52.282*	*46.469*	*41.462*	*23.016*	*12.183*
Subsidies duurzame productketens	15.564	13.680	20.849	14.086	17.430	9.891	5.908
KF: DEI + CE	0	240	7.033	13.738	14.768	9.825	3.025
KF: circulair doen en gedrag	0	900	1.380	2.610	2.610	3.300	3.250
KF: Plastics norm	0	6.307	23.020	16.035	6.654	0	0
Bijdrage aan agentschappen	*23.517*	*26.670*	*26.068*	*26.068*	*26.115*	*26.097*	*29.847*
Bijdrage aan RWS	11.644	11.953	12.604	12.604	12.604	12.604	12.604
Bijdrage aan RVO	10.800	13.816	12.507	12.507	12.554	12.536	16.286
Bijdrage aan RIVM	1.073	901	957	957	957	957	957
Bijdrage aan medeoverheden	*788*	*1.800*	*2.442*	*1.035*	*1.375*	*0*	*0*
Caribisch Nederland afvalbeheer	788	1.800	2.442	1.035	1.375	0	0
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*90*	*61*	*51*	*51*	*51*	*51*	*51*
Overige bijdragen	*90*	*61*	*51*	*51*	*51*	*51*	*51*
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*528*	*571*	*516*	*516*	*516*	*516*	*516*
Overige bijdragen	*528*	*571*	*516*	*516*	*516*	*516*	*516*
6. Natuurlijk kapitaal	**1.821**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*1.035*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ultvoering Natuurlijk Kapitaal	*623*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Overige opdrachten	*412*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdrage aan agentschappen	*786*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdrage aan agentschappen	*786*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**548**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

5. Duurzame productieketens (€ 120,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 39,3 miljoen)

– *Uitvoering Duurzame Productieketens (€ 12,4 miljoen).* Jaarlijks verstrekt IenW een brede opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) op verschillende beleidsterreinen, waaronder klimaatadaptatie, water en bodem, circulaire economie, luchtkwaliteit en de publicatiereeks gevaarlijke stoffen. Voor 2025 gaat het om € 3,0 miljoen. Verder wordt er jaarlijks een opdracht verstrekt aan PBL voor de monitoring rondom CE van € 2,0 miljoen. Daarnaast betreft het opdrachten voor de uitvoering van maatregelen uit het Klimaatakkoord omtrent circulair inkopen, ketenaanpak en recycling van plastic en textiel (€ 5,0 miljoen). Het restant van € 2,4 miljoen wordt ingezet voor meerdere kleinere opdrachten.
– *KF: Plastics norm (€ 12,7 miljoen).* Dit betreft de middelen welke overgekomen zijn vanuit het Klimaatfonds voor ondersteuningsprojecten van de Nederlandse Rubber– en Kunststofindustrie (NRK) en de Programmalijn design voor recyclen en gemeenschappelijk onderzoek. Dit is inclusief de handhavings- en uitvoeringskosten (€ 1,1 miljoen) voor de plastics norm. Het betreft € 12,7 miljoen in 2025 en cumulatief € 59,1 miljoen voor de periode 2026 – 2030.
– *KF: Circulair doen en gedrag (€ 1,9 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 € 1,9 miljoen in 2024 en cumulatief € 13,3 miljoen in de periode 2026 – 2030.
– *KF: Biobased bouwen (€ 4,1 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor de aanscherping en bredere toepassing van de milieuprestatie-eis aan gebouwen. Het betreft een bedrag van € 4,1 miljoen in 2025 en €3,9 miljoen in 2026 voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector.
– *Overige opdrachten (€ 8,2 miljoen).*
    • Dit betreft onder meer € 6,4 miljoen aan opdrachten voor RWS. Het gaat hier hoofdzakelijk om jaaropdrachten in het kader van de circulaire economie en beleidsondersteuning en advies (BOA). Daarnaast gaat het om € 1,2 miljoen aan opdrachten ter ondersteuning van de circulaire economie bij RVO en een jaarlijkse opdracht van € 0,1 miljoen aan het RIVM.
    • *KF: CO2 heffing AVI (€ 0,6 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor de uitvoeringskosten voor de Co2 heffing afval verbrandingsinstallaties. Het betreft een bedrag van € 0,6 miljoen in 2025 en cumulatief €2,6 miljoen in de periode 2026 – 2030.

2.Subsidies (€ 52,3 miljoen)

– Subsidies duurzame productieketen (€ 20,9 miljoen). De RVO voert namens IenW de volgende subsidieregelingen uit:
    • Circulaire ketenprojecten (€ 4,8 miljoen).
    • Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire Economie (€ 0,1 miljoen)
    • Kennis en innovatie Agenda - Circulaire Economie (€ 2,8 miljoen)
    • Ontwikkeling en opschaling recycling (€ 9 miljoen)
    • Het resterende budget van € 4,2 miljoen wordt besteed aan verschillende begroting- en incidentele subsidies. Hiervoor wordt o.a. verwezen naar de tabel begrotingssubsidies.
– *KF: DEI+CE (€ 7,0 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 € 7,0 miljoen in 2024 en cumulatief €40,9 miljoen in de periode 2026 – 2030.
– *KF: Circulair doen en gedrag(€ 1,4 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 € 1,4 miljoen in 2024 en cumulatief € 15,0 miljoen in de periode 2026 – 2030.
– *KF: Plastics norm (€ 23,0 miljoen)*. Dit betreft de middelen welke overgekomen zijn vanuit het Klimaatfonds voor subsidieregelingen voor de circulaire plastic hub en het kennisprogramma. Het betreft € 13,0 miljoen in 2025 en cumulatief € 61,1 miljoen voor de periode 2026 – 2027.

3.Bijdragen aan agentschappen (€ 26,1 miljoen). Dit betreft de bijdragen aan RWS (€ 12,6 miljoen), RIVM (€ 1,0 miljoen) en RVO (€ 12,5 miljoen) voor werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw, maar ook de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar IenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

4.Bijdragen aan medeoverheden (€ 2,4 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan Caribisch Nederland voor de ontwikkeling van het afvalbeheer op Bonaire.

5.Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,05 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) voor de Working Party on Resource Productivity and Waste (WPRPW), welke als doel heeft het vergroenen van huishoudelijk gedrag.

6.Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,5 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan de Stichting Milieukeur (SMK) (€ 0,3 miljoen) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) (€ 0,2 miljoen) voor overgedragen taken en werkzaamheden.

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 5 (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

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 21

	2025
juridisch verplicht	44%
bestuurlijk gebonden	56%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 120,7 miljoen) is 45% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 28% 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 en circulaire ketendoorbraakprojecten. Daarnaast betreft het opdrachten omtrent het Plastic Pact en de nationale CE conferentie 2024/2025.
2. **Subsidies**. Het subsidiebudget is op grond van de subsidieregelingen DEI+CE (2025), KIA CE (2025) en de begrotingssubsidies voor Milieu Centraal (2025) voor 27% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, RIVM en RVO zijn volledig (100%) juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. Met de bijdrage aan RVO worden werkzaamheden bekostigd om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen en uitvoering te geven aan lopende subsidieregelingen. De agentschapsbijdrage aan RIVM betreft beleidsondersteuning bij onderzoeken omtrent microplastics, Grondstoffen Informatie Systeem (GRIS) en bijvoorbeeld maatschappelijk verantwoord inkopen.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget voor bijdragen aan medeoverheden is volledig (100%) juridisch verplicht en heeft betrekking op een bijdrage aan Caribisch Nederland voor de wederopbouw van Saba en Sint-Eustatius en verbetering van het afvalbeheer op Bonaire en Sint-Eustatius.
5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's**. Het beschikbare budget is volledig (100%) juridisch verplicht. Het betreft middelen voor de bijdragen aan stichting Milieukeur(SMK) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel en de bijdrage aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

H. 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 109 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 21 (x € miljoen)

	2023	2024	2025
Vrijstelling groen beleggen box 3	37	58	42
Heffingskorting groen beleggen box 3	34	41	32
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	306	192	194
VAMIL	23	25	25

3.11 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico'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 110 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**57.697**	**261.699**	**84.223**	**101.879**	**96.069**	**97.223**	**98.416**
Uitgaven	**69.940**	**72.579**	**97.885**	**106.034**	**100.254**	**98.908**	**98.101**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	22.520	26.554	29.496	30.194	28.216	28.312	28.307
2 Veiligheid biotechnologie	5.422	7.657	6.586	5.796	5.796	5.796	5.796
3 Veiligheid bedrijven en transport	41.998	38.368	61.803	70.044	66.242	64.800	63.998
Ontvangsten							

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 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 111 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	- Het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en omgevingsdiensten worden gestimuleerd om de taken en verantwoordelijkheden op het gebied van toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein te versterken en te verbeteren. - Voor het bevorderen van omgevingsveiligheid en het verkleinen van milieurisico's wordt ingezet op kennisontwikkeling voor veilig en circulair ontwerpen en safe and circular design gestimuleerd. - Het stimuleren van de ontwikkeling van technologieën en methoden ten behoeve van de veiligheid, gezondheid en milieu. - Overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Waar nodig stimuleren van een goede toepassing van het voorzorgsbeginsel. - Het stimuleren van het leggen van dwarsverbanden in de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, o.a. met methodiekontwikkeling om de effecten van stoffen voor mens en milieu te bepalen (Impulsprogramma Chemische Stoffen 2023-2026).C:C - Het voorkomen en beperken van emissies van gevaarlijke stoffen naar het milieu door het stimuleren en ondersteunen van kennisontwikkeling bij bevoegde gezagen en het stimuleren van verwijdering asbestdaken (via communicatie). - Het stimuleren van een veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, inclusief de ontwikkeling van nieuwe beoordelingsmethoden. - Risicobeheersing van biociden en gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw voor mens en milieu, door het stimuleren van minder gevaarlijke alternatieven.
Regisseren	- Normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. - Integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Dialoog met stakeholders waarin wordt gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en

gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken.
- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan bijvoorbeeld het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van biotechnologie.
- De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's). - Internationaal regels en normen vaststellen en aanscherpen waar nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor)
- Internationaal verdragen ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen aangaan en nationaal uitvoeren waarbij continu aandacht is voor verbetering van de veiligheid.
- Een helder kader bieden voor normstelling van stoffen met risico's voor water- en luchtkwaliteit.
- Het reguleren van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu, inclusief het landelijk registreren van die emissies.
- Het beheren van het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS.) ,
- Zorgen voor een goed Europees wettelijk kader voor veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, in het bijzonder de revisie van de Europese REACH-verordening op basis van de Europese Chemicaliënstrategie.
- Zorgen voor onderhoud en adequate uitvoering van zowel de Europese biocidenverordening als de wetgeving voor gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.
- 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

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 de doelstellingen.

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

Tabel 112 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. Elke (onderzoeks)activiteit die in Nederland met een ggo wordt uitgevoerd, gebeurt veilig voor mens en milieu.	1. Nucleaire kernreactoren opereren veilig.
2. Beperken en voorkomen van eventuele gevolgen van risico's van stoffen, emissies of activiteiten voor de omgeving.	2. Marktoelating en Emissiebeperking. Chemische stoffen en biociden worden alleen toegelaten op de markt nadat is voldaan aan de eisen van de REACH-verordening en Biociden-verordening.	2. Het radioactief afval wordt veilig bovengronds opgeslagen
	3. Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden zoveel mogelijk voorkomen, of als dat niet mogelijk is, geminimaliseerd.	3. Er komt een geologische eindberging voor finale opslag.
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.

Motivering

IenW werkt in 2025 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 o.a. ook om water- en luchtkwaliteit, afval, bodem, stoffen waarbij het thema gezondheid nadrukkelijker wordt meegenomen.

Subdoelstellingen

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 door middel van afspraken met bedrijven (bv. Convenanten, maatwerkafspraken, safety deals) geprobeerd verdere verbetering van de veiligheid van de activiteiten met gevaarlijke stoffen en daarmee gepaard gaande risico's, te bereiken.

Subdoelstelling 2: Beperken en voorkomen van eventuele gevolgen van risico's van stoffen, emissies of activiteiten voor de omgeving.

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 o.a. 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, o.a. via de publiek toegankelijke Atlas Leefomgeving.

Specifieke doelstelling 2: Voorkomen en beperken dat stoffen of gemodificeerde organismen (ggo's) leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Motivering

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 Omgevingswet) met onder meer de minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekkende Stoffen, planvorming (Nationaal Milieubeleidsplan) en andere beleidsinstrumenten en beleidsprogramma's (zoals het Impulsprogramma Chemische Stoffen). Vanwege deze brede context wordt veel interdepartementaal 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, agentschappen, etc.) met experts zoals het RIVM, Ctgb en ECHA.

In de biotechnologie volgen ontwikkelingen en innovaties zich steeds sneller op[12]. 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[13] die nationaal is geïmplementeerd. Daarbij werkt IenW nauw samen met de betrokken departementen, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en onderzoeksinstellingen, waaronder Cogem en RIVM.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: 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.

Subdoelstelling 2: Marktoelating en Emissiebeperking. Chemische stoffen en biociden worden alleen toegelaten 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 zoals filter om stoffen tegen te houden die schadelijk kunnen toebrengen aan gezondheid of milieu.

[12] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/03/14/beleidsevaluatie-veiligheid-biotechnologie-verkenning-aanvaardbaar-risico-en-compassionate-use
[13] Ondermeer via de Verordening inzake genetisch gemodificeerde levensmiddelen en diervoeders en de Richtlijnen rondom ingeperkt gebruik en introductie in het milieu

Subdoelstelling 3: Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden zoveel mogelijk voorkomen, of als dat niet mogelijk is, 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.

Specifieke doelstelling 3: Het beschermen van mens en milieu tegen de gevaren van ioniserende straling. De burgers voelen zich veilig.
Motivering
Kernenergie in Nederland krijgt een stevige impuls door o.a. de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele en het onderzoeken van de bouw van twee nieuwe kernreactoren.

Belangrijke randvoorwaarde is dat er wordt gezorgd voor een veilige permanente opslag van afval. Hierop wordt robuust ingezet door middel van de «Routekaart naar de Eindberging».

IenW zal uiterlijk eind augustus 2025 het nieuwe Nationaal programma Radioactief Afval opleveren. De Routekaart wordt hier een belangrijk onderdeel van.

Voor de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele wordt de Kernenergiewet gewijzigd. IenW is bevoegd gezag voor deze wetswijziging. Naar verwachting zal het wetsvoorstel begin 2025 aan de Kamer worden verzonden.

Verder wordt samen met het ministerie van EZK en andere betrokken departementen de kennisbasis in Nederland op het terrein van nucleaire technologie en stralingstoepassingen versterkt.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Nucleaire kernreactoren 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.

Subdoelstelling 2: Het radioactief afval wordt veilig bovengronds opgeslagen.
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.

Subdoelstelling 3: Er komt een geologische eindberging voor finale opslag.
Rond 2130 is een geologische eindberging van radioactief afval in de diepe ondergrond operationeel.

Specifieke doelstelling 4: Een sterk, efficiënt en effectief opererend stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat milieuregels worden nageleefd.
Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: 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. De commissie van Aartsen heeft 10 aanbevelingen gedaan. Tot 1 oktober 2024 werkten alle partijen in het VTH-stelsel interbestuurlijk samen aan de opvolging daarvan. Daarop aansluitend werken partijen verder aan een versterkt stelsel, met de focus op 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 een wetsvoorstel in procedure.

Subdoelstelling 2: 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. 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.

Subdoelstelling 3: Goede informatievoorziening richting burgers: de omgeving is geïnformeerd over risicovolle activiteiten.
Goede informatievoorziening is een belangrijk onderdeel van de dienstverlening van overheden. Burgers moeten juiste en betrouwbare informatie bij de overheid kunnen krijgen. Het gaat hierbij ook om informatie over hoe hun omgeving is ingericht waaronder informatie over risicovolle activiteiten. Instrumenten die hierbij worden ingezet zijn onder andere de Atlas Leefomgeving en de Gids Gezonde Leefomgeving.

Meetbare gegevens
REACH
De Europese stoffenregelgeving (REACH) geeft bedrijven die een stof op de markt brengen de verantwoordelijkheid dat het gebruik van die stof veilig is voor mens en milieu. De benodigde informatie hiertoe moet bij het EU agentschap worden ingediend via een registratie. Waar nodig worden (registraties van) stoffen door autoriteiten beoordeeld en wordt aanvullende informatie gevraagd of worden aanvullende risicobeheersmaatregelen opgelegd (dat kan binnen REACH via autorisatie of restrictie maar soms ook via andere regelgeving, bijvoorbeeld de richtlijnen inzake arbeidsveiligheid (OSH) of via de verordening inzake classificatie en etikettering (CLP)). Nederland draagt actief bij aan de verschillende evaluatieprocessen en Bureau REACH van het RIVM vervult een centrale rol in de uitvoering en coördinatie van de Nederlandse inzet. De inzet wordt geprioriteerd aan de hand van bv. specifieke zorg, productie of gebruik in Nederland, gebruiksvolume en de aard en mate van het geïdentificeerde risico. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2023 binnen de evaluatieprocessen is gerealiseerd en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2024 en 2025. De Nederlandse bijdrage bestaat daarbij uit door Nederland ingediende dossiers en een actieve bijdrage aan door andere lidstaten ingebrachte dossiers. De aantallen geven een indruk van de bijdrage van Nederland aan de implementatie en toepassing van de EU verordeningen (REACH en CLP),

maar de hoeveelheid werk verschilt sterk. Begin 2023 is het voorstel voor een brede restrictie op PFAS ingediend. Het gaat hierbij om vele duizenden stoffen en een zeer breed scala aan toepassingen. Nederland heeft er samen met vier andere landen aan gewerkt en werkt in 2024 en 2025 intensief verder aan 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, al is het nog onduidelijk wanneer deze zal worden gepubliceerd. 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 113 Tabel resultaten REACH in 2023, 2024, 2025

		Realisatie 2023		Geraamd 2024		Geraamd 2025	
		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**	39	352	70	300	50	300
2	**Stofevaluaties:**						
	- uitgevoerd	1	6	1	10	2	13
	- beoordeelde ontwerpbesluiten	4	8	10	10	8	12
3a	**Gescreende stofgroepen**	5	onbekend	5	70	5	40
3b	**RMO-analyses:**						
	- ingediend	6	onbekend	5	onbekend	4	onbekend
	- becommentarieerd	7	10	6	onbekend	5	onbekend
4a	**Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:**						
	- ingediend	2	8	1	15	3	15
	- becommentarieerd	3	8	6	15	6	15
4b	**Autorisatieverzoeken:**						
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	1		2		1	
	- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	51	51	60	60	60	60
5	**Restrictiedossiers:**						
	- ingediend	1	7	1	5	1	5

		Realisatie 2023		Geraamd 2024		Geraamd 2025	
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	1	1	2	3	1	3
	- becommentarieerde opinies	6	7	3	3	3	3
6	**Geharmoniseerde indeling & etikettering:**						
	- ingediend	2	43	5-10	60	5-10	45
	- rapporteurschappen RAC	7	43	6-10		6-10	
	- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	43	43	50	50	45	45
7	**Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk**	534	n.v.t.	450	n.v.t.	450	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 waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door Nederlandse leden van de wetenschappelijke comités (RAC en SEAC) gedragen (co)rapporteurschappen. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM (in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

Ad 1) Met de door Nederland gehanteerde prioriteringssystematiek worden er verhoudingsgewijs steeds minder ontwerpbesluiten geprioriteerd voor beoordeling door Nederland.

Ad 2) Voor 2025 staan er 13 stoffen voor stofevaluatie in het Community Rolling Action Plan opgenomen, waarvan twee voor Nederland.

Ad 3a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA mikt op minder inzet op screening van stofgroepen op regulatoire behoeftes (de zogenaamde ARN's), zoals blijkt uit het Programming Document 2023-2026. Bureau REACH leunt voor het screeningswerk sterk op ECHA en zal enkele stofgroepen hiervan uitvoerig screenen om te komen tot nieuwe aandachtstoffen voor diverse REACH processen.

Ad 3b) Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen met ministeries en lidstaten afgestemd. De ARN's van ECHA vormen veelal de basis voor lidstaten om een RMO-analyse op te baseren.

Ad 4a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC-dossiers wordt voor 2024 op drie dossiers geschat. Met de toevoeging van nieuwe gevaarsklassen onder GHS is de verwachting dat er ook meer SVHC-dossiers zijn vorm te geven. Op de Registratie van Intenties-lijst[14] staat voor 2025 alleen een groep van vijf siloxaan-verbindingen opgenomen.

Ad 4b) De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen. Naast een beoogd rapporteurschap levert Nederland via het RAC- en SEAC-leden op alle opinies m.b.t. autorisatieverzoeken input. De werklast wordt constant gehouden op 15 opinies per vergadering, vier vergaderingen per jaar.

Ad 5). Bureau REACH zal in 2025 bijdragen aan het besluitvormingstraject voor het restrictiedossier voor PFAS en mikt op de submissie van het restrictievoorstel voor niet-intentioneel toegevoegd asbest in consumentenartikelen. Er wordt één rapporteurschap voorzien en Nederland levert input op alle restrictiedossiers. Op de Registratie van Intenties-lijst[15] staan voor 2025 drie restrictiedossiers op de rol.

Ad 6) De aantallen Nederlandse CLH-voorstellen nemen iets toe nu Ctgb zelf dossiers opstelt en Bureau REACH deze toetst, indient en procesmatig de dossiers afhandelt en er nieuwe gevaarsklassen aan GHS zijn toegevoegd. Voor classificatievoorstellen worden zes tot 10 rapporteurschappen voorzien.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren te stabiliseren, voor 2025 worden rond de 450 vragen verwacht.

---

[14] https://echa.europa.eu/nl/registry-of-svhc-intentions?p_p_id=disslists_WAR_disslistsportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_disslists_WAR_disslistsportlet_cur=1&_disslists_WAR_disslistsportlet_lec_submitter=&_disslists_WAR_disslistsportlet_sbm_expected_submissionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_opinionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_substance_identifier_field_key=&_disslists_WAR_disslistsportlet_delta=50&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_adoptionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_deltaParamValue=50&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_withdrawnFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_withdrawnTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_adoptionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_multiValueSearchOperatorhaz_detailed_concern=AND&_disslists_WAR_disslistsportlet_prc_public_status=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_opinionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_intentionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_inclusionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_inclusionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_doSearch=&_disslists_WAR_disslistsportlet_sbm_expected_submissionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_intentionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_orderByCol=sbm_expected_submission&_disslists_WAR_disslistsportlet_orderByType=desc

[15] https://echa.europa.eu/nl/registry-of-restriction-intentions?p_p_id=disslists_WAR_disslistsportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_disslists_WAR_disslistsportlet_cur=1&_disslists_WAR_disslistsportlet_sbm_expected_submissionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_substance_identifier_field_key=&_disslists_WAR_disslistsportlet_multiValueSearchOperatordiss_lec_submitter=AND&_disslists_WAR_disslistsportlet_delta=50&_disslists_WAR_disslistsportlet_deltaParamValue=50&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_withdrawnFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_withdrawnTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_prc_public_status=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_intentionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_doSearch=&_disslists_WAR_disslistsportlet_haz_scope_details=&_disslists_WAR_disslistsportlet_dte_intentionTo=&_disslists_WAR_disslistsportlet_sbm_expected_submissionFrom=&_disslists_WAR_disslistsportlet_orderByCol=sbm_expected_submission&_disslists_WAR_disslistsportlet_orderByType=desc

GGO's
Kengetallen over de uitvoering van de GGO-regelgeving (Genetisch Gemodificeerde Organismen) zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo. Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen of verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

De GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 gewijzigd waarbij naast vergunningen ook algemene regels, de mogelijkheid tot het doen van kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo milieubeheer 2013 zijn geïntroduceerd en de structuur van de vergunningverlening is gewijzigd. De prognose voor 2025 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2023 te zien zal geven.

Tabel 114 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

2023	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
Aanvragen vergunning[1]	35	100%
Kennisgeven[2]	386	100%
Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	111	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	25	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	11	100%
BVF	n.n.b	n.n.b
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief marktaanvragen)	0	–
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	39	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair, meldingen	8	100%
MVF	n.n.b	n.n.b
Totaal	**615**	**–**

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

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)
– Atlas leefomgeving
– Onderzoek Beleving en Woonomgeving CBS
– Staat van de VTH
– Jaarverslag ANVS

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen zal in 2025 de nieuwe editie worden geïmplementeerd van de internationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR), het spoor (RID) en de binnenwateren (ADN). Daarmee is de regelgeving weer aangepast aan de laatste stand van de wetenschap en de techniek. Verder zullen

in 2025 de resultaten van het programma Robuust Basisnet in wet- en regelgeving worden geïmplementeerd, in lijn met hoe de Kamer hierover is geïnformeerd[16].

Ten aanzien van alle risicovolle activiteiten ligt in 2025 de nadruk op de verdere implementatie van de Omgevingswet. Daarbij is speciale aandacht voor de inbedding van het Register Externe Veiligheid en voor het werken met de aandachtsgebieden, ook met de komst van de energietransitie. Verder wordt in 2025 vormgegeven aan de ondersteuning van chemische bedrijven bij het versterken van hun digitale weerbaarheid, ook in licht van hun rol in de Vitale Infrastructuur. Innovatie wordt gestimuleerd door de ontwikkeling van kaders voor risicovolle activiteiten die Safe by Design moeten worden. Voor de innovatie worden financiële middelen beschikbaar gesteld, b.v. met de Safety Deals 2025.

Eind 2023 heeft het kabinet aangegeven de aanbeveling uit de Trendanalyse Biotechnologie om te komen tot een rijksbrede visie biotechnologie te omarmen[17]. Daartoe is in 2024 een traject opgestart om deze visie te ontwikkelen. Naar verwachting zal deze eind 2024/begin 2025 opgesteld zijn en zullen er in 2025 concrete activiteiten en acties opgesteld en uitgevoerd moeten worden om deze visie te realiseren.

Uit de Beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie 2023 kwam als belangrijkste aanbeveling naar voren dat het stelsel voor ggo-vergunningverlening onder druk staat en aan herziening toe is.

Door de verwachte toename in complexiteit en aantallen aanvragen vergunningen voor werkzaamheden met ggo's (zie Trendanalyse 2023), zal het stelsel nog meer onder druk komen te staan. De huidige optimaliseringen en versoepelingen bieden op korte termijn enige verlichting, maar zijn op de lange termijn niet meer dan lapmiddelen.

Daarom wordt in 2024 en 2025 een onderzoek uitgevoerd naar een mogelijke stelselwijziging. De gevolgen hiervan zijn in dit stadium nog niet te overzien en zijn afhankelijk van de keuze die hierin wordt gemaakt, maar indien de regelgeving dient te worden aangepast, zal deze wijziging op zijn vroegst in 2028 in werking treden.

In 2025 wordt verder gewerkt aan de versterking van het VTH-stelsel. Dit gebeurt door de borging en implementatie van de producten en acties van het op 1 oktober 2024 afgeronde interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. Hiervoor worden verschillende instrumenten ingezet waaronder het wettelijk vastleggen van extra instrumentarium voor de invulling van de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW en de robuustheidscriteria voor de omgevingsdiensten.

Voor het thema Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden (IGLO) is in 2024 een programma opgezet. Dit programma werkt via twee sporen.

(1) Afspraken met bedrijven: In 2025 sluiten wij maatwerkafspraken met grote vervuilers om nabij hen de leefomgeving direct te verbeteren. We verwachten definitieve afspraken te maken met onder andere Tata Steel, Zeeland Refinery, Dow en afvalverbrandingsinstallaties.

---

[16] kamerstukken II 2023-2024, 30 373, nr. 77
[17] https://open.overheid.nl/documenten/05b27026-1d19-4a59-a0d7-dd2110ada0ac/file

(2) Hiernaast werken we aan de verdere uitwerking van de actieagenda industrie en omwonenden. In 2025 voeren we de Leefomgeving en Industrie Dialoogtafels onder begeleiding van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving uit en starten we de eerste wetgevingstrajecten op basis van verkenningen gedaan in 2024 en onderzoeken we hoe we het beleid komende jaren verder kunnen versterken op weg naar het Zero Pollution EU-doel voor 2050.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 115 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**57.697**	**261.699**	**84.223**	**101.879**	**96.069**	**97.223**	**98.416**
Uitgaven	**69.940**	**72.579**	**97.885**	**106.034**	**100.254**	**98.908**	**98.101**
1 Veiligheid chemische stoffen	**22.520**	**26.554**	**29.496**	**30.194**	**28.216**	**28.312**	**28.307**
Opdrachten	*4.723*	*7.895*	*8.816*	*9.502*	*7.525*	*7.621*	*7.621*
KF: NVS	83	897	700	500	250	250	250
Waarvan RWS	1.246	1.718	2.616	2.622	2.622	2.622	2.622
Waarvan RIVM	1.315	1.641	1.641	1.643	1.643	1.643	1.643
Uitvoering veiligheid	17	977	919	897	88	184	184
Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	1.035	1.576	1.305	2.203	1.285	1.285	1.285
Overige opdrachten	1.027	1.086	1.635	1.637	1.637	1.637	1.637
Subsidies	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan agentschappen	*17.067*	*17.703*	*19.534*	*19.546*	*19.545*	*19.545*	*19.540*
Waarvan bijdragen aan RWS	3.396	2.784	2.113	2.113	2.113	2.113	2.113
Waarvan bijdragen aan RIVM	13.571	14.279	17.160	17.172	17.171	17.171	17.166
Overige bijdragen aan agentschappen	100	640	261	261	261	261	261
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*730*	*806*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*0*	*150*	*1.146*	*1.146*	*1.146*	*1.146*	*1.146*
Waarvan bijdragen aan CTGB	0	0	1.146	1.146	1.146	1.146	1.146
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	150	0	0	0	0	0
2 Veiligheid biotechnologie	**5.422**	**7.657**	**6.586**	**5.796**	**5.796**	**5.796**	**5.796**
Opdrachten	*356*	*1.474*	*1.574*	*1.583*	*1.583*	*1.583*	*1.583*
Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO)	296	1.041	1.141	1.150	1.150	1.150	1.150
Overige opdrachten	60	433	433	433	433	433	433
Bijdragen aan agentschappen	*5.066*	*6.183*	*5.012*	*4.213*	*4.213*	*4.213*	*4.213*
Waarvan bijdragen aan RIVM	3.398	4.430	3.209	2.410	2.410	2.410	2.410
Waarvan bijdragen aan COGEM	1.668	1.753	1.803	1.803	1.803	1.803	1.803
3 Veiligheid bedrijven en transport	**41.998**	**38.368**	**61.803**	**70.044**	**66.242**	**64.800**	**63.998**
Opdrachten	*8.079*	*11.404*	*37.472*	*53.305*	*49.504*	*45.487*	*47.258*
Programma omgevingsveilig	3.029	3.556	9.448	14.054	13.921	13.921	13.613
Asbest	493	815	475	6.427	6.866	2.840	6.920
Waarvan RWS	2.266	3.328	3.240	3.244	3.244	3.244	3.244
VTH-stelsel	341	402	19.472	23.501	19.401	19.401	17.401
Overige opdrachten	1.950	3.303	4.837	6.079	6.072	6.081	6.080
Subsidies	*13.192*	*13.415*	*10.590*	*2.991*	*2.991*	*5.564*	*2.991*
Inrichtingen & transport	7.824	7.205	6.999	2.399	2.399	2.399	2.399
Vuurwerk	2.198	260	0	0	0	0	0
Overige subsidies	3.170	5.950	3.591	592	592	3.165	592

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bijdragen aan agentschappen	*7.288*	*9.068*	*9.179*	*9.180*	*9.180*	*9.180*	*9.180*
Waarvan bijdragen aan RWS	4.184	5.044	5.230	5.230	5.230	5.230	5.230
Waarvan bijdragen aan RIVM	2.753	3.572	3.573	3.574	3.574	3.574	3.574
Overige bijdragen aan agentschappen	351	452	376	376	376	376	376
Bijdragen aan medeoverheden	*9.647*	*579*	*159*	*159*	*159*	*159*	*159*
Waarvan bijdragen aan Caribisch Nederland	0	9	159	159	159	159	159
Overige bijdragen aan medeoverheden	9.647	570	0	0	0	0	0
Inkomensoverdrachten	*3.792*	*3.902*	*4.403*	*4.409*	*4.408*	*4.410*	*4.410*
Inkomensoverdrachten mesothelioom	3.792	3.902	4.403	4.409	4.408	4.410	4.410
Ontvangsten	**999**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**	**250**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van subsidies verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Veiligheid chemische stoffen (€ 29,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 8,8 miljoen)
- *RWS en RIVM (€ 4,3 miljoen).* Dit betreft in totaal € 2,6 miljoen aan RWS ten behoeve van met name de Beleidsondersteuning en Advies (BOA) financiering en € 1,6 miljoen aan het RIVM ten behoeve van de jaaropdracht voor de Omgeving en Milieu veiligheid.
- *Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid (€ 1,3 miljoen).* Er worden enkele opdrachten verstrekt voor de taakoverdracht biociden (€ 0,4 miljoen) en overige diverse kleinere opdrachten op dit onderwerp.
- *KF: Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (€ 0,7 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds overgekomen zijn omtrent de nucleaire ambities. De middelen zijn bestemd voor onderzoeken omtrent nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (€ 0,7 miljoen). Daarnaast resteert er cumulatief nog €1,5 miljoen voor de periode 2026-2030.
- *Overige opdrachten (€ 2,5 miljoen).* Voor de uitvoering van de reguliere taken op het gebied van Nucleaire Veiligheid (€ 0,9 miljoen) en diverse andere opdrachten voor de uitvoering van risicosecurity (Safe By Design) (€ 0,7 miljoen) en uitvoering veiligheid (€ 0,9 miljoen).

2.Bijdragen aan agentschappen (€ 19,5 miljoen)
- *RWS (€ 2,1 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundelingen verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het gebied van asbest. Daarbij wordt inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS).

– *RIVM (€ 17,1 miljoen)*. De bijdrage aan RIVM is bestemd voor de capaciteitsinzet op het gebied van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving en Onderzoek Beleid Nucleair. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid, biociden en gewasbeschermingsmiddelen en straling in de leefomgeving.
– *Overige bijdrage aan agentschappen (€* 0,3 miljoen). Dit betreft een bijdrage aan de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA).

3.Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 1,1 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma.

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

1.Opdrachten (€ 1,6 miljoen). Het gaat hier met name om een meerjarig onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek op het domein Toegepaste en Technische Wetenschappen (NWO-TTW).

2.Bijdragen aan agentschappen (€ 5,0 miljoen)
– *COGEM (€ 1,8 miljoen)*. Ter uitvoering van de wettelijke taak wordt jaarlijks een bijdrage van € 1,8 miljoen verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.
– *RIVM (€ 3,2 miljoen).* De bijdrage aan RIVM is bedoeld voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

3. Veiligheid bedrijven en transport (€ 61,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

1.Opdrachten (€ 37,5 miljoen)
– *RWS (€ 3,2 miljoen)*. Onderdeel van de jaaropdracht welke verstrekt wordt RWS is het programma veiligheid bedrijven.
– *Programma omgevingsveiligheid (€ 9,4 miljoen).* Onder de opdrachten inzake het programma omgevingsveiligheid vallen (wettelijke) taken in het kader van bedrijven, de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor) en veiligheid energietransitie.
– *VTH-stelsel (€ 19,5 miljoen)*. In het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn de uitgaven bestemd voor de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden.
– *Cybersecurity (€1,9 miljoen).* Dit betreft middelen voor de implementatie van de *Critical Entities Resilience Directive (CER)* en de *Network and Information Security Directive (NIS2*) richtlijn.
– *Overige opdrachten (€ 3,5 miljoen).* Dit betreft verschillende opdrachten voor onder andere onderzoeken en studies ten behoeve van de uitvoering van buisleidingen, onderzoek en implementatie van risicoreductiemaatregelen asbest en een communicatiecampagne, opdrachten omtrent het basisnet weg, water en verkeer, het onderhoudscontract voor het softwareprogramma RBM II en opdrachten ten behoeve van onder andere veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen veiligheid inrichting (€ 3,5 miljoen).

2.Subsidies (€ 10,6 miljoen)
– *Subsidies inrichtingen en transport (€ 7,0 miljoen).* Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) kunnen ook subsidies worden toegekend onder de noemer Safety Deals. De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector.
– Subsidies VTH (€ 3,0 miljoen). Dit betreft de subsidie aan Omgevingsdienst NL (ODNL) o.a. voor versterking van het programmabureau en de regietaak van ODNL.
– *Overige subsidies (€ 0,6 miljoen).* Dit betreffen overige kleinere subsidies, waaronder subsidies aan ODNL VTH en veiligheid NL.

3.Bijdragen aan agentschappen (€ 9,2 miljoen)
– *RWS (€ 5,2 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de onderwerpen 'kennisoverdracht omgevingsveiligheid' en 'vergunningverlening'. Daarnaast vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen.
– *RIVM en RVO (€ 4,0 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan RVO (€ 0,4 miljoen) en RIVM (€ 3,6 miljoen) omtrent vervoer gevaarlijke stoffen, veiligheid bedrijven, biotechnologie en stoffen, gezonde leefomgeving en onderzoek nucleair beleid.

4.Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,2 miljoen). Dit betreft een bijdrage voor de herontwikkeling van het terrein van de bestaande olieterminal Hato op Bonaire. Het doel is om door middel van nieuwbouw de governance, leveringszekerheid en veiligheid van de bestaande brandstofinfrastructuur op Bonaire te verbeteren. Het project transitie Hato maakt onderdeel uit van een groter samenwerkingsproject tussen het OLB (Openbaar Lichaam Bonaire) en de ministeries BZK, EZK en IenW (€0,2 miljoen).

5.Inkomensoverdrachten (€ 4,4 miljoen). De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

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

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

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2025 opgenomen. In bijlage 5 (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

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 116 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 22

	2025
juridisch verplicht	63%
bestuurlijk gebonden	37%
beleidsmatig gereserveerd	1%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven (€ 97,9 miljoen) is 60% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten**. Van het opdrachtenbudget is circa 26% 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**. Het subsidiebudget is volledig juridisch verplicht. Met publicatie in de Staatscourant van de subsidieregeling Versterking omgevingsveiligheid chemische sector in 2022 is deze subsidie meerjarig verplicht. Daarnaast zijn er reeds enkele subsidies meerjarig juridisch verplicht die samenhangen met asbest, omgevingsveiligheid, vuurwerk en VTH. 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 de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundelingen verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het gebied beleidsonderwerp asbest. De bijdrage aan RIVM is voor de capaciteitsinzet op het gebied van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving en Onderzoek Beleid Nucleair. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid, biociden en gewasbeschermingsmiddelen en straling in de leefomgeving.

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

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 117 Fiscale regelingen 2023-2025, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 22 (x € miljoen)

	2023	2024	2025
Vrijstelling asbest afvalstoffenbelasting	7	7	6
Vrijstelling baggerspecie afvalstoffenbelasting	114	130	133

3.12 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

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

Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, zet deze om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

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

Tabel 118 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**76.609**	**73.376**	**67.371**	**72.649**	**68.904**	**64.921**	**62.691**
Uitgaven	**75.414**	**74.316**	**66.431**	**73.589**	**67.964**	**65.861**	**63.354**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	52.237	55.827	50.404	50.826	47.340	46.966	47.013
2 Aardobservatie	23.177	18.489	16.027	22.763	20.624	18.895	16.341
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.

De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. Het gaat om de volgende taken:

Tabel 119 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken: - het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer; –waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt; –het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit; –het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen. –het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet taken meteorologie en seismologie; –het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur; –het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken; –onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen; –meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen; –het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend; –internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en –het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de minister van Economische Zaken en Klimaat is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet en voor Klimaat (mitigatie).

C. Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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 hazards, 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 duurzame samenleving en welvaart te bevorderen. Als vierde doel wordt 'een veilige luchtvaart' afzonderlijk genoemd, vanwege het specifieke nationale en Europese wettelijke kader voor luchtvaart.

Tabel 120 Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

Algemene doelstelling

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

Specifieke doelstelling 1	Specifieke doelstelling 2	Specifieke doelstelling 3	Specifieke doelstelling 4
Waarnemingen en wetenschappelijk onderzoek.	Informatie, gegevens en onderzoeksresultaten verstrekken.	Waarschuwen.	Veilige luchtvaart.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Er is een kennisbasis voor meteorologie, klimatologie, seismologie en overige geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather).	1. Verstrekken algemeen weerbericht.	1. Zo vroeg en betrouwbaar mogelijk het algemene publiek en bestuursorganen waarschuwen op korte tijdschalen (weer) en op lange tijdschalen (klimaat).	1. Luchtvaartmeteorogische dienstverlening cf de wettelijke veiligheids- en kwaliteitseisen.
2. Ontwikkelen, beheren en onderhouden van noodzakelijke technische infrastructuur inclusief ICT infrastructuren.	2. Genereren, verspreiden en beschikbaar stellen van gegevens en onderzoeksresultaten over het weer, klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather).		
	3. Onverwijld informeren bij een aardbeving.		
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Wetenschappelijk onderzoek Aantal (peer reviewed) wetenschappelijke publicaties	1. Algemene klanttevredenheid Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	1. Weer Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald	1. Luchtvaart meteorologische dienstverlening Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten
2. Data beschikbaarheid Beschikbaarheid van data m.b.t. weer en klimaat	2. Algemene klanttevredenheid Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten	2. Weer Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan richtlijnen voor code oranje	2. Luchtvaart meteorologische dienstverlening Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten
3. Data beschikbaarheid Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	3. Weer Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen	3. Weer Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).	
	4. Seismologie Publicatie van bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5	4. Weer Het percentage van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood)	
	5. Seismologie Publicatie van bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	5. Weer Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	
	6. Seismologie Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek	6. Klimaat Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI	
	7. Seismologie Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI		
	8. Klimaat Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI		

De samenhang tussen doelstellingen en meetbare gegevens wordt hieronder per specifieke doelstelling toegelicht.

Specifieke doelstelling 1: Waarnemingen en wetenschappelijk onderzoek.
Motivering
Het KNMI verricht onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek op het gebied van meteorologie, klimatologie, seismologie en overige geofysica, om geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather), trends en veranderingen te kunnen waarnemen en begrijpen, mogelijke gevaren te kunnen beoordelen en 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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Het onderhouden en ontwikkelen van een kennisbasis.
Om voorbereid te zijn op vragen van (over)morgen onderhouden en ontwikkelen onderzoekers van het KNMI een kennisbasis.

Subdoelstelling 2: Ontwikkelen, beheren en onderhouden van noodzakelijke technische infrastructuur inclusief ICT infrastructuren.
Aan de basis van het onderzoek staan waarnemingen, waarvoor het KNMI een waarneeminfrastructuur onderhoudt, met instrumenten zoals diverse weerstations, radars, het seismisch meetnet en satellieten. Het verzamelen, verwerken en valideren van alle data vergt een technische infrastructuur inclusief ICT infrastructuren.

Meetbare gegevens
Het KNMI rapporteert over de databeschikbaarheid voor meteorologie, klimatologie en voor seismologie. De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. 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 121 Indicatoren Waarnemingen en onderzoek

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023
Data beschikbaarheid			
Beschikbaarheid van data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%	99,54%	99,67%
Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	≥ 80%	91,70%	91,70%
Wetenschappelijk onderzoek			
Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	139	138

Bron: KNMI

Specifieke doelstelling 2: Informatie, gegevens en onderzoeksresultaten verstrekken.
Motivering
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 dit 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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Verstrekken van een algemeen weerbericht.
Het KNMI verstrekt het algemene weerbericht met weerverwachting.

Subdoelstelling 2: Genereren, verspreiden en beschikbaar stellen van gegevens en onderzoeksresultaten over het weer, klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather).
Het KNMI maakt onderzoeksresultaten openbaar en verstrekt het KNMI meteorologische, klimatologische, seismologische en andere geofysische gegevens.

Subdoelstelling 3: Onverwijld informeren bij een aardbeving.
Het KNMI informeert het publiek onverwijld bij een natuurlijke of geïnduceerde aardbeving (seismologie).

Meetbare gegevens
Het KNMI meet de algemene klanttevredenheid onder directe afnemers van KNMI-gegevens. De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat ieder jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Over het weer brengt het KNMI actuele verwachtingen uit. Het KNMI meet de frequentie van de beschikbaarheid van deze verwachtingen. 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.

Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek – dit wordt elke twee jaar uitgevoerd) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek).

Over het klimaat verstrekt het KNMI minimaal wekelijks een klimaatbericht.

Tabel 122 Indicatoren voor het verstrekken van informatie, gegevens en onderzoeksresultaten

Indicator	Streef-waarde/norm		Realisatie 2022	Realisatie 2023
Algemene klanttevredenheid				
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer ≥ 7,0		7,5	8
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer ≥ 7,0		7,2	7,8
Weer				
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1 x per jaar >8 uur oud		100%	100%
Seismologie				
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5	≥ 98%		100%	100%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	≥ 98%		100%	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	≥ 75%	–		84%
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI	Overall cijfer ≥ 7,0		6,5	7
Klimaat				
e. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI	Gemiddeld 1x per week		1,5	1,3

Bron: KNMI

Specifieke doelstelling 3: Waarschuwen.
Motivering
Waarschuwingen zijn primair gericht op het voorkomen van schade en slachtoffers. Daarnaast draagt het bij aan een duurzame samenleving en bevordert het de welvaart.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Zo vroeg en betrouwbaar mogelijk het algemene publiek en bestuursorganen waarschuwen op korte tijdschalen (weer) en op lange tijdschalen (klimaat).
Het tijdig en gericht geven van waarschuwingen voor gevaarlijk en maatschappij ontwrichtend weer gebeurt middels codes en het weeralarm. Voor de langere termijn (klimaat) worden berichten en scenario's ontwikkeld op grond van de nieuwste wetenschappelijke inzichten.

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.

Meetbare gegevens
De uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood worden jaarlijks 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. Daarnaast wordt de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaat-gerelateerde producten gemeten bij het klantbelevingsonderzoek.

Tabel 123 Indicatoren voor waarschuwingen			
Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023
Weer			
a. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald	≥ 60%	86%	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%	16%
c. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).	≥ 80%	88%	94%
d. Het percentage van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood)	≥ 65%	44%	49%
e. Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	≥ 70%	n.v.t.	88%
Klimaat			
f. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI	Overall cijfer ≥ 7,0	7	8,3

Bron: KNMI

Specifieke doelstelling 4: Veilige luchtvaart.
Motivering
De luchtvaart meteorologische dienstverlening is gebonden aan Europese en nationale technische voorschriften en wettelijke regels. In Nederland wordt dit, net als in veel andere Europese landen door het nationaal weerinstituut uitgevoerd.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Luchtvaartmeteorogische dienstverlening cf de wettelijke veiligheids- en kwaliteitseisen.
De dienstverlening moet voldoen aan de eisen die worden gesteld, zowel aan de technische kwaliteit, als ook aan de kwaliteit van de communicatie.

Meetbare gegevens
In het klantbelevingsonderzoek wordt specifiek naar de klanttevredenheid voor luchtvaartdienstverlening gekeken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de technische kwaliteit en de kwaliteit van de communicatie (over en tijdens de dienstverlening).

Tabel 124 Indicatoren voor veilige luchtvaart			
Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2022	Realisatie 2023
Luchtvaart meteorologische dienstverlening			
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten.	Overall cijfer ≥ 7,0	8	8
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer ≥ 7,0	7,9	7,8

Bron: KNMI

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

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

MSP2025 en Ambitie 2035
Het KNMI werkt in 2025 verder aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan (MSP2025) waarin de ontwikkeling van het Early Warning Centre centraal staat, met als doel om verwachtingen en waarschuwingen beter en betrouwbaarder te maken, gericht op afnemers. In de Ambitie 2035 kijkt het KNMI verder vooruit zoals naar het verder versterken van de

ketens van kennis naar toepassing in de samenleving. Zo wordt in 2025 de samenwerking met veiligheidsregio's en waterschappen verder versterkt, ten behoeve van een goede voorbereiding op vaker voorkomend extreem weer op korte en langere tijdschalen.

Toepassingen van artificial intelligence (AI) vormen een kans om, in nauwe samenwerking met andere nationale weerinstituten in Europa en met het European Centre for Medium-range Weather Forecasts (ECMWF) de weerverwachtingen op de middellange termijn verder te verbeteren. Bij het ECMWF draait inmiddels al een eigen AI/ML-model en ook binnen het KNMI ontwikkelen zich nieuwe toepassingen, die noodzakelijk zijn om de best mogelijke verwachtingen en waarschuwingen te kunnen geven.

Agentschapsdoorlichting en Vitaal beoordeling
In 2023 heeft een agentschapsdoorlichting van het KNMI plaatsgevonden. De resultaten zijn aan de Kamer gezonden (Kamerstukken 36410 XII, nr. 79). Een vitaal-beoordeling wordt in 2024 uitgevoerd. De aanbevelingen van deze onderzoeken zullen in 2025 (verder) worden geïmplementeerd.

ICT- en meetinfrastructuur en cyber
De ICT-infrastructuur en het applicatielandschap vergen continu aandacht. De Europese NIS2 verordening zal in 2025 aandacht vergen zodat de cybersecurity aan Europese eisen blijft voldoen, die tevens worden gesteld aan de leveringszekerheid en kwaliteit van KNMI informatie en waarschuwingen.

Modernisering waarneeminfrastructuur
Het programma Modernisering van de waarneeminfrastructuur wordt in 2025 vervolgd. Met dit programma wordt de waarneeminfrastructuur toekomstbestendig gemaakt door vernieuwing van de data-keten: van het inwinnen en omzetten van sensorsignalen, tot opslag van data in de cloud en het beschikbaar stellen van data voor KNMI processen en voor derden. Een vloeiende overgang van het oude naar het nieuwe systeem zal in 2025 aandacht vergen.

Klimaat
Het KNMI is onder meer uitvoerend focal point van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) dat in 2023 zijn zesde rapport uitbracht. Dit vormde de basis voor de KNMI Klimaatscenario's '23. In 2025 bereidt het KNMI de inzet voor het zevende IPCC rapport verder voor. Met een verwachte bijdrage uit het fonds voor wetenschap en onderzoek geeft het KNMI de Europese samenwerking aan onderzoek en innovatie op de werkterreinen van het KNMI, waaronder stedelijk klimaat en droogte, een impuls. Daarnaast is KNMI kwartiermaker voor de onderzoek infrastructuur voor duurzaamheid, om, in nauwe samenwerking met andere publieke kennisinstellingen, het onderzoek naar klimaat, broeikasgassen en luchtkwaliteit vanaf 2025 een impuls te kunnen geven. De meetmast in Cabauw zal hierbij een centrale faciliteit vormen.

Seismologie
In 2025 zal worden gestart met de uitbreiding van het seismisch meetnet, zodat nieuwe mijnbouwactiviteiten in Nederland, zoals geothermie, gemonitord kunnen worden op het mogelijke ontstaan van aardbevingen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 125 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**76.609**	**73.376**	**67.371**	**72.649**	**68.904**	**64.921**	**62.691**
Uitgaven	**75.414**	**74.316**	**66.431**	**73.589**	**67.964**	**65.861**	**63.354**
1 Meteorologie en seismologie	**52.237**	**55.827**	**50.404**	**50.826**	**47.340**	**46.966**	**47.013**
Bijdrage aan agentschappen	*48.277*	*51.553*	*46.099*	*46.547*	*43.219*	*42.454*	*42.454*
Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	48.277	51.553	46.099	46.547	43.219	42.454	42.454
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*3.960*	*4.274*	*4.305*	*4.279*	*4.121*	*4.512*	*4.559*
Contributie WMO (HGIS)	900	975	905	905	905	905	905
Contributie ECMWF (HGIS)	3.033	3.260	3.365	3.339	3.181	3.572	3.619
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	27	39	35	35	35	35	35
2 Aardobservatie	**23.177**	**18.489**	**16.027**	**22.763**	**20.624**	**18.895**	**16.341**
Bijdrage aan agentschappen	*23.177*	*18.489*	*16.027*	*22.763*	*20.624*	*18.895*	*16.341*
KNMI: Bijdrage voor Aardobservatie	23.177	18.489	16.027	22.763	20.624	18.895	16.341
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van het apparaat verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Meteorologie en seismologie (€ 50,4 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

A.Bijdragen aan agentschappen (€ 46,1 miljoen)
– *KNMI Meteorologie*
Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

– *KNMI Seismologie*
  - Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
  - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
  - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
  - Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.
– *KNMI Caribisch Nederland*
  - Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer
  - Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
  - Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
  - Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
  - Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
  - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
  - Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
  - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
  - Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
  - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
  - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
  - Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment (CBTB).

B.Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 4,3 miljoen).
De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS.
– *WMO (€ 0,9 miljoen).* De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader.
– *ECMWF (€ 3,4 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 (€ 16,0 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

A.Bijdragen aan agentschappen (€ 16,0 miljoen). Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door EUMETSAT, een intergouvernementele organisatie van 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT en daarmee ook de contributie aan EUMETSAT wordt jaarlijks in de EUMETSAT-Council vastgesteld.

De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. De contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 126 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 23

	2025
juridisch verplicht	100%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	0%

Toelichting
Van de totale in 2025 beschikbare programma uitgaven van € 66,4 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 naar hun aard 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 verdragsrechtelijk 100% juridisch verplicht. De bijdragen zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF). Het WMO is belangrijk voor de uitwisseling van meteorologische gegevens, producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van

weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

3.13 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 127 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**195.959**	**222.975**	**220.743**	**217.055**	**214.405**	**213.910**	**214.945**
Uitgaven	**196.662**	**222.975**	**220.743**	**217.055**	**214.405**	**213.910**	**214.945**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Personele uitgaven	166.091	198.026	196.511	195.209	192.177	192.008	193.043
2 Materiële uitgaven	30.571	24.949	24.232	21.846	22.228	21.902	21.902
Ontvangsten	**14.666**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**

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 128 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Naast de activiteiten die de inspectie voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert, worden ook taken verricht voor andere ministeries. De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van de ILT. Deze wettelijke taken hebben betrekking op: –Vergunningverlening; –Toezicht; –Opsporing; –Dienstverlening: afhandeling van vragen en meldingen; –Incidentafhandeling; –Onderzoek.

C. 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 wilt brengen, daar waar mogelijk met indicatoren, daar waar dat niet mogelijk is met een kwalitatieve toelichting.

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

Tabel 129 Doelenboom artikel 24

Algemene doelstelling	
De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Toezicht en opsporing inzetten waar het maatschappelijk effect het grootst is.	Een optimale dienst- en vergunningverlening.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Toezicht en opsporing worden selectief en effectief ingezet, daar waar het risico op maatschappelijke schade het grootst is.	1. Een efficient, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.
2. Risico's worden gesignaleerd waarvoor geen of onvoldoende wet- en regelgeving bestaat.	2. Een continue verbetering in de dienstverlening.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
1. Uitgebrachte signaalrapportages (incl. 'Staat van') in toezicht en opsporing.	1. Resultaten klanttevredenheidsonderzoek met betrekking tot de dienstverlening.

Specifieke doelstelling 1: Toezicht en Opsporing inzetten waar het maatschappelijk effect het grootst is.
Motivering
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.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Toezicht en opsporing worden selectief en effectief ingezet, daar waar het risico op maatschappelijke schade het grootst is.
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.

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 Risico-analyse (IBRA). Met behulp van de ILT-brede risicoanalyse (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. 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.

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 ILT voert perceptieonderzoeken uit en maakt gebruik van andere onderzoeken zoals het IenW publieksbeeld. In het perceptieonderzoek is met behulp van een burgerpanel de vraag beantwoord hoe de maatschappij het werk van de ILT zou prioriteren. Deze prioritering is voor een groot deel hetzelfde als de risico's uit de berekende IBRA-volgorde. Onderwerpen die dicht bij de persoonlijke beleving staan scoren in het perceptieonderzoek relatief wat hoger dan in de IBRA-berekening, bijvoorbeeld het milieu en de drinkwatersector.

De ILT moet een afweging maken in welke mate zij de taken kan uitvoeren. Dit heeft te maken met de breedte en omvang van het takenpakket afgezet tegen beschikbare middelen. Bij de uitvoering van de taken zet de ILT bevoegdheden en instrumenten in die de grootste kans op resultaat bieden.

De lange termijn doelstellingen worden eens in de vier jaar vastgelegd in het Meerjarenplan (MJP), onderbouwd door het IBRA-rapport met actuele ranking van risico's. Naast de meerjarige producten, wordt vanaf 2025 een jaarplan opgesteld waarin de visie van de ILT en (uitwerking van) het MJP meer geconcretiseerd worden.

Het jaarverslag geeft een reflectie op dit 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.

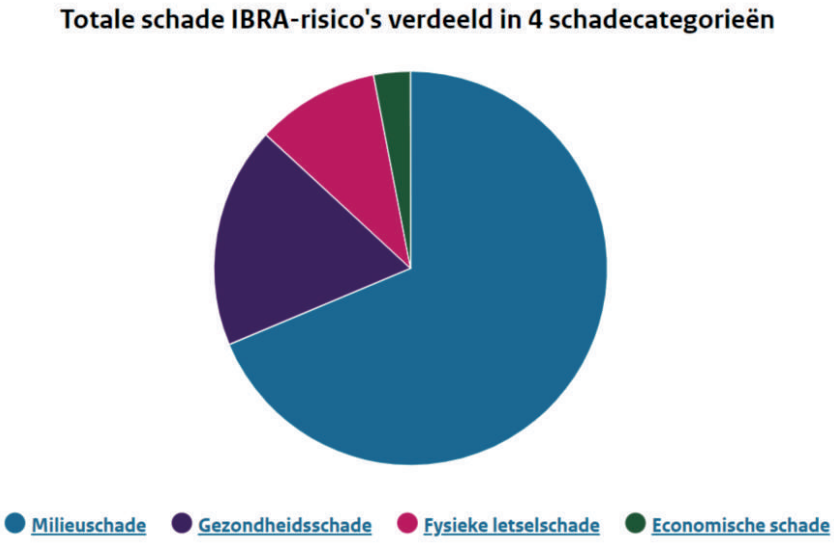
Subdoelstelling 2: Risico's worden gesignaleerd waarvoor geen of onvoldoende wet- of regelgeving bestaat.
De ILT treedt direct op bij misstanden, maar geeft ook signalen aan politiek en samenleving. Dit heeft als doel zaken op de agenda te krijgen en betrokkenen te stimuleren om het probleem aan te pakken. Het gaat niet alleen om risico's en misstanden, maar bijvoorbeeld ook om wet- en

regelgeving die niet aansluit op opgemerkte ontwikkelingen. De inspecteurs staan midden in de maatschappij. Zij zien ontwikkelingen die gevolgen (kunnen) hebben voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen vaak als eerste.

Meetbare gegevens
De ILT-brede risicoanalyse(IBRA) is voor de Inspectie Leefomgeving en Transport een belangrijk hulpmiddel bij het maken van haar meerjarenplan. De IBRA laat zien op welke onderwerpen, waar de ILT toezicht op houdt, de meeste schade ontstaat door wetsovertredingen. De ILT noemt dit maatschappelijke schade.

Onderstaand wordt de verdeling getoond van de IBRA risico's naar 4 schadecategorieën.

Figuur 10 Totale schade IBRA-risico's verdeeld in 4 schadecategorieën



Bron: Risicoanalyse ILT

De ILT stelt vanuit haar reflectieve functie als rijksinspectie signalen vast en rapporteert deze aan de maatschappij, beleidsmakers en politiek. Dit doet zij middels signaalrapportages en de z.g. Staten van. Middels signaalrapportages geeft de ILT signalen aan politiek en samenleving over risico's en misstanden, maar ook om wet- en regelgeving die niet aansluit op opgemerkte ontwikkelingen.

Door periodieke «Staten van» geeft de ILT een beeld van de ontwikkelingen in een specifieke sector of regio. Voorbeelden zijn de Staat van de Luchtvaart en de Staat van de woningcorporatie. Beide «Staten van» worden jaarlijks gepubliceerd.

Specifieke doelstelling 2: Een optimale dienst- en vergunningverlening.
Motivering
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 één loket.

Subdoelstellingen
Subdoelstelling 1: Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.
De ILT kijkt continu naar optimalisatie in haar vergunningsverleningsproces, 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 vergunningsproces maakt het mogelijk om de doorlooptijden te verkorten en administratieve taken te verminderen.

Aanvragers zijn door deze automatisering beter geïnformeerd over afgegeven vergunningen en condities. Transparantie naar de aanvrager, statusinformatie en welke aanvragen er lopen.

Voorafgaand aan de implementatie heeft er per domein een klanttevredenheidsonderzoek plaatsgevonden. Na afronding van de implementatie zal per domein weer een klanttevredenheidsonderzoek worden gehouden om de effecten van de implementatie te meten. Indien de resultaten beschikbaar zijn, wordt hier ook inzicht in gegeven.

Subdoelstelling 2: Een continue verbetering in de dienstverlening.
Een betere herkenbaarheid en bereikbaarheid van de ILT, haar mensen en haar werk is voor de ILT van groot belang. Het ILT loket is hiervoor een belangrijk middel en hier wordt continu gewerkt aan een optimale dienstverlening en informatievoorziening. Vragen komen bij het ILT loket binnen via de telefoon en email. Zowel in de communicatie als in de dienstverlening is de ILT herkenbaar en uniform. De ILT faciliteert een consistent en begrijpelijk dienstverleningsproces. Informatie is hierbij over alle kanalen correct, begrijpelijk, snel en consistent vindbaar en toegankelijk.

Om de dienstverlening van de ILT continu te verbeteren, worden de medewerkers regelmatig opgeleid en vindt er coaching aan de medewerkers plaats.

Meetbare gegevens
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 130 Resultaat klanttevredenheid

Resultaten klanttevredenheid	2020	2021	2022	2023[1]
Resultaat telefonische dienstverlening	7,3	7,3	8,4	7,0

1 Klanttevredenheidsonderzoek heeft vertraging opgelopen en heeft in de periode januari-februari 2024 plaatsgevonden
Bron: Klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door Telan

Toelichting
De verbetering in de 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 dienstver-

lening in februari 2024 is te verklaren door vernieuwing in het team, waardoor een lagere bezetting is ontstaan en nieuwe mensen ingewerkt moesten worden.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen
Vanaf 2025 is er voor de ILT jaarlijks € 7 miljoen oplopend tot € 13 miljoen beschikbaar gesteld voor nieuwe taken of uitbreiding van reeds bestaande taken. Deze nieuwe taken hebben betrekking op onder andere het toezicht en handhaving van de nieuwe cyberrichtlijnen NIS 2 en CER. Daarnaast zijn er extra middelen gekomen voor het toezicht op varend ontgassen, waarbij de Inspectie met drones of met sensoren aan wal kan meten of een schip varend ontgast of vervuilde brandstof gebruikt. Tot slot zijn er extra middelen beschikbaar gesteld voor verschillende taken op het gebied van de leefomgeving en transport.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 131 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**195.959**	**222.975**	**220.743**	**217.055**	**214.405**	**213.910**	**214.945**
Uitgaven	**196.662**	**222.975**	**220.743**	**217.055**	**214.405**	**213.910**	**214.945**
1 Personele uitgaven	**166.091**	**198.026**	**196.511**	**195.209**	**192.177**	**192.008**	**193.043**
Eigen personeel	140.140	171.234	171.793	172.993	169.665	170.259	171.778
Externe Inhuur	25.951	26.792	24.718	22.216	22.512	21.749	21.265
Overige personele uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
2 Materiële uitgaven	**30.571**	**24.949**	**24.232**	**21.846**	**22.228**	**21.902**	**21.902**
ICT	5.060	2.093	1.246	1.246	1.138	1.138	1.138
Bijdragen aan SSOs	8.085	8.959	10.747	10.442	10.000	10.000	10.000
overige materiele uitgaven	17.426	13.897	12.239	10.158	11.090	10.764	10.764
Ontvangsten	**14.666**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**	**15.116**

F. Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT

Onderstaand is voor het jaar 2025 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van het apparaat verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Personele uitgaven (€ 196,5 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en overige personele uitgaven.

1.Eigen personeel (€ 171,8 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.

2.Externe inhuur (€ 24,7 miljoen). Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. Externe inhuur is noodzakelijk in verband met deels kwantitatieve, maar vooral ook kwalitatieve expertise.

2. Materiële uitgaven (€ 24,2 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.
– ICT (€ 1,2 miljoen). Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
– Bijdragen aan Shared Service Organisaties (€ 10,7 miljoen). De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere DICTU en ICTU.
– Overige materiële uitgaven (€ 12,2 miljoen). Dit betreft materiele uitgaven van de ILT waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 15,1 miljoen).
Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 9,0 miljoen) en de bijdrage van de Autoriteit Woningcorporaties voor overheadkosten (€ 4,6 miljoen) en overige ontvangsten (€ 1,5 miljoen).

G. Geschatte budgetflexibiliteit

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

Tabel 132 Geschatte budgetflexibiliteit

	2025
juridisch verplicht	97%
bestuurlijk gebonden	0%
beleidsmatig gereserveerd	0%
nog niet ingevuld/vrij te besteden	3%

Toelichting
Van het totale budget voor artikel 24 is voor 2025 97% juridisch verplicht. De ILT heeft uitsluitend apparaatsbudget en op basis van de huidige inzichten in formatie en bezetting wordt dit deel juridisch verplicht verondersteld. Het meerjarenprogramma van de ILT laat zien dat het volledige apparaatsbudget noodzakelijk is om dit uit te voeren; het restant van 3% wordt gezien als beleidsmatig gereserveerd.

De activiteiten die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de wettelijke taken van de ILT. In het MJP 2024-2028 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende informatie ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht.

3.14 Artikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

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

Tabel 133 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**1.126.467**	**1.099.876**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**
Uitgaven	**1.066.020**	**1.113.170**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Brede Doeluitkering	1.066.020	1.113.170	1.257.970	1.147.982	1.147.982	1.147.982	1.147.982
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 134 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

C. Beleidsmatige ontwikkelingen

Voor 2025 zijn er geen relevante beleidsmatige ontwikkelingen.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 135 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**1.126.467**	**1.099.876**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**
Uitgaven	**1.066.020**	**1.113.170**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**
1 Brede Doeluitkering	**1.066.020**	**1.113.170**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**
Brede doeluitkering	1.066.020	1.113.170	1.257.970	1.147.982	1.147.982	1.147.982	1.147.982
Waarvan bijdragen aan Brede doeluitkering	1.066.020	1.113.170	1.257.970	1.147.982	1.147.982	1.147.982	1.147.982
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

E. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van de specifieke uitkeringen verwerkt.
In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Brede doeluitkering (€ 1.258,0 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.
Een deel van de middelen uit Motie Bikker (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29) wordt via de Brede doeluitkering aangewend om de in 2024 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren.

F. Geschatte budgetflexibiliteit

Budgetflexibiliteit
Conform de Wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

3.15 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

A. 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 136 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**9.356.499**	**10.573.647**	**10.473.238**	**12.263.538**	**12.214.444**	**11.630.234**	**11.752.318**
Uitgaven	**9.356.499**	**10.573.647**	**10.473.238**	**12.263.538**	**12.214.444**	**11.630.234**	**11.752.318**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Bijdrage Investeringsfondsen (Mobiliteitsfonds)	7.832.289	9.319.499	8.917.805	10.281.959	10.264.164	9.957.667	10.208.478
2 Bijdrage Investeringsfondsen (Deltafonds)	1.524.210	1.254.148	1.555.433	1.981.579	1.950.280	1.672.567	1.543.840
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 137 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 138 Budgettaire gevolgen van beleid art. 26 (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**9.356.499**	**10.573.647**	**10.473.238**	**12.263.538**	**12.214.444**	**11.630.234**	**11.752.318**
Uitgaven	**9.356.499**	**10.573.647**	**10.473.238**	**12.263.538**	**12.214.444**	**11.630.234**	**11.752.318**
1 Bijdrage Mobiliteitsfonds	**7.832.289**	**9.319.499**	**8.917.805**	**10.281.959**	**10.264.164**	**9.957.667**	**10.208.478**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	**7.832.289**	**9.319.499**	**8.917.805**	**10.281.959**	**10.264.164**	**9.957.667**	**10.208.478**
Overige bijdragen	*7.832.289*	*9.319.499*	*8.917.805*	*10.281.959*	*10.264.164*	*9.957.667*	*10.208.478*
2 Bijdrage Deltafonds	**1.524.210**	**1.254.148**	**1.555.433**	**1.981.579**	**1.950.280**	**1.672.567**	**1.543.840**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	**1.524.210**	**1.254.148**	**1.555.433**	**1.981.579**	**1.950.280**	**1.672.567**	**1.543.840**
Overige bijdragen	*1.524.210*	*1.254.148*	*1.555.433*	*1.981.579*	*1.950.280*	*1.672.567*	*1.543.840*
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

D. Toelichting op de financiële instrumenten

Tabel 139 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000) – 2024 – 2031								
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**	**63.266**	**235.168**	**458.142**	**821.529**	**987.694**	**1.493.801**	**1.416.056**	**993.365**
11.01	Verkenningen	1.258	37.215	90.858	218.373	264.686	661.407	775.830	683.112
11.03	Reserveringen	55.508	133.730	256.868	182.936	316.127	357.767	418.630	248.513
11.04	Generieke investeringsruimte	6.500	64.223	110.416	420.220	406.881	474.627	221.596	61.740
12	**Hoofdwegennet**	**3.793.492**	**3.816.664**	**4.357.266**	**4.076.386**	**4.163.965**	**3.739.021**	**3.643.311**	**3.410.169**
12.01	Exploitatie	6.293	5.676	9.922	10.550	9.764	8.618	8.451	7.824
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.258.444	1.369.323	1.479.874	1.450.530	1.534.478	1.376.014	1.362.469	1.442.870
12.03	Ontwikkeling	635.725	606.545	893.165	779.827	895.513	689.722	615.769	365.400
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.123.476	1.057.604	1.063.119	904.439	835.056	799.823	795.817	749.218
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	769.554	777.516	911.186	931.040	889.154	864.844	860.805	844.857
13	**Spoorwegen**	**3.048.724**	**2.428.951**	**2.960.939**	**2.971.546**	**2.391.128**	**2.709.468**	**2.913.812**	**2.372.973**
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.665.721	1.943.132	2.457.555	2.528.502	2.039.610	2.455.225	2.522.145	2.269.016
13.03	Ontwikkeling	148.817	269.771	311.221	260.768	183.958	144.148	284.567	60.047
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	234.186	216.048	192.163	182.276	167.560	110.095	107.100	43.910
13.07	Rente en aflossing								
14	**Regionaal, lokale infrastructuur**	**993.172**	**597.904**	**251.821**	**122.884**	**173.784**	**200.598**	**299.361**	**302.933**
14.01	Regionale infrastructuur	5.506	80.970	125.147	95.809	158.991	171.014	197.789	191.531
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	987.666	516.934	126.674	27.075	14.793	29.584	101.572	111.402
15	**Hoofdvaarwegennet**	**1.357.882**	**1.392.974**	**1.605.474**	**1.562.930**	**1.516.749**	**1.453.629**	**1.260.360**	**1.318.541**
15.01	Exploitatie	12.147	10.528	25.221	27.539	23.829	22.161	22.060	25.241
15.02	Onderhoud en vernieuwing	671.135	798.530	834.667	780.669	709.088	690.407	664.830	665.082
15.03	Ontwikkeling	148.998	95.300	213.979	202.648	262.197	225.610	59.422	104.405
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	91.675	71.068	61.279	70.941	55.590	55.260	55.287	56.881
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	433.927	417.548	470.328	481.133	466.045	460.191	458.761	466.932
17	**Megaprojecten Verkeer en Vervoer**	**486.789**	**446.144**	**648.317**	**708.889**	**724.347**	**611.961**	**662.000**	**274.661**
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	525							
17.07	ERMTS	180.698	130.877	210.100	189.513	184.570	133.255	165.823	26.637
17.08	ZuidasDok	140.831	207.047	213.721	303.220	282.065	231.034	226.976	127.491
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	164.735	108.220	224.496	216.156	257.712	247.672	269.201	120.533
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**	**– 423.826**							
18.06	Externe veiligheid	3.398							

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
18.08	Netwerkoverstijgende kosten								
	Totaal Uitgaven	**9.319.499**	**8.917.805**	**10.281.959**	**10.264.164**	**9.957.667**	**10.208.478**	**10.194.900**	**8.672.642**

Tabel 140 Opbouw artikelonderdeel 26.01 Bijdrage aan het MF (bedragen x € 1.000) – 2032 – 2038

		2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2024-2038
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**	**748.325**	**1.773.756**	**2.152.990**	**1.835.520**	**1.844.734**	**1.853.377**	**2.829.214**	**19.506.937**
11.01	Verkenningen	432.677	411.674	402.009	200.001	180.000	190.298	161.518	4.710.916
11.03	Reserveringen	184.647	1.297.286	1.425.065	1.329.877	1.326.417	1.450.842	1.396.741	10.380.954
11.04	Generieke investeringsruimte	131.001	64.796	325.916	305.642	338.317	212.237	1.270.955	4.415.067
12	**Hoofdwegennet**	**3.348.447**	**2.938.274**	**2.489.026**	**3.052.015**	**2.871.340**	**2.875.449**	**2.290.168**	**50.864.993**
12.01	Exploitatie	7.769	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	102.089
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.449.278	843.516	866.453	875.161	920.912	928.876	962.614	18.120.812
12.03	Ontwikkeling	477.590	793.995	415.617	763.086	811.302	726.290	162.895	9.632.441
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	603.170	565.982	471.670	678.455	403.813	484.970	429.346	10.965.958
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	810.640	730.244	730.749	730.776	730.776	730.776	730.776	12.043.693
13	**Spoorwegen**	**2.354.390**	**2.262.317**	**2.347.368**	**2.069.211**	**2.178.781**	**2.325.585**	**2.017.741**	**37.352.934**
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.175.598	2.103.427	2.127.005	1.944.370	1.921.099	2.131.682	1.907.566	33.191.653
13.03	Ontwikkeling	178.792	158.890	220.363	124.841	257.682	193.903	110.175	2.907.943
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS								1.253.338
13.07	Rente en aflossing								0
14	**Regionaal, lokale infrastructuur**	**321.376**	**102.000**	**72.000**	**52.083**	**76.780**			**3.566.696**
14.01	Regionale infrastructuur	202.330	102.000	72.000	52.083	76.780			1.531.950
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	119.046							2.034.746
15	**Hoofdvaarwegennet**	**1.527.265**	**1.162.433**	**1.111.937**	**1.151.267**	**1.191.439**	**1.140.882**	**922.036**	**19.675.798**
15.01	Exploitatie	25.006	10.517	10.517	10.517	10.517	10.517	10.517	256.834
15.02	Onderhoud en vernieuwing	673.139	373.741	459.508	430.788	430.788	430.788	430.708	9.043.868
15.03	Ontwikkeling	309.002	305.350	169.966	237.571	280.005	211.907	21.155	2.847.515
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	54.739	55.618	54.739	55.184	52.922	70.463	42.449	904.095
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	465.379	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	6.623.486
17	**Megaprojecten Verkeer en Vervoer**	**336.433**	**391.330**	**390.082**	**415.799**	**415.124**	**243.932**	**337.884**	**7.093.692**
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam								525
17.07	ERMTS	98.340	132.180	124.253	126.518	227.200	202.847	152.101	2.284.912
17.08	ZuidasDok	132.790	90.941	17.529	4.121	4.121	16.483		1.998.370
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	105.303	168.209	248.300	285.160	183.803	24.602	185.783	2.809.885
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**								**– 423.826**
18.06	Externe veiligheid								
18.08	Netwerkoverstijgende kosten								
	Totaal Uitgaven	**8.636.236**	**8.630.110**	**8.563.403**	**8.575.895**	**8.578.198**	**8.439.225**	**8.397.043**	**137.637.224**

Tabel 141 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000) – 2024 – 2031

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	**Investeren in waterveiligheid**	**367.116**	**392.945**	**654.706**	**576.282**	**527.246**	**373.092**	**345.972**	**215.296**
1.01	Grote projecten waterveiligheid	73.977	36.004	60.122	35.119	163.582	6.634	7.229	0
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	257.325	323.444	565.402	508.536	342.828	348.735	321.871	201.624
1.03	Studiekosten	35.814	33.497	29.182	32.627	20.836	17.723	16.872	13.672
2	**Investeren in zoetwatervoorziening**	**78.220**	**59.237**	**49.030**	**68.146**	**42.780**	**11.804**	**258**	**258**
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	73.867	48.097	46.830	65.946	41.780	11.804	258	258
2.03	Studiekosten	4.353	11.140	2.200	2.200	1.000	0	0	0
3	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**330.929**	**397.223**	**351.487**	**333.286**	**397.933**	**447.252**	**440.035**	**436.027**
3.01	Exploitatie	8.048	8.261	14.181	17.098	16.844	16.643	16.977	20.742
3.02	Onderhoud en vernieuwing	322.881	388.962	337.306	316.188	381.089	430.609	423.058	415.285
4	**Experimenteren cf. art. III Deltawet**	**140.979**	**96.590**	**91.586**	**62.915**	**62.699**	**62.894**	**62.432**	**59.219**
4.02	GIV/PPS	140.979	96.590	91.586	62.915	62.699	62.894	62.432	59.219
5	**Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven**	**171.180**	**449.652**	**563.793**	**605.614**	**579.845**	**599.119**	**735.338**	**813.473**
5.01	Apparaat	306.494	312.729	321.914	314.853	309.703	309.952	305.453	303.740
5.02	Overige uitgaven	– 136.254	76.648	131.435	153.204	151.339	148.834	151.780	184.984
5.03	Investeringsruimte	200	55.400	98.760	126.257	44.913	41.500	116.945	127.299
5.04	Reserveringen	740	4.875	11.684	11.300	73.890	98.833	161.160	197.450
7	**Investeren in waterkwaliteit**	**165.724**	**159.786**	**270.977**	**304.037**	**62.064**	**49.679**	**57.080**	**93.483**
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	83.037	83.314	180.031	182.789	3.508	0	0	0
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	49.266	55.245	76.874	115.423	57.467	48.759	55.976	93.218
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	33.421	21.227	14.072	5.825	1.089	920	1.104	265
	Totaal Uitgaven	**1.254.148**	**1.555.433**	**1.981.579**	**1.950.280**	**1.672.567**	**1.543.840**	**1.641.115**	**1.617.756**

Tabel 142 Opbouw artikelonderdeel 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000) – 2032 – 2038

		2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2024 – 2038
1	**Investeren in waterveiligheid**	**337.959**	**436.446**	**316.385**	**377.773**	**352.419**	**310.397**	**227.915**	**5.811.949**
1.01	Grote projecten waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0	382.667
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	324.287	422.758	302.953	364.341	338.987	296.965	214.483	5.134.539
1.03	Studiekosten	13.672	13.688	13.432	13.432	13.432	13.432	13.432	294.743
2	**Investeren in zoetwatervoorziening**	**258**	**277**	**280**	**258**	**258**	**258**	**258**	**311.580**
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	258	277	280	258	258	258	258	290.687
2.03	Studiekosten	0	0	0	0	0	0	0	20.893
3	**Exploitatie, onderhoud en vernieuwing**	**431.810**	**273.114**	**305.380**	**305.381**	**322.307**	**322.307**	**259.016**	**5.353.487**
3.01	Exploitatie	21.220	8.523	8.523	8.523	8.523	8.523	8.523	191.152
3.02	Onderhoud en vernieuwing	410.590	264.591	296.857	296.858	313.784	313.784	250.493	5.162.335
4	**Experimenteren cf. art. III Deltawet**	**59.069**	**61.816**	**61.830**	**58.953**	**58.474**	**55.429**	**59.328**	**1.054.213**
4.02	GIV/PPS	59.069	61.816	61.830	58.953	58.474	55.429	59.328	1.054.213
5	**Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven**	**687.021**	**813.138**	**948.329**	**999.441**	**1.057.230**	**1.096.943**	**1.230.202**	**11.350.318**
5.01	Apparaat	293.490	293.490	293.490	293.490	293.490	294.244	293.334	4.539.866
5.02	Overige uitgaven	189.201	77.137	77.137	77.137	77.137	77.137	77.030	1.513.886
5.03	Investeringsruimte	82.380	82.795	100.186	154.298	214.087	253.050	380.505	1.878.575
5.04	Reserveringen	121.950	359.716	477.516	474.516	472.516	472.512	479.333	3.417.991
7	**Investeren in waterkwaliteit**	**115.646**	**88.758**	**16.762**	**368**	**368**	**368**	**265**	**1.385.365**
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn water	0	0	0	0	0	0	0	532.679
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	115.381	88.493	16.497	103	103	103	0	772.908
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	265	265	265	265	265	265	265	79.778
	Totaal Uitgaven	**1.631.763**	**1.673.549**	**1.648.966**	**1.742.174**	**1.791.056**	**1.785.702**	**1.776.984**	**25.266.912**

4. Niet-beleidsartikelen

4.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel worden de IenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 143 Budgettaire gevolgen artikel 97 (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**55.728**	**64.597**	**39.503**	**38.923**	**48.383**	**47.042**	**47.340**
Uitgaven	**59.129**	**65.443**	**54.947**	**49.913**	**48.533**	**47.470**	**47.490**
1 Algemeen departement	**57.696**	**62.440**	**54.947**	**49.913**	**48.533**	**47.470**	**47.490**
Opdrachten	*39.802*	*47.146*	*43.770*	*38.795*	*37.598*	*36.626*	*36.648*
van A naar Beter	1.472	1.783	1.783	1.783	1.780	1.780	1.780
Ext. juridische advies	2.403	2.188	2.018	2.012	1.780	1.730	1.731
Onderzoeken PBL	5.257	6.915	4.075	3.784	2.727	2.727	2.725
Onderzoeken ANVS	2.737	3.480	4.622	4.619	4.648	4.539	4.534
Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)	6.878	10.408	8.859	8.948	8.885	8.847	8.838
Regeringsvliegtuig	17.664	17.223	9.998	9.997	9.981	9.974	9.964
Overige Opdrachten	3.391	5.149	12.415	7.652	7.797	7.029	7.076
Subsidies	*90*	*29*	*29*	*29*	*10*	*10*	*10*
Bijdragen aan agentschappen	*17.254*	*14.449*	*11.148*	*11.089*	*10.925*	*10.834*	*10.832*
Waarvan bijdragen aan agentschap RWS	3.164	3.343	3.342	3.347	3.311	3.287	3.287
Waarvan bijdragen aan dienstverlening RIVM	11.633	10.860	7.560	7.496	7.370	7.305	7.303
Waarvan bijdragen aan dienstverlening KNMI	2.457	246	246	246	244	242	242
Bijdragen aan medeoverheden	*550*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Bijdragen aan internationale organisaties	*0*	*816*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
3 Covid19 Testen reizen	**1.433**	**3.003**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*1.433*	*3.003*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Ontvangsten	**2.102**	**2.101**	**1.101**	**1.101**	**1.101**	**1.380**	**1.380**

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen departement (€ 54,9 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet.

1.Opdrachten: (€ 43,8 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 (€ 4,1 miljoen). Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL (www.pbl.nl).
– Onderzoeken ANVS (€ 4,6 miljoen). Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.
– Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) (€ 8,9 miljoen). DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse IenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM. 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 (€ 10,0 miljoen). Dit betreft de uitgaven van IenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
– Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 12,4 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. Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen ontvangen voor nucleaire initiatieven (ANVS). Tot slot is geld gereserveerd voor de NAVO Top 2025.

2.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 2024 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de (mogelijke) verlening van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft. Ook in de jaren 2025 en 206 zal die subsidie jaarlijks voor maximaal €18.000 verstrekt worden.

3.Bijdragen aan agentschappen (€ 11,1 miljoen)
– RWS (€ 3,3 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

– Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 7,6 miljoen). Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.
– KNMI (€ 0,2 miljoen). Dit betreft de bijdrage van ANVS aan het KNMI voor de afname van maatwerkdienstverlening.

Ontvangsten (€ 1,1 miljoen)
Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie.

4.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat en de grote 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 144 Budgettaire gevolgen artikel 98 Apparaat Kerndepartement (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**446.741**	**524.985**	**481.952**	**447.497**	**393.293**	**367.133**	**355.441**
Uitgaven	**455.862**	**518.384**	**489.276**	**457.475**	**400.343**	**368.296**	**356.788**
1 Personele uitgaven	**354.267**	**392.048**	**360.577**	**323.585**	**278.896**	**248.506**	**236.567**
Eigen Personeel	*298.886*	*337.101*	*328.016*	*298.110*	*259.109*	*234.332*	*224.221*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	176	803	793	793	793	793	876
Waarvan NGF-project Dutch Metropolitan Innovations	0	2.482	1.405	1.405	1.405	327	0
Waarvan NGF-project Maritiem Masterplan	0	279	292	692	486	440	2.500
Inhuur externen	*52.840*	*52.900*	*31.049*	*23.940*	*18.260*	*12.651*	*10.823*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	176	180	250	1.654	950	589	434
Overige personele uitgaven	*2.541*	*2.047*	*1.512*	*1.535*	*1.527*	*1.523*	*1.523*
2 Materiële uitgaven	**101.595**	**126.336**	**128.699**	**133.890**	**121.447**	**119.790**	**120.221**
ICT	*30.743*	*35.443*	*39.163*	*44.601*	*36.399*	*35.542*	*35.532*
Bijdragen aan SSO's	*60.860*	*67.663*	*62.937*	*62.735*	*61.206*	*60.646*	*60.612*
Overige materiële uitgaven	*9.992*	*23.230*	*26.599*	*26.554*	*23.842*	*23.602*	*24.077*
Waarvan NGF-project Luchtvaart in Transitie	0	20	10	10	10	10	10
Ontvangsten	**9.893**	**4.727**	**4.530**	**4.530**	**4.530**	**4.251**	**4.251**

C. Toelichting op de personele en materiële uitgaven Kerndepartement

Onderstaand is voor het jaar 2025 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van het kerndepartement. In de budgettaire tabel is de taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof op het gebied van het apparaat verwerkt. In onderdeel 2.7 van deze begroting is een nadere toelichting op de budgettaire verwerking van het hoofdlijnenakkoord opgenomen.

1. Personele uitgaven (€ 361,0 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

– *Eigen personeel (€ 328,0 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 (€ 31,0 miljoen).* Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.
- *Overige personele uitgaven (€ 1,5 miljoen).* De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

2. Materiële uitgaven (€ 128,7 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).

1. ICT (€ 39,2 miljoen). Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
2. Bijdrage aan de Shared Service Organisaties (€ 62,9 miljoen). De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
3. Overige materiële uitgaven (€ 26,6 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 (€ 4,5 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 145 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten kerndepartement (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	**652.524**	**741.359**	**710.019**	**674.530**	**614.748**	**582.206**	**571.733**
Kerndepartement	455.862	518.384	489.276	457.475	400.343	368.296	356.788
ILT	196.662	222.975	220.743	217.055	214.405	213.910	214.945

Tabel 146 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en ZBO/RWT (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Totaal apparaatskosten Agentschappen	**1.576.738**	**1.677.123**	**1.661.217**	**1.660.768**	**1.635.807**	**1.624.720**	**1.618.366**
RWS	1.494.345	1.580.674	1.562.500	1.563.972	1.543.524	1.532.293	1.526.871
KNMI	82.393	96.449	98.717	96.796	92.283	92.427	91.495
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	**853.000**	**916.000**	**909.000**	**882.000**	**876.000**	**875.000**	**870.000**
ProRail	853.000	916.000	909.000	882.000	876.000	875.000	870.000

De totale apparaatskosten voor ProRail zijn in lijn gebracht met de wijze waarop de apparaatskosten van de overige uitvoeringsorganisaties in deze begroting in beeld zijn gebracht. Dit leidt tot een toename van de apparaatskosten ten opzichte van de vorige begroting. Dit komt doordat de overige apparaatskosten waaronder huisvesting nu in de totale apparaatskosten zijn meegenomen en de kosten zijn weergegeven als inclusief BTW.

E. Apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal

Tabel 147 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal (bedragen x € 1.000)	
Directoraat-Generaal Mobiliteit	61.737
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	41.409
Directoraat-Generaal Water en Bodem	36.979
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	46.402
Beleids- en Bestuursondersteuning	50.970
Financiën en Bedrijfsvoering	181.422
- Waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	108.563
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	31.327
Planbureau voor de Leefomgeving	39.030
Totaal apparaat	**489.276**

4.3 Artikel 99 Nog onverdeeld

A. Algemene Doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de IenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 148 Budgettaire gevolgen artikel 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
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

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Nog Onverdeeld (€ 0,0 miljoen)
Het totale bedrag Nog Onverdeeld bedraagt in 2025 € 0,0 miljoen.

5. Begroting agentschappen

5.1 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 beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

Producten en diensten
RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:
- 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 149 Begroting van baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2025 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	Suppletoire Begroting September 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Baten							
- Omzet	3.531.958	3.980.858	3.875.658	4.077.811	4.055.031	4.039.329	4.020.975
waarvan omzet moederdepartement	*3.283.835*	*3.493.883*	*3.589.954*	*3.666.251*	*3.628.869*	*3.582.904*	*3.561.850*
waarvan omzet overige departementen	*114.061*	*111.556*	*108.311*	*107.636*	*99.231*	*97.095*	*97.095*
waarvan omzet derden	*259.271*	*265.449*	*264.030*	*263.530*	*263.030*	*262.530*	*262.530*
waarvan saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud	*– 125.209*	*59.840*	*– 154.957*	*– 20.923*	*– 22.651*	*15.753*	*31.977*
waarvan saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten		*50.130*	*68.320*	*61.317*	*86.552*	*81.047*	*67.523*
Rentebaten	58.908	67.264	66.934	70.039	70.323	69.721	68.030
Vrijval voorzieningen	3.142	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.703	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Totaal baten	**3.595.711**	**4.049.622**	**3.944.092**	**4.149.350**	**4.126.854**	**4.110.550**	**4.090.505**
Lasten							
Apparaatskosten	1.494.345	1.580.674	1.562.500	1.563.972	1.543.524	1.532.293	1.526.871
- Personele kosten	1.170.924	1.237.884	1.291.286	1.288.655	1.278.658	1.274.765	1.273.841
waarvan eigen personeel	*1.086.150*	*1.164.360*	*1.219.952*	*1.217.348*	*1.207.477*	*1.203.714*	*1.202.842*
waarvan inhuur externen	*84.774*	*73.524*	*71.334*	*71.307*	*71.181*	*71.051*	*70.999*
waarvan overige personele kosten	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
- Materiele kosten	323.421	342.790	271.214	275.317	264.866	257.528	253.030
waarvan apparaat ICT	*54.011*	*45.836*	*45.293*	*45.978*	*44.233*	*43.007*	*42.256*
waarvan bijdrage aan SSO's	*80.341*	*67.129*	*67.261*	*68.279*	*65.687*	*63.867*	*62.751*
waarvan overige materiële kosten	*189.069*	*229.825*	*158.660*	*161.060*	*154.946*	*150.654*	*148.023*
Externe productkosten	2.042.495	2.436.535	2.345.941	2.546.573	2.539.375	2.528.906	2.511.549
Rentelasten	1.279	1.914	3.390	4.422	5.986	7.612	8.983
Afschrijvingskosten	18.988	18.761	20.523	22.645	26.231	30.001	31.364
- Materieel	17.847	18.761	20.491	22.518	26.104	29.906	31.364
waarvan apparaat ICT	*4.808*	*5.417*	*4.764*	*5.394*	*5.543*	*4.385*	*3.747*
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	*13.039*	*13.344*	*15.727*	*17.124*	*20.561*	*25.521*	*27.617*
- Immaterieel	1.141	0	32	127	127	95	0
Overige lasten	27.926	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
waarvan dotaties voorzieningen	*10.897*	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*	*8.000*
waarvan bijzondere lasten	*17.029*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Totaal lasten	**3.585.033**	**4.045.884**	**3.940.354**	**4.145.612**	**4.123.116**	**4.106.812**	**4.086.767**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**10.678**	**3.738**	**3.738**	**3.738**	**3.738**	**3.738**	**3.738**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	91	130	130	130	130	130	130
Saldo van baten en lasten	**10.587**	**3.608**	**3.608**	**3.608**	**3.608**	**3.608**	**3.608**
Dotatie aan reserve Rijksrederij	27	3.608	3.608	3.608	3.608	3.608	3.608
Te verdelen resultaat	**10.560**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement bestaat uit een apparaatsdeel en een programmadeel. Het apparaatsdeel dient ter dekking van de interne kosten van RWS (apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten) die verband houden met exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling

en beleidsondersteuning en –advisering. Het programmadeel dient ter dekking van de externe productkosten (EPK) voor exploitatie en onderhoud, verkenning, planning en studies, servicepakketten, landelijke taken, Caribisch Nederland en Omgevingswet.

Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW en is voor RWS verwerkt op de materiële kosten (€ 15,6 miljoen). De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt.

Tabel 150 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Agentschapsbijdrage Deltafonds	**709.325**	**763.017**	**751.925**	**731.705**	**724.033**	**723.644**
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	9.472	1.518	1.396	501	501	501
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen	285					
Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	313.914	366.304	294.647	263.654	264.999	267.384
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	374.046	384.303	449.613	463.871	456.894	454.687
Artikel 7 Waterkwaliteit	11.608	10.892	6.269	3.679	1.639	1.072
Agentschapsbijdrage Mobiliteitsfonds	**2.711.363**	**2.758.326**	**2.849.440**	**2.832.376**	**2.795.006**	**2.773.323**
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.729.297	1.783.088	1.853.308	1.881.769	1.853.116	1.841.399
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	982.066	975.238	996.132	950.607	941.890	931.924
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	**66.195**	**61.611**	**57.886**	**57.788**	**56.865**	**57.883**
Artikel 11 Waterkwaliteit	16.501	15.807	15.583	15.596	15.415	16.438
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	4.440	4.440	4.439	4.440	4.439	4.439
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	13.036	9.815	7.844	7.941	7.942	7.938
Artikel 16 Spoor	880	880	880	880	880	880
Artikel 17 Luchtvaart	749	723	229	56	56	56
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	3.237	2.698	1.854	1.854	1.314	1.314
Artikel 19 Klimaat	533	641	446	446	267	267
Artikel 20 Lucht en geluid	3.695	3.318	3.317	3.317	3.318	3.317
Artikel 21 Duurzaamheid	11.953	12.604	12.604	12.604	12.604	12.604
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	7.828	7.343	7.343	7.343	7.343	7.343
Artikel 97 Algemeen departement	3.343	3.342	3.347	3.311	3.287	3.287
Overige omzet IenW	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**	**7.000**
Totaal	**3.493.883**	**3.589.954**	**3.666.251**	**3.628.869**	**3.582.904**	**3.561.850**
Van totaal omzet IenW						
*apparaat (interne kosten)	1.434.791	1.422.292	1.427.380	1.415.920	1.412.697	1.410.364
*programma (externe productkosten)	2.059.092	2.167.662	2.238.871	2.212.949	2.170.207	2.151.486

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft met name betrekking op:

– Vergoedingen van het ministerie van Defensie, het ministerie van Financiën en het ministerie van Landbouw, 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.

Tabel 151 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Rijksrederij	48.205	48.205	48.205	48.205	48.205	48.205
Omgevingswet	37.148	36.105	35.430	27.025	24.889	24.889
Werken voor en met Partners	19.500	19.500	19.500	19.500	19.500	19.500
Beleidsondersteuning en -advisering (BOA)	5.703	3.501	3.501	3.501	3.501	3.501
Overig	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal	**111.556**	**108.311**	**107.636**	**99.231**	**97.095**	**97.095**

Omzet derden

De omzet derden heeft 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.

Tabel 152 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Exploitatie en Onderhoud	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
Schaderijden en Schadevaren	41.725	41.725	41.725	41.725	41.725	41.725
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	61.476	60.057	59.557	59.057	58.557	58.557
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	26.286	26.286	26.286	26.286	26.286	26.286
Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)	24.362	24.362	24.362	24.362	24.362	24.362
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
Overig	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100	8.100
Totaal	**265.449**	**264.030**	**263.530**	**263.030**	**262.530**	**262.530**

Saldo op ontvangen bijdragen
In navolging van de aanbeveling uit het rapport doorlichting agentschap Rijkswaterstaat (2021) en toezegging aan de Tweede Kamer over het gebruik en de naamgeving van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) zijn de afspraken over het gebruik van de NUTW post opnieuw geformaliseerd. Hierbij is besloten de NUTW te splitsen in een post gerelateerd aan de bekostiging van de maatregelen ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor exploitatie en onderhoud en een post voor overige werkzaamheden gefinancierd vanuit EPK-BLS, respectievelijk «Saldo op ontvangen bijdragen exploitatie en onderhoud» en «Saldo op ontvangen bijdragen voor te verlenen diensten».

Saldo op ontvangen bijdragen voor exploitatie en onderhoud
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau (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 2023 € 820,5 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 2023 € 414,9 miljoen.

Rentebaten
RWS ontvangt rente op de rekening-courant verhouding met het ministerie van Financiën. Daarnaast ontvangt RWS ook rentebaten op bedragen die in deposito zijn gezet en tot uitkering komen.

Bijzondere baten
De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Tabel 153 Specificatie personele kosten

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Formatie (in FTE)	10.083	9.884	9.897	9.828	9.806	9.799
- waarvan capaciteit structurele werkzaamheden	*9.601*	*9.681*	*9.681*	*9.705*	*9.702*	*9.702*
- waarvan capaciteit tijdelijke opdrachten	*482*	*203*	*216*	*123*	*104*	*97*
Eigen personeel (x € 1.000)	1.164.360	1.219.952	1.217.348	1.207.477	1.203.714	1.202.842
Inhuur externen (x € 1.000)	73.524	71.334	71.307	71.181	71.051	70.999
Inhuurpercentage	6%	6%	6%	6%	6%	6%

De formatie van RWS bestaat uit capaciteit voor structurele werkzaamheden en capaciteit voor tijdelijke opdrachten.

Capaciteit structurele werkzaamheden
In de begroting 2024 is voor structurele werkzaamheden een stabiel apparaatsbudget tot en met 2030 gefinancierd. Daarna loopt de gefinancierde capaciteit terug. In de ontwerpbegroting 2025 wordt de financiering van de capaciteit in 2031 op hetzelfde niveau gebracht.

Capaciteit tijdelijke opdrachten
RWS heeft ook capaciteit voor het uitvoeren van tijdelijke opdrachten. Dit betreft onder anderen capaciteit voor opdrachten voor uitvoering: compensatie voor instroom in het kader van de banenafspraak arbeidsbeperkten, aanvullende capaciteit in het kader van beleidsondersteuning en -advisering (BOA), programma Werken aan Uitvoering, Wet Open Overheid, Windenergie op zee, specialistische capaciteit stikstof en Net op zee.

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).

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 ten opzichte van de personele kosten van circa 6%

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 externe productkosten in deze agentschapsbegroting en de artikelonderdelen ontwikkeling en vernieuwing in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 154 Specificatie inhuur programma

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Inhuur programma (niet-kerntaken) (x € 1.000)	139.317	141.016	163.144	159.905	150.976	132.938
Omzet RWS (GVKA en BLS-EPK) (x € 1.000)	5.572.690	5.640.631	6.525.751	6.396.210	6.039.043	5.317.504
Inhuur programma t.o.v. omzet RWS (in %)	3%	3%	3%	3%	3%	3%

Materiële kosten
De materiële kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiële kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's weginspecteurs).

Externe productkosten
Op deze post worden de externe productkosten voor exploitatie en onderhoud, servicepakketten, verkenning, planning en studies, landelijke taken, waterkwaliteitsprojecten, Caribisch Nederland, Omgevingswet en beleidsondersteuning en -advisering verantwoord.

Rentelasten
Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Afschrijvingskosten
Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

Overige lasten
Dit betreft de dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen.

Dotatie aan reserve Rijksrederij
Dit betreft de dotatie aan de reserve Rijksrederij, bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen.

Tabel 155 Kasstroomoverzicht over het jaar 2025 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	Suppletoire Begroting September 2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	**1.500.697**	**1.676.864**	**1.578.738**	**1.678.062**	**1.648.639**	**1.594.653**	**1.508.521**
+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	3.695.338	3.939.652	4.030.729	4.108.956	4.062.953	4.013.750	3.991.005
-/- uitgaven operationele kasstroom	– 3.485.102	– 4.019.253	– 3.911.961	– 4.115.097	– 4.089.015	– 4.068.941	– 4.047.533
2 Totaal operationele kasstroom	**210.236**	**– 79.601**	**118.768**	**– 6.141**	**– 26.062**	**– 55.191**	**– 56.528**
-/- totaal investeringen	– 27.067	– 56.023	– 42.124	– 61.626	– 87.831	– 74.987	– 74.987
+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	687						
3. Totaal investeringskasstroom	**– 26.380**	**– 56.023**	**– 42.124**	**– 61.626**	**– 87.831**	**– 74.987**	**– 74.987**
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	– 19.309						
+/+ eenmalige storting door het moederdepartement	8.500						
-/- aflossingen op leningen	– 15.329	– 15.724	– 17.339	– 20.201	– 23.533	– 27.193	– 28.569
+/+ beroep op leenfaciliteit	18.449	53.222	40.018	58.545	83.439	71.238	71.238
4. Totaal financieringskasstroom	**– 7.689**	**37.498**	**22.679**	**38.344**	**59.906**	**44.045**	**42.669**
5. Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)	**1.676.864**	**1.578.738**	**1.678.062**	**1.648.639**	**1.594.653**	**1.508.521**	**1.419.675**

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 156 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

	Realisatie 2023	Suppletoire Begroting September 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Omschrijving							
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)							
Hoofdwatersysteem	1,4	1,6	1,6	1,7	1,7	1,6	1,6
Hoofdwegennet	33,2	36,8	37,0	37,3	37,8	36,7	37,0
Hoofdvaarwegennet	31,2	33,1	32,7	33,2	33,4	33,0	33,0
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet							
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	23%	23%	22%	20%	20%	21%	23%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)							
Tarief per FTE	153.472	152.636	152.473	152.860	152.767	152.765	152.606
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)							
Hoofdwatersysteem	687.962	730.437	708.346	744.543	723.713	729.591	734.926
Hoofdwegennet	1.564.911	1.757.554	1.709.916	1.843.428	1.871.073	1.860.555	1.856.499
Hoofdvaarwegennet	849.555	992.537	948.124	992.471	946.643	944.646	937.519
Overig	56.199	123.325	136.931	126.203	151.340	144.912	132.406
Totaal	**3.158.627**	**3.603.853**	**3.503.317**	**3.706.645**	**3.692.770**	**3.679.704**	**3.661.350**
Bezetting							
FTE formatie[1]	10.721	10.083	9.884	9.897	9.828	9.806	9.799
% overhead	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)							
Exploitatiesaldo (% van de baten)	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Gebruikerstevredenheid							
Publieksgerichtheid	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	79%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	69%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden							
Hoofdwatersysteem	100	100	100	100	100	100	100
Hoofdwegennet	100	100	100	100	100	100	100
Hoofdvaarwegennet	100	100	100	100	100	100	100

1 Voor het jaar 2023 is de bezetting opgenomen

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.

Omzet agentschap per productgroep
In de tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de saldi op ontvangen bijdragen) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting
FTE formatie: deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van RWS zich ontwikkelt.

Percentage overhead: deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen RWS zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

Exploitatiesaldo (% van de baten)
Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten.

Gebruikerstevredenheid
Publieksgerichtheid: deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers en partners over RWS zijn als publieke dienstverlenende organisatie. Dan gaat het over zaken als «luisteren; verwachtingenmanagement; aanspreekbaarheid; houding en gedrag en de wijze waarop wij communiceren».

Gebruikerstevredenheid (per netwerk): deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers over de kwaliteit van de drie netwerken zijn. Denk daarbij aan veiligheid, doorstroming; kwaliteit infrastructuur en tijdige en betrouwbare informatievoorziening (gekoppeld aan de netwerken).

Ontwikkeling PIN-waarden
De ontwikkeling van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door RWS beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2018. De bijlage instandhouding bij de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds biedt inzicht in instandhouding en de gehanteerde PIN-waarden.

5.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Introductie
Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, en zet die om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Per 1 januari 2016 is de Wet taken meteorologie en seismologie (wtms) in werking getreden. De hieruit afgeleide regeling taken meteorologie en seismologie (rtms) is per 1 oktober 2021 in werking getreden.

Producten en diensten
De samenleving wordt steeds gevoeliger voor extreem weer, klimaatverandering, luchtkwaliteit, vulkaanuitbarstingen en aardbevingen. Om deze toegenomen risico's zoveel mogelijk te helpen beperken past het KNMI het concept van de risico-reductie-cyclus toe.

We bewaken en waarschuwen, maar we geven ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekken we actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risicoreductie te komen. Dit doen we samen met onze omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. We innoveren permanent onze dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl we bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt EUTMETSAT/Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

Staat van Baten en Lasten

Tabel 157 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2025 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2025	2026	2027	2028	2029
Baten						
- Omzet	103.648	118.446	121.848	118.995	113.344	113.145	113.214
waarvan omzet moederdepartement	70.241	82.136	81.112	77.663	70.756	70.301	68.301
waarvan omzet overige departementen	3.421	4.950	4.950	4.950	4.950	4.950	4.950
waarvan omzet derden	29.986	31.360	35.786	36.383	37.638	37.895	39.964
Rentebaten	37	1000	200	200	300	400	500
Vrijval voorzieningen							
Bijzondere baten							
Totaal baten	**103.685**	**119.446**	**122.048**	**119.195**	**113.644**	**113.545**	**113.714**
Lasten							
Apparaatskosten	82.392	96.731	99.495	97.574	92.053	91.955	91.023
- Personele kosten	53.550	62.714	61.224	61.220	61.234	61.211	61.191
waarvan eigen personeel	*45.654*	*55.392*	*55.224*	*55.212*	*55.212*	*55.197*	*55.197*
waarvan inhuur externen	*7.869*	*7.322*	*5.999*	*6.008*	*6.022*	*6.013*	*5.993*
waarvan overige personele kosten	*27*						
- Materiële kosten	28.842	34.018	38.271	36.354	30.819	30.744	29.833

	Realisatie 2023	Vastgestelde begroting 2025	2026	2027	2028	2029	
waarvan apparaat ICT	*13.026*	*15.515*	*16.164*	*16.164*	*15.337*	*15.119*	*15.119*
waarvan bijdrage aan SSO's	*5.951*	*2.215*	*2.215*	*2.215*	*2.215*	*2.215*	*6.015*
waarvan overige materiële kosten	*9.865*	*16.288*	*19.892*	*17.975*	*13.267*	*13.410*	*8.699*
Rentelasten	97	100	100	100	100	100	100
Afschrijvingskosten	1.787	2.116	2.107	2.208	2.177	2.177	3.277
- Materieel	1.692	1.907	2.047	2.158	2.177	2.177	3.277
waarvan apparaat ICT	71	69	69	30	–	–	–
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	1.621	1.837	1.977	2.127	2.177	2.177	3.277
- Immaterieel	95	209	60	50	–	–	–
Overige lasten	20.120	22.081	20.321	19.288	19.288	19.288	19.288
Waarvan Aardobservatie	19.927	22.081	20.321	19.288	19.288	19.288	19.288
waarvan dotaties voorzieningen	73	0	0	0	0	0	0
waarvan bijzondere lasten	120	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**104.395**	**121.029**	**122.023**	**119.170**	**113.619**	**113.520**	**113.689**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**– 710**	**– 1.583**	**25**	**25**	**25**	**25**	**25**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	– 77	25	25	25	25	25	25
Saldo van baten en lasten	**– 633**	**– 1.608**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting

Baten

Omzet moederdepartement (IenW)

De omzet moederdepartement betreft een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor wettelijke taken als maatwerkopdrachten. De fluctuatie in de opbrengsten moederdepartement wordt met name veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie). Dit betreft alleen de lopende programma's.

Daarnaast is sprake van een stijging in 2025 door de toekenning van extra middelen in het kader van Masterplan de Bilt (circa € 4 miljoen). Vanaf 2026 neemt dit geleidelijk weer af.

Medio 2025 is de ontwikkeling EWC afgerond en neemt de omzet weer af (circa € 5 miljoen).

Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW en is voor KNMI verwerkt op de materiele kosten (€ 1 miljoen). De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt.

Tabel 158 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Artikel 11 Integraal waterbeleid	952	640	676	441	441	441	441
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	14	15	15	15	15	15	15
Artikel 17 Luchtvaart	14	30	29	0	0	0	0
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	15						
Artikel 20 Lucht en Geluid	0	15					
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	69.345	70.042	62.126	69.310	63.844	61.349	58.795
RWS	2.223	2.550	2.550	2.550	2.550	2.550	2.550
ANVS	234	246	246	246	244	243	243
Overige omzet IenW	– 2.556	8.598	15.470	5.101	3.662	5.703	6.257
- waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	– 3.181	7.575	14.447	4.078	2.639	4.680	5.234
- waarvan gefactureerde omzet	625	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023	1.023
Totaal	70.241	82.136	81.112	77.663	70.756	70.301	68.301
- waarvan apparaats- en afschrijvingskosten en rentelasten	50.314	60.055	60.791	58.375	51.468	51.013	49.013
- waarvan programma	19.927	22.081	20.321	19.288	19.288	19.288	19.288

De nog uit te voeren werkzaamheden per 31-12-23 bestonden uit gelden van met name Aardobservatie, EWC en Masterplan de Bilt. Deze zijn niet uitgegeven in 2023 of eerdere jaren en daarom ook niet in de omzet verantwoord. Deze uitgaven zijn (deels) verschoven naar 2024 en 2025 in de OB2024. In 2024 en met name 2025 is de overige omzet IenW fors hoger. Dit is enerzijds omdat we meer gaan uitgeven dan er aan gelden binnenkomt. Dit is met name van toepassing bij EWC, Masterplan de Bilt, Lifecycle management en KNMI Global. Anderzijds verwachten wij gelden (en uitgaven) voor Seismologisch Netwerk, Cabauw FTO en Cabauw Regie.

Vanaf 2026 nemen de nog uit te voeren werkzaamheden af doordat de meeste werkzaamheden zijn verricht.

Tabel 159 Specificatie Omzet moederdepartement per productgroep (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Meteorologie	48.466	58.930	57.666	54.750	47.843	47.388	47.388
Seismologie	1.848	1.125	3.125	3.625	3.625	3.625	1.625
Aardobservatie	19.927	22.081	20.321	19.288	19.288	19.288	19.288
Totaal	70.241	82.136	81.112	77.663	70.756	70.301	68.301

In bovenstaande tabel gaat is vanaf 2025 de uitbreiding van het Seismologisch Netwerk voorzien.

Omzet overige departementen

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het door hen verzochte maatwerk.

De specificatie van de omzet overige departementen is als volgt:

Tabel 160 Specificatie omzet overige departementen							
	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	100						
Het ministerie van Defensie	1.548	1.589	1.589	1.589	1.589	1.589	1.589
Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.603	3.336	3.336	3.336	3.336	3.336	3.336
Het ministerie van Buitenlandse Zaken	165	25	25	25	25	25	25
Overig	5						
Totaal	3.421	4.950	4.950	4.950	4.950	4.950	4.950

Toelichting
- Het KNMI ontving een vergoeding van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor de levering van luchtkwaliteitsverwachtingen.
- De bijdrage van het Ministerie van Defensie is vooral voor onderhoud en beheer van de meetinfrastructuur.
- De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat betreft dienstverlening op seismologisch en klimatologisch gebied.

Omzet derden

Tabel 161 Specificatie Omzet derden (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Opbrengsten luchtvaart	14.816	15.981	19.281	19.281	19.281	19.281	19.281
Projecten extern gefinancierd	13.312	14.013	14.004	14.004	14.004	14.004	14.004
Dataverstrekkingen en licenties	120	0	0	0	0	0	0
Overige opbrengsten	1.738	1.366	2.501	3.098	4.353	4.609	6.678
Totaal	**29.986**	**31.360**	**35.786**	**36.383**	**37.638**	**37.895**	**39.964**

De opbrengsten luchtvaart zullen vanaf 2025 toenemen wegens een nieuw contract (RP4). In 2024 zijn de opbrengsten luchtvaart hoger dan in 2023 omdat een deel nog niet was uitgevoerd in 2023, maar is doorgeschoven naar 2024.

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. Zoals inkomsten uit de veiligheidsketen.

Lasten
Personele kosten

Tabel 162 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Gem. aantal fte's	443	492	492	492	492	492	492
Eigen personeelskosten	45.654	55.392	55.224	55.212	55.212	55.197	55.197
Inhuur	7.869	7.322	5.999	6.008	6.022	6.013	5.993
Overige personele kosten	27	0	0	0	0	0	0

Het aantal fte's was in 2023 lager doordat het vanwege de krapte op de arbeidsmarkt niet is gelukt tijdig alle vacatures te vervullen. Ultimo 2023 was de stand 464 fte's. In 2024 stijgen we door naar 492. Het aantal fte's blijft stabiel vanaf 2024. Wij verwachten dat de fte's die nu op aflopende projecten werken (o.a. EWC) in de toekomst op andere projecten kunnen worden ingezet (o.a. IV -en klimaatontwikkeling gerelateerde onderwerpen).

Gezien de arbeidsmarktontwikkelingen zien we mogelijkheden om de externe inhuur vanaf 2025 te reduceren.

Materiële kosten
Apparaat ICT
De kosten voor apparaat ICT zijn stabiel de komende jaren.

Bijdrage aan SSO's
Voor het KNMI gaat het om kosten voor de huur RVB en inhuur van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR). Als gevolg van de overgang van kantorenstelsel naar specialty stelsel per 1 januari 2024 is een verlaging van de huurkosten opgenomen. Vanaf 2029 verwacht het KNMI het nieuwe pand te betrekken, waardoor de huurkosten zullen toenemen.

Overige materiële kosten
Deze kosten zijn in de jaren 2025-2026 hoger door uitgaven aan bijzondere programma's zoals Masterplan de Bilt, Seismologisch Netwerk en Luchtvaart. Daarna dalen de kosten in verband met implementatie Masterplan de Bilt en het gereed zijn van de uitbreiding van het Seismologisch Netwerk.

Afschrijvingskosten
De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren) en naar verwachting vanaf 2029 Cabauw FTO.

Kasstroomoverzicht

Tabel 163 Kasstroomoverzicht over het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	**8.496**	**16.796**	**10.759**	**3.749**	**7.785**	**13.073**	**16.694**
+/+ totaal ontvangsten operationele kasstroom	10.841	4.367	4.357	7.933	7.964	6.828	6.807
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	– 2.725	– 8.295	– 9.086	– 1.439	0	– 393	– 2.947
2. Totaal operationele kasstroom	**8.116**	**– 3.928**	**– 4.729**	**6.494**	**7.964**	**6.435**	**3.860**
-/- totaal investeringen	– 2.284	– 3.000	– 3.090	– 3.000	– 3.000	– 3.000	– 3.000
+/+ totaal boekwaarde desinvesteringen	3	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	**– 2.281**	**– 3.000**	**– 3.090**	**– 3.000**	**– 3.000**	**– 3.000**	**– 3.000**

		Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
	-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement							
	+/+ eenmalige storting door moederdepartement	2.109	–	0	0	0	0	0
	-/- aflossingen op leningen	– 1.465	– 2.108	– 2.281	– 2.458	– 2.676	– 2.814	– 2.866
	+/+ beroep op leenfaciliteit	1.822	3.000	3.090	3.000	3.000	3.000	3.000
4.	**Totaal financieringskasstroom**	**2.466**	**892**	**809**	**542**	**324**	**187**	**134**
5.	**Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)**	**16.796**	**10.759**	**3.749**	**7.785**	**13.073**	**16.694**	**17.689**

Toelichting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorzieningen en vooruit ontvangen bedragen. De toename van de uitgaven operationele kasstroom in 2024 en 2025 wordt vooral veroorzaakt door nog uit te voeren werkzaamheden. Dit betreft met name extra uitgaven inzake Aardobservatie, Masterplan de Bilt, EWC en OCW projecten. Vanaf 2026 nemen de nog uit te voeren werkzaamheden af doordat de meeste werkzaamheden, waarvoor in eerdere jaren geld is ontvangen, zijn verricht. We verwachten dat Luchtvaart in komende 5 jaar de openstaande schuld zal inlopen (€ 13 miljoen).

Investeringskasstroom

Investeringen vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en waarneeminfrastructuur (MWI, diverse soorten sensoren en naar verwachting op termijn Cabauw FTO).

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2024 en latere jaren betreft het vooral investeringen in waarneemapparatuur. De aflossingen betreffen de reguliere aflossingen op de reeds afgesloten leningen en de aflossingen op nog af te sluiten leningen.

Doelmatigheidsoverzicht

Tabel 164 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

	Realisatie 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Omschrijving Generiek Deel							
Kostprijzen per product (groep)							
- Percentage overhead[1]	88	85	82	84	89	89	89
- FTE's overhead/indirect[1]	140	161	162	162	162	162	162
Tarieven/uur*[1]	103	101	101	101	101	101	101
Omzet per productgroep (PxQ)							
- Meteorologie	48.466	58.930	57.666	54.750	47.843	47.388	47.388
- Seismologie	1.848	1.125	3.125	3.625	3.625	3.625	1.625
- Aardobservatie (EUMETSAT)	19.927	22.081	20.321	19.288	19.288	19.288	19.288
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	443	492	492	492	492	492	492
Saldo van baten en lasten (%)	– 1%	– 1%	0%	0%	0%	0%	0%

1 * Geindexeerd: 2020 = 100

Toelichting

- Het aantal fte's overhead/indirect blijft stabiel.
- De tarieven per uur zijn stabiel.
- De omzet voor de productgroep Meteorologie stijgt door toevoegen van extra middelen voor Masterplan de Bilt. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.

6. Bijlagen

6.1 Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat een overzicht van de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT) en zelfstandige bestuursorganen (ZBO) die onder de verantwoordelijkheid van IenW vallen. De opgenomen bedragen zijn de in de beleidsartikelen verantwoorde uitgaven van de begrotings- en de premie gefinancierde regelingen. De RWT Ctgb valt onder de verantwoordelijkheid van LVVN, IenW verstrekt een bijdrage aan Ctgb voor het uitvoeren van het biocidebeleid.

Tabel 165 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Naam organisatie[1,2]	zbo/rwt	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (* €1.000)	Uitgevoerde evaluatie zbo onder Kaderwet	Volgende evaluatie zbo
APK-erkenninghouders	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	zbo en rwt	97	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2024
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*[3]	zbo en rwt	14	3.293	Vijfjaarlijkse evaluatie	2027
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	zbo en rwt	22	146	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Commissie m.e.r.	rwt	13	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	zbo en rwt	14	n.v.t.	Vijfjaarlijkse evaluatie	2026
Havenbeheerders	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	zbo en rwt	14	n.v.t.	Wettelijke evaluatie	2028
Keuringsartsen Scheepvaart	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Explosieven	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
KIWA	rwt	div.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	zbo en rwt	17	287	Wettelijke evaluatie	2024
Nederlands Loodswezen BV	rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	div.	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	zbo en rwt	21	200	Wettelijke evaluatie	2029
ProRail	rwt	13. MF	3.077	Evaluatieplicht n.v.t.	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	zbo en rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	zbo	n.v.t.	n.v.t.	Per 1 april 2020 publiekrechtelijk zbo	
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Milieukeur (SMK)	zbo	21	273	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	rwt	18	124	Evaluatieplicht n.v.t.	
VTS-operators	zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	

1 Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

2 Het overgrote deel van de onder IenW ressorterende zbo's wordt gefinancierd uit tarieven.

3 waarvan 1,1 miljoen Prijsbijstelling ter dekking kosten uitvoering advies Roemer over rijonderwijs.

6.2 Bijlage 2: Specifieke uitkeringen

Als het Rijk bijdragen onder voorwaarden ten behoeve van een bepaald openbaar belang aan provincies en gemeenten verstrekt, is op basis van artikel 15a lid 1 Financiële-verhoudingswet sprake van een specifieke uitkering. In deze bijlage is voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) aangegeven welke specifieke uitkeringen voor 2024 tot en met 2029 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.

Hoofdlijnenakkoord
In het hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. Deze korting is verwerkt in de Ontwerpbegroting 2025 en bedraagt voor IenW ca. 130 miljoen per jaar. Dit raakt vooral de Brede Doel Uitkering (BDU) aan twee vervoerregio's, de regeling voor sanering verkeerslawaai en de regeling voor bodemsanering. De overheveling naar het Gemeente- of Provinciefonds vindt op een later moment plaats. Meer informatie over de verwerking van het hoofdlijnenakkoord is te vinden in onderdeel 2.7.

Tabel 166 Overzicht specifieke uitkeringen (SPUKS) (bedragen x € 1 miljoen)

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	voet-noot
E01	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020**	1,4	7,5	16,6	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is van overheidswege geadviseerd om alleen te reizen met het openbaar vervoer als dat noodzakelijk was. Het advies heeft geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal reizigers, terwijl de openbaar vervoerbedrijven als onderdeel van een 'vitale sector' zijn blijven functioneren. Na aanvankelijke beperking van de dienstregeling heeft het kabinet de openbaar vervoerbedrijven gevraagd om per 1 juni 2020 de dienstregeling op te schalen naar een optimale capaciteit geschiedt met inachtneming van de kabinetsrichtlijnen voor het openbaar vervoer. Om vervoerders aan het verzoek van het kabinet om een volwaardige dienstregeling aan te bieden te kunnen laten voldoen, terwijl de reizigersaantallen en dus de inkomsten beperkt zijn, is door het kabinet besloten tot een zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E03	Naam	**Regeling sanering verkeerslawaai 2024**	28,3	25,5	30,6	25,6	25,6	25,5	25,5	
	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	Regeling sanering verkeerslawaai 2024								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen								
E21	Naam	**Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van levensduurverlenging of structureel hoogwaardig product- en materiaalhergebruik en duurzame activatie van mensen om de hoeveelheid afval, en daarmee de CO2-uitstoot, te reduceren, door de ontwikkeling van een landelijk dekkend netwerk van circulaire ambachtscentra te stimuleren.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering Circulaire Ambachtscentra								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenten								
	Artikel	XII 21 Duurzaamheid								
E22	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031**	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Op 17 mei 2019 heeft het kabinet Rutte III de programmabeslissing ERTMS genomen en heeft daarmee besloten het huidige analoge treinbeveiligingssysteem te vervangen door de digitale, Europees verplichte, standaard European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS). Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande spoornetwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS zoals genoemd in het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst' (2017–2021) en aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen. Voor het regionaal personenvervoer per trein zijn de provincies concessieverlener, van wie wordt gevraagd de implementatie van ERTMS op te nemen als verplichting in hun concessies met de regionale vervoerders.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies								
	Artikel	MF 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer								
E24	Naam	**Incidentele specifieke uitkering N65 Vught-Haaren**	26,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De Provincie Brabant voert de realisatie van het wegproject N65 Vught-Haaren van hm 3.3 (viaduct Taalstraat) tot hm 11.0 uit, zoals dat is opgenomen in de Notitie Voorkeursalternatief en later gewijzigd in het VKA+, dat is vastgesteld in het BO MIRT najaar 2018. Nadere informatie en afspraken hierover zijn opgenomen in de Bestuursovereenkomst N65 Vught Haaren tussen Rijk, Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught en Haaren die op 8 oktober 2020 gepubliceerd in de Staatscourant 2020 onder nummer 51495.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Brabant								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
E27A	Naam	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's**	1.066,0	1.113,2	1.258,0	1.148,0	1.148,0	1.148,0	1.148,0	
	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								
E29	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Realisatie N307/Roggebotsluis in het kader van IJsseldelta fase 2**	10,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het verwijderen van de Roggebotsluis is noodzakelijk om de taakstelling van Ruimte voor de Rivier IJsseldelta van 41 cm waterstanddaling bij Zwolle te realiseren. Door het verwijderen van de Roggebotsluis kan het water vanuit het Reevediep ongehinderd het IJsselmeer bereiken. De Roggebotsluis zal pas verwijderd worden indien de in het projectplan vermelde voorzieningen zijn getroffen en een beslissing is genomen over eventuele gevolgen voor de Drontermeertunnel. Als laatste onderdeel zal de IJsseldijk worden doorgestoken.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland								
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
E38	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig, duurzaam en veilig gebruik verkeersinfrastructuur 2020								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E42	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Griftpark**	0	0,6	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 Bodem en ondergrond								
E44	Naam	**Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027**	60,6	39,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze tijdelijke regeling is door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen decentrale overheden in staat te stellen tot het versneld uitvoeren van kosteneffectieve maatregelen en voorzieningen die bijdragen aan het voorkomen of beperken van wateroverlast of het beperken van de gevolgen van droogte of overstromingen in hun werkregio.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie 2021–2027								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen								
E47	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Wunderline en station Hoogkerk**	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In het project Wunderline werken rijk, provincie Groningen en land Nedersaksen in samenwerking met DB Netz en ProRail aan het verbeteren van de treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Tegelijkertijd werkt DB Netz aan het herstel van de Friesenbrücke, waardoor de treinverbinding eind 2024 hersteld én 17 minuten sneller zal rijden. Daarnaast werken de provincie Groningen en land Nedersaksen aan het verbeteren van de ketenmobiliteit in de 2 grensregio's en aan de brede sociaal-economische samenhang in het gebied. Het project Wunderline is er daarmee op gericht om meer reizigers van de (duurzame) trein en de rest van de keten gebruik te laten maken en zo de sociaal-economische structuren in het gebied verder te versterken.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Groningen								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E50	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Bodemsanering Grondwal Bethaniënstraat Arnhem**	0,0	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								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Ontvangende partij	Gemeente Arnhem								
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond								
E52	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021**	12,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is op 20 oktober 2020 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding 2020. Terwijl de reizigersaantallen en inkomsten voor de openbaar vervoerbedrijven beperkt waren, verzocht het kabinet deze bedrijven om volgens een optimale dienstregeling te rijden. Vanwege het voorduren van de pandemie, heeft het kabinet besloten ook een beschikbaarheidsvergoeding te verstrekken over het jaar van 2021 (hierna: subsidiabele periode). Deze regeling geeft hier uitvoering aan.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E53	Naam	**Regeling specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord**	4,8	4,0	5,0	2,0	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**	42,0	19,5	4,9	4,8	2,3	0,1	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het bieden van financiële ondersteuning aan provincies en gemeenten bij de voorbereiding en de uitvoering van werkzaamheden die worden verricht in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen ter vergroting van de verkeersveiligheid op overwegen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								
E56	Naam	**Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021**	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E57	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024**	4,2	7,3	6,6	5,9	4,3	0,7	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								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E58	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond								
E63	Naam	**(Regeling) Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026**	0,0	0,0	2,9	2,8	2,1	0,4	0,0	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**	0,0	0,2	1,1	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								
E74	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor**	31,2	29,0	29,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1
	Korte duiding	Doel van de specifieke uitkering op grond van deze regeling is een bijdrage aan de ontvanger leveren ten behoeve van de dekking van het exploitatie- of beheertekort van decentrale spoor- en tramdiensten, ten behoeve van de instandhouding van die diensten.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering decentraal spoor								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Drenthe, Provincie Overijssel, Provincie Limburg, Provincie Utrecht								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E75	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Realisatie werkzaamheden perceel recreatieterreinen in het kader van IJsseldelta fase 2**	0,4	0,0	2,5	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								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel								
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid								
E81	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering OV-ambassadeurprojecten 2023**	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van OV-ambassadeurprojecten, bedoeld voor het stimuleren van deelname aan het openbaar vervoer door de doelgroep.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering OV-ambassadeurprojecten 2023								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenten								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E83	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022**	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2022								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond								
E85	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties**	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om de landelijke invoering van uniforme intelligente verkeersregelinstallaties in Nederland te versnellen om daarmee bij te dragen aan de beleidsdoelen van bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en slimme duurzame verstedelijking.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkeringen intelligente verkeersregelinstallaties								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E86	Naam	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022**	3,8	11,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In verband met de COVID-19-pandemie is op 20 oktober 2020 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding 2020.1 Terwijl de reizigersaantallen en inkomsten voor de openbaar vervoerbedrijven beperkt waren, verzocht het kabinet deze bedrijven om volgens een volwaardige dienstregeling te rijden. Vanwege het voortduren van de pandemie is vervolgens op 25 mei 2021 een specifieke uitkering vastgesteld ten behoeve van de beschikbaarheidsvergoeding voor het jaar 2021. Vanwege de onzekerheid rondom het voorduren van de pandemie en de ontwikkeling van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer, heeft het kabinet besloten ook een beschikbaarheidsvergoeding te verstrekken over het kalenderjaar 2022. Deze regeling geeft hier uitvoering aan.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E87	Naam	**Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater**	28,1	18,9	40,1	32,9	32,5	37,5	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	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, waterschappen								
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen								
E93	Naam	**Regeling specifieke uitkering interbestuurlijk programma VTH**	9,6	0,6	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	XII 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's								
E94	Naam	**Incidentele specifieke uitkering (Water)Bodemverontreiniging**	8,2	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Dit betreft een aantal bijzondere verontreinigingssituaties waarbij financiële ondersteuning van de bevoegde overheden wenselijk was voor de aanpak van (water)bodemverontreiniging en in een geval het ontwikkelen van innovatieve saneringstechnieken daarbij. Meer informatie over de in 2023 toegekende middelen zijn te vinden in de verzamelbrief bodem (Kamerstuk 30 015, nr. 120) in de passage 'Aanvullende specifieke uitkeringen bodem'. Het bedrag dat is opgenomen in 2024 betreft de verstrekking van een tweede tranche middelen die in 2023 zijn toegekend aan de provincie Overijssel en in 2022 zijn toegekend aan de provincie Noord-Holland.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland (2024), gemeente Utrecht (2023), Provincie Noord-Brabant (2023), Provincie Overijssel (2023 en 2024)								
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond								
E96	Naam	**Incidentele specifieke uitkering MIRT-onderzoek Werkendam en IRM**	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Rijk en regio staan samen voor de uitdaging om de hoogwaterveiligheid langs de Rijntakken te borgen. Rijk en regio hebben in 2019 afgesproken samen een MIRT-onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeente Altena								
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid								
E97	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2023**	51,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2023								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 13 Bodem en ondergrond								
E98	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Verkenningsstudie verbetermaatregelen centrumzijde station Nijmegen**	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In 2022 is het Projectplan Centrumzijde Station Nijmegen Verkenningsfase vastgesteld. Dit document is te zien als startbesluit in de MIRT-systematiek en beschrijft de aanpak voor de verkenningsfase van het project. De te verstrekken uitkering wordt toegekend ten behoeve van de uitvoering van de verkenningsstudie zoals omschreven in genoemd projectplan. De uitkomsten van de verkenning dienen beslisinformatie op te leveren op basis waarvan een voorkeursbeslissing in de geest van de MIRT-systematiek kan worden genomen.								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeente Nijmegen								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								
E99	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Versterken Friese IJsselmeerkust**	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De uitkering wordt verstrekt voor de realisatie van een viertal maatregelenpakketten bij Workum, Mokkebank, Hindeloopen en Gaasterland, die bijdragen aan kustherstel en een duurzame inrichting van de Friese IJsselmeerkust. Daarmee wordt de waterveiligheid vergroot, de kans op wateroverlast verkleind en de ecologische waterkwaliteit verbeterd.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân								
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen								
E100	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Onderdoorgang Contactweg Amsterdam**	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	In 2018 hebben de gemeente Amsterdam en het Ministerie van IenW een uitvoeringsovereenkomst gesloten voor de realisatie van een onderdoorgang ter hoogte van de Contactweg / Nieuwe Hemweg in de Spoorlijn Amsterdam – Westhaven – Amsterdam Centraal. Deze doorgang is nodig vanwege het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waardoor het traject Centraal Station – Westhavenweg frequenter wordt gebruikt.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeente Amsterdam								
	Artikel	MF 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer								
E101	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Spooremplacement Leeuwarden**	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De uitkering wordt beschikbaar gestellen voor het realiseren van een spooremplacement in Leeuwarden. Dit spooremplacement is nodig omdat er meer vraag is naar opstel- en servicecapaciteit. Het zal bestaan uit vier lange service- en opstelsporen met daartussen twee serviceperrons met voorzieningen. Ook wordt het bestaande spoor gesaneerd, zodat het spoor robuuster wordt. Door twee sporen verder uit elkaar te leggen kan een snelheidsverhoging worden waardoor in de spits een kwartierdienst kan worden gereden tussen Sneek en Leeuwarden en er een betere overstap is op station Leeuwarden.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								
E102	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Beekdalen Limburg**	7,9	9,3	15,1	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**	0,0	59,8	41,7	18,6	12,2	0,0	0,0	

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	voet-noot
	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**	563,3	613,9	217,9	69,0	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**	68,8	0,0	17,6	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**	8,5	17,7	12,5	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								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E108	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Startfase Oude Rijn**	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Voor een duurzame bereikbaarheid van de verstedelijkingsontwikkelingen in de zuidelijke Randstad is een schaalsprong in het OV op de spoorlijn Leiden – Dordrecht nodig. Voor deze Schaalsprong wordt een MIRT-Verkenning doorlopen. Ter voorbereiding op de MIRT-Verkenning is in 2022 een aantal activiteiten uitgevoerd door de gezamenlijke opdrachtnemers van het project.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeente Leiden								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
E109	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Ganzenbeheerplan Schiphol**	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	De Faunabeheereenheden van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland werken gezamenlijk aan de wettelijk noodzakelijke vernieuwing van het ganzenbeheerplan, dat onderdeel is van het Convenant «Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol» .								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Noord-Holland								
	Artikel	XII 17 Luchtvaart								
E110	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw**	0,0	373,8	299,0	57,6	27,1	17,8	29,6	
	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**	0,0	9,9	0,1	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**	0,0	0,1	0,1	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	XII 11 Integraal Waterbeleid								
E113	Naam	**Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030**	0,0	76,2	72,6	65,3	65,3	69,8	69,8	
	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	XII 13 Bodem en ondergrond								
E114	Naam	**Incidentele specifieke uitkering OV-gelden**	0,0	158,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Voet-noot
	Korte duiding	Deze bijdrage aan VRA en MRDH wordt verstrekt conform het kabinetsbesluit verwoord in de brief van de Staatsecretaris d.d. 17 november 2023 om uitvoering te geven aan de motie Bikker c.s. over het aanbod en de betaalbaarheid van het OV in 2024 (21-9-2023, nr. 36410-29). Deze bijdrage betreft tevens de middelen die worden verstrekt om invulling te geven aan de motie Krul c.s. (24 oktober 2023, motie Bi31 524, nr. 581), waarover eveneens op 17 november 2023 een Kabinetsbesluit is genomen, eveneens verwoord in eerdergenoemde brief.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen (Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag)								
	Artikel	XII 16 Openbaar Vervoer en Spoor								
E115	Naam	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering duurzame en circulaire infrastructuur**	0,0	9,9	0,1	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								
V	Naam	**Specifieke uitkering NGF-project NL2120**	0,0	3,0	4,3	5,9	2,9	2,4	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	XII 11 Integraal Waterbeleid								
V	Naam	**Incidentele specifieke uitkering Kornwerderzand**	0,0	0,0	32,2	32,2	32,2	32,2	0,0	3
	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 stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2024 en verder**	0,0	85,1	128,8	22,3	0,0	0,0	0,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet.								
	Juridisch grondslag	*(nieuwe regeling per 2024)*								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's, Waterschappen								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
V	Naam	**Specifieke uitkering Tolvrij maken Westerscheldetunnel**	0,0	0,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	
	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								

Sisa nr.	Onderdeel	Toelichting	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	voet-noot
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Zeeland								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
		Totaal	**2.090,0**	**2.698,9**	**2.267,3**	**1.520,9**	**1.382,5**	**1.362,3**	**1.300,8**	

Toelichting
1. De bedragen voor 2024 en verder zijn beschikbaar op het Mobiliteitsfonds Artikel 13.03 Ontwikkeling en zullen nog worden overgeboekt.
2. Mogelijk zal een deel van dit budget niet via een specifieke uitkering worden uitgegeven.
3. Bedragen inclusief eventuele BTW-component.

6.3 Bijlage 3: Verdiepingshoofdstuk

Algemeen
In dit hoofdstuk worden per beleidsartikel de mutaties getoond tussen de stand ontwerpbegroting 2024 en de stand ontwerpbegroting 2025. De mutaties uit de 1e Suppletoire Begroting 2024 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de 1e Suppletoire Begroting 2024. De nieuwe mutaties die nog niet eerder zijn toegelicht, worden op het niveau van financieel instrument (uitgaven) en ontvangsten toegelicht. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'Normering begroting' zoals opgenomen in de leeswijzer.

Voor de uitgaven en ontvangsten zijn tabellen opgenomen met een specificatie van de nieuwe mutaties. Enkel waar de mutatie op het budget voor het instrument of de ontvangsten groter of gelijk is aan de staffel, wordt deze uitgesplitst.

Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Tabel 167 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

11. Integraal waterbeleid	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**85.520**	**80.818**	**76.351**	**73.242**	**75.558**	**62.981**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	13	7.166	4.143	5.260	2.589	2.220
Nieuwe mutaties	– 2.672	– 1.493	1.416	– 4.607	– 20.663	– 13.820
Stand ontwerpbegroting 2025	**82.861**	**86.491**	**81.910**	**73.895**	**57.484**	**51.381**

Tabel 168 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
11.01	**Algemeen waterbeleid**	**– 852**	**– 1.289**	**– 4.441**	**– 8.320**	**– 12.637**	**– 14.620**
1	*Opdrachten*	*– 5.505*	*– 3.350*	*– 7.602*	*– 10.450*	*– 5.461*	*– 5.677*
	Herschikking loonbijstelling	– 1.654	– 1.648	– 1.551	– 1.551	– 1.551	– 1.551
	Overboeking naar DF voor CER/NIS2	0	– 2.357	– 2.358	– 2.357	– 2.357	– 2.357
	Overboeking naar ILT voor CER/NIS2	0	– 869	– 1.086	– 1.305	– 1.524	– 1.743
	Kasschuif Partners voor Water	– 3.000	3.000	0	0	0	0
	Taakstelling non-ODA HGIS Partners voor Water	0	– 1.388	– 2.495	– 3.535	0	0
	Taakstelling subsidies algemeen waterbeleid	0	– 68	– 152	– 202	– 29	– 26
	Herschikking Partners voor Water	0	0	0	– 1.500	0	0
	Diverse mutaties	– 851	– 20	40	0	0	0
2	*Subsidies*	*2.913*	*– 1.104*	*1.923*	*2.063*	*– 8.024*	*– 8.033*
	Kasschuif NGF subsidie NL2120	2.550	1.849	1.872	1.512	– 3.822	– 3.961
	Taakstelling non-ODA HGIS Partners voor Water	0	– 3.000	0	– 1.000	– 4.202	– 4.072
	Herschikking Partners voor Water	0	0	0	1.500	0	0
	Diverse mutaties	363	47	51	51	0	0
3	*Bijdragen aan agentschappen*	1.095	1.095	1.090	1.090	1.090	1.090
	Herschikking loonbijstelling	1.095	1.095	1.090	1.090	1.090	1.090
4	*Bijdragen aan medeoverheden*	*120*	*2.070*	*148*	*– 1.023*	*– 242*	*– 2.000*
	Kasschuif NGF-project NL2120	– 180	2.070	721	– 629	18	– 1.800
	Taakstelling SPUKs NGF-project NL2120	0	0	– 573	– 394	– 260	– 200
	Diverse mutaties	300	0	0	0	0	0
	Overige instrumenten	*525*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
11.02	**Waterveiligheid**	0	0	0	0	0	0
11.03	**Grote oppervlaktewateren**	– 44	0	0	0	0	0
11.04	**Waterkwaliteit**	– 1.776	– 204	5.857	3.713	– 7.826	800
1	*Subsidies*	– 2.525	– 104	5.957	3.713	– 7.826	800
	Kasschuif NGF-project Groeiplan Watertechnologie	– 2.540	– 104	5.957	3.713	– 7.826	800
	Diverse mutaties	15	0	0	0	0	0
	Overige instrumenten	749	– 100	– 100	0	0	0
Totaal		– 2.672	– 1.493	1.416	– 4.607	– 20.463	– 13.820

Toelichting

Artikel 11.01 Algemeen Waterbeleid

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 5,5 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 32,5 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Herschikking loonbijstelling: De loonbijstelling tranche 2024 is bij de 1e suppletoire begroting 2024 tijdelijk toegevoegd aan het opdrachtenbudget en wordt nu nader toebedeeld binnen het artikelonderdeel zodat dit kan worden ingezet voor de bijdrage aan agentschappen.
   - Overboeking naar DF voor CER/NIS2: Er wordt budget overgeboekt naar het DF voor de implementatie van de Europese richtlijnen veerkrachtige kritieke entiteiten (CER) en netwerk- en informatiebeveiliging (NIS2). De richtlijnen bieden een belangrijk wettelijk kader voor bescherming van vitale infrastructuren. Voor de implementatie

zal de cyberweerbaarheid moeten worden verhoogd bij organisaties binnen de vitale sector Water. Deze middelen worden ingezet om organisaties te ondersteunen met advies, oefeningen, informatie-uitwisseling en bijstand. Middelen voor cybersecurity worden op het Deltafonds verantwoord.
    - Overboeking naar ILT voor CER/NIS2: Er wordt budget overgemaakt naar artikel 24 voor de kosten die de ILT maakt voor toezicht op en handhaving van de Europese richtlijnen CER en NIS2.
    - Taakstelling non-ODA HGIS Partners voor Water: De HGIS-taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op het programma Partners voor Water en wordt in 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
    - Kasschuif Partners voor Water: Omdat het budget voor Partners voor Water is verlaagd door de taakstelling is het uitgavenritme opnieuw bezien. Met deze aanpassing komt de continuiteit van het programma minder in het geding.
    - Herschikking Partners voor Water: Binnen het programma Partners voor Water wordt een deel van het opdrachtenbudget ingezet voor de subsidie in 2027.
    - Taakstelling subsidies algemeen waterbeleid: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op het opdrachtenbudget voor algemeen waterbeleid en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
    - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 2,9 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 13,2 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
    - Kasschuif NGF subsidies NL2120: De nadere uitwerking van het NGF project NL2120 heeft geleid tot een gewijzigd ritme waarin de middelen aan de consortiumpartners beschikbaar worden gesteld, hierop wordt het budget aangepast.
    - Herschikking Partners voor Water: Binnen het programma Partners voor Water wordt een deel van het opdrachtenbudget ingezet voor de subsidie in 2027.
    - Taakstelling non-ODA HGIS Partners voor Water: De HGIS-taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op het programma Partners voor Water en wordt in 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma
    - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
3. Per saldo is het budget voor bijdragen aan agentschappen in 2024 met € 1,1 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 5,5 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
    - Herschikking loonbijstelling: Betreft toedeling van de ontvangen Loonbijstelling 2024.
4. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden in 2024 met € 0,2 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 0,2 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:

- Kasschuif NGF-project NL2120: De nadere uitwerking van het NGF project NL2120 heeft geleid tot een gewijzigd ritme waarin de middelen aan de consortiumpartners beschikbaar worden gesteld, hierop wordt het budget aangepast.
- Taakstelling SPUKs NGF-project NL2120: In het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. De korting is verwerkt in deze begroting voor het NGF-project NL2120. Er wordt in de Voorjaarsbesluitvorming bezien of er aanpassingen nodig zijn op deze korting.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Artikel 11.04 Waterkwaliteit

1. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 2,5 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 2,3 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Kasschuif NGF-project Groeiplan Watertechnologie: De uitwerking van de 2e tranche NGF project GPWT heeft nu meer gestalte gekregen en nu is ook duidelijker geworden in welk ritme de bedragen aan de consortium partners worden toegezegd. Hierop wordt het budget aangepast.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

Tabel 169 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

13. Bodem en Ondergrond	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**154.175**	**154.132**	**149.791**	**152.472**	**149.249**	**144.244**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	– 10.112	– 12.114	– 11.616	– 13.849	– 9.539	– 9.355
Nieuwe mutaties	– 3.478	– 6.822	– 17.845	– 19.655	– 20.698	– 20.917
Stand ontwerpbegroting 2025	**140.585**	**135.196**	**120.330**	**118.968**	**119.012**	**113.972**

Tabel 170 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
13.04	**Ruimtegebruik bodem**	**– 3.478**	**– 6.822**	**– 17.845**	**– 19.655**	**– 20.698**	**– 20.917**
1	*Opdrachten*	*– 7.345*	*– 6.225*	*– 6.231*	*– 6.508*	*– 6.828*	*– 7.019*
	BZK overboeking DSO-LV	*– 4.378*	*– 4.577*	*– 4.828*	*– 5.105*	*– 5.425*	*– 5.616*
	BZK Overboeking IPLO	– 2.220	0	0	0	0	0
	BZK overboeking Serviceteam Rijk	– 1.907	– 1.648	– 1.403	– 1.403	– 1.403	– 1.403
	Teruggave bijdrage sanering EMK terrein	1.500	0	0	0	0	0
	Diverse mutaties	– 340	0	0	0	0	0
2	Subsidies	0	– 1.150	– 2.766	– 4.301	– 4.131	– 4.659
	Taakstelling subsidies Bedrijvenregeling	0	– 771	– 1.818	– 2.969	– 2.296	– 2.589
	Taakstelling subsidies drinkwatersubsidie CN	0	– 379	– 948	– 1.332	– 1.835	– 2.070
3	*Bijdragen aan medeoverheden*	3.316	0	– 9.309	– 9.307	– 10.200	– 9.700

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
	LVVN overboeking milieuplan Caribisch Nederland	1.464	0	0	0	0	0
	Def overboeking PFAS-verontreiniging Soesterberg	– 1.000	0	0	0	0	0
	Taakstelling SPUKS Meerjarenprogramma Bodem	0	0	– 9.309	– 9.307	– 10.200	– 9.700
	Diverse mutaties	2.852	0	0	0	0	0
	Overige instrumenten	*551*	*553*	*461*	*461*	*461*	*461*
Totaal		– 3.478	– 6.822	– 17.845	– 19.655	– 20.698	– 20.917

Artikel 13.04 Ruimtegebruik bodem
Toelichting

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 7,3 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 32,8 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - BZK overboeking DSO-LV: Dit betreft een overboeking naar BZK voor beheer DSO LV. Op grond van de beheerovereenkomst Digitaal Stelsel Omgevingswet-Landelijke Voorziening en het Informatiepunt Leefomgeving (DSO-LV en IPLO).
   - BZK overboeking IPLO: Dit betreft een overboeking naar BZK voor de langere doorloop van de Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) Helpdesks i.v.m. het uitstellen van de inwerkingtreding (IWT) van de Omgevingswet.
   - BZK overboeking STR: Dit betreft een overboeking naar BZK voor het Service Team Rijk.
   - Teruggave bijdrage sanering EMK terrein: Betreft een teruggave van de bijdrage aan provincie Zuid-Holland voor de sanering van het EMK-terrein. Om deze middelen te behouden voor het project wordt deze ontvangst gedesaldeerd en als uitgavebudget weer toegevoegd aan dit artikel.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
2. Per saldo is het budget voor subsidies cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 17,0 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Taakstelling subsidies Bedrijvenregeling: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op de Bedrijvenregeling en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
   - Taakstelling drinkwatersubsidie CN: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op de drinkwatersubsidie aan Caribisch Nederland en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
3. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden in 2024 met € 3,3 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 38,5 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - LVVN overboeking milieuplan Caribisch Nederland: Dit betreft twee overboekingen van LVVN naar IenW voor afvalwaterbeheer en regenwaterbeheerplannen op de eilanden. Het gaat hier om extra Coalitie akkoord middelen (Rutte IV) die zijn toegekend voor de uitvoering van de eerste fase (tot 2025) van het Natuur en milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030.

- Defensie overboeking PFAS: Dit betreft een overboeking naar het Ministerie van Defensie voor de saneringsafspraak afhandeling van de PFAS-verontreiniging in Soesterberg.
- Taakstelling SPUKS Meerjarenprogramma Bodem: In het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. De korting is verwerkt in deze begroting voor het Meerjarenprogramma Bodem. Er wordt in de Voorjaarsbesluitvorming bezien of er aanpassingen nodig zijn op deze korting.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Tabel 171 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

14. Wegen en Verkeersveiligheid	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**503.006**	**444.426**	**317.982**	**252.243**	200.911	**181.553**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	69.603	144.789	117.903	119.779	110.271	46.688
Nieuwe mutaties	– 97.183	– 16.215	– 9.204	44.154	32.654	– 7.337
Stand ontwerpbegroting 2025	**475.426**	**573.000**	**426.681**	**416.176**	**343.836**	**220.904**

Tabel 172 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
14.01	**Netwerken**	**– 7.536**	**– 4.626**	**265**	**1.365**	**638**	**1.822**
1	*Opdrachten*	*– 7.536*	*– 4.626*	*265*	*1.365*	*638*	*1.822*
	Advies Roemer rijonderwijs	– 970	– 1.500	– 2.800	– 2.800	0	0
	Boordcomputer Taxi (BCT)	– 1.283	– 351	– 62	0	0	0
	Kasschuif CER/NIS2 en opdrachten KNMI/ILT	– 6.043	– 2.704	827	2.988	1.803	3.129
	Overboeking naar ILT voor CER/NIS2	0	– 468	– 904	– 1.343	– 1.782	– 2.220
	Diverse mutaties	760	397	3.204	2.520	617	913
14.02	**Verkeersveiligheid**	**– 10.211**	**11.858**	**1.332**	**693**	**– 2.586**	**– 2.920**
1	*(Schade)vergoedingen*	*– 11.000*	*11.000*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Mogelijke kosten afhandeling schadevergoeding Stint	– 11.000	11.000	0	0	0	0
2	*Subsidies*	*0*	*– 297*	*– 970*	*– 1.561*	*– 2.217*	*– 2.512*
	Taakstelling subsidies verkeersveiligheid	0	– 447	– 1.070	– 1.661	– 2.317	– 2.612
	Diverse mutaties	0	150	100	100	100	100
3	*Overige instrumenten*	*789*	*1.155*	*2.302*	*2.254*	*– 369*	*– 408*
14.03	**Slimme en Duurzame Mobiliteit**	**– 79.436**	**– 23.447**	**– 10.801**	**42.096**	**34.602**	**– 6.239**
1	*Opdrachten*	*– 17.057*	*– 25.662*	*– 7.669*	*7.263*	*8.754*	*3.526*
	Overboeking vanuit MF voor campagne «Kort Ritje dat is zo Gefietst»	2.000	0	0	0	0	0
	Opgavegericht werken vergroenen reisgedrag	0	– 5.000	– 5.000	0	0	0
	Schoon en emissieloos bouwen ProRail	0	0	0	– 2.000	– 2.000	– 2.000
	Kasschuif Vergroenen reisgedrag	– 1.500	0	0	500	1.000	0

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
	Kasschuif Verduurzaming logisitiek	– 1.000	0	0	500	500	0
	Kasschuif Innovatie deelmobiliteit	– 1.500	750	750	0	0	0
	Kasschuif NGF-project Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	– 4.500	3.750	750	0	0	0
	Kasschuif Klimaatfonds Laadinfrastructuur	0	– 17.700	0	7.700	5.000	5.000
	Kasschuif Klimaatfonds Laadinfrastructuur Bouw	– 2.521	0	0	1.200	1.321	0
	Kasschuif Klimaatfonds Zero emissie zones	– 1.332	– 1.332	0	0	1.332	1.332
	Kasschuif Reservering Klimaatakkoord	– 5.434	0	0	2.717	2.717	0
	Diverse mutaties	– 1.270	– 6.130	– 4.169	– 3.354	– 1.116	– 806
2	*Subsidies*	*– 72.567*	*– 22.790*	*– 14.458*	*31.905*	*23.328*	*– 10.665*
	Opgavegericht werken vergroenen reisgedrag	0	5.000	5.000	0	0	0
	Kasschuif Subsidie Touringcar	– 1.000	1.000	0	0	0	0
	Kasschuif Subsidie SWiM	– 5.000	5.000	0	0	0	0
	Kasschuif Subsidie SEBA	– 9.000	9.000	0	0	0	0
	Kasschuif subsidie bronmaatregelen stikstof	– 15.000	0	0	7.500	7.500	0
	Kasschuif Subsidie Private Laadinfrastructuur	– 41.417	– 29.867	0	41.417	29.867	0
	Overboeking naar MF Vrachtwagenheffing	– 1.250	0	0	0	0	0
	Taakstelling subsidies duurzame mobiliteit	0	– 10.923	– 11.708	– 10.262	– 7.289	– 6.665
	Taakstelling Klimaatfonds SWiM	0	– 5.000	– 8.000	– 7.000	– 7.000	– 4.000
	Diverse mutaties	100	3.000	250	250	250	0
3	*Bijdragen aan medeoverheden*	*10.300*	*25.200*	*8.340*	*– 1.480*	*– 80*	*0*
	EZK Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	13.000	12.500	0	0	0	0
	Kassschuif SPUK voor brom- en snorfietsen	– 2.700	2.700	0	0	0	0
	MF overboeking middelen SPUK schoon en emissieloos bouwen	0	10.000	10.000	0	0	0
	Taakstelling SPUK	0	0	– 1.660	– 1.480	– 80	0
4	*Overige instrumenten*	*– 112*	*– 195*	*2.986*	*4.408*	*2.600*	*900*
Totaal		– 97.183	– 16.215	– 9.204	44.154	32.654	– 7.337

Toelichting

Netwerk

– Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 7,5 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 0,5 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
  - Advies Roemer rijonderwijs: Voor de uitvoering van het advies Roemer (Kamerstuk 29398, nr. 1110) over de kwaliteitsverbetering van de rijschoolbranche wordt budget vrijgemaakt. Hiervoor wordt een deel van de prijsbijstelling ingezet.
  - Boordcomputer Taxi (BCT): De ILT voert de controle op de Boordcomputer Taxi (BCT) uit. Hiervoor wordt vanuit artikel 14 en 16 een bijdrage gedaan. Met deze mutatie wordt budget overgeboekt naar artikel 16, waaruit het in een keer wordt overgemaakt naar de ILT (artikel 24).
  - Kasschuif CER/NIS2 en opdrachten KNMI/ILT: Voor de dekking van de implementatie van de Europese richtlijnen CER en NIS2 en enkele opdrachten aan het KNMI en de ILT wordt budget in de juiste jaren gezet middels een kasschuif (uit 2024 en 2025 naar 2026 – 2029).

- Overboeking naar ILT voor CER/NIS2: Er wordt budget overgemaakt naar artikel 24 voor de kosten die de ILT maakt voor toezicht op en handhaving van de Europese richtlijnen CER en NIS2.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Veiligheid

1. Per saldo is het budget voor (schade)vergoedingen in 2024 met € 11,0 miljoen verlaagd en in 2025 met € 11,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
   - Mogelijke kosten afhandeling schadevergoeding Stint: Voor de afhandeling van het tweede deel van de schadevergoeding wordt nog een proces gestart. De uitkomst hiervan brengt mogelijk kosten met zich mee. De kosten worden dan volgend jaar pas verwacht. Hierdoor zal een deel van het budget pas na de jaarwisseling mogelijk tot uitkering leiden.
2. Per saldo is het budget voor subsidies het budget voor subsidies in 2024 met € 0,3 miljoen verlaagd en in 2025 t/m 2029 met € 7,3 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
   - Taakstelling subsidies verkeersveiligheid: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op diverse subsidies i.h.k.v. verkeersveiligheid en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Slimme en duurzame mobiliteit

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 17,1 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 13,8 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Overboeking vanuit MF voor campagne «Kort Ritje dat is zo Gefietst»Voor de uitvoering van de campagne 'Kort Ritje dat is zo Gefietst', inclusief bureau en mediakosten, wordt budget overgeboekt vanuit de getroffen reservering op het MF.
   - Opgavegericht werken vergroenen reisgedrag: het budget voor opgavegericht werken wordt naar subsidies overgeheveld voor de uitvoering van de verschillende subsidies van vergroenen reisgedrag.
   - Schoon en emissieloos bouwen ProRail: middelen voor schoon en emissieloos bouwen worden in de jaren 2027-2029 overgeheveld naar ProRail voor schoon en emissieloos werken en aanbesteden.
   - Kasschuif Vergroenen reisgedrag: Bij de 1e suppletoire begroting 2024 zijn de tweede tranche middelen Vergroenen opgevraagd met het kasritme waarmee ze op de AP stonden. Er is op basis van dat kasritme een bestedingsplan opgesteld wat niet geheel gerealiseerd kan worden, mede door capaciteitsgebrek. Hierdoor is het noodzakelijk om de middelen naar latere jaren te schuiven.
   - Kasschuif verduurzaming logisitiek: Een deel van de middelen voor opdrachten voor de verduurzaming van logistiek worden doorgeschoven van 2024 naar 2025, omdat een aantal grote inkoopopdrachten dit jaar starten, maar achteraf gefactureerd worden.
   - Kasschuif Innovatie deelmobiliteit: Voor deelmobiliteit is € 2,8 miljoen toegevoegd bij de 1e suppletoire begroting 2024. De uitvoering en de aanbestedingen van de onderliggende opdrachten vergen meer tijd waardoor een deel van de middelen in 2025 wordt besteed.

- Kasschuif NGF-project Dutch Metropolitan Innovations (DMI): Dit betreft een verschuiving van middelen van 2024 naar 2025, omdat de contracten later zijn gesloten dan verwacht, waardoor een deel van de uitgaven doorschuift naar 2025.
- Kasschuif Klimaatfonds Laadinfrastructuur: Bij Voorjaarsnota 2024 zijn middelen voor laadinfrastructuur aan de begroting toegevoegd. Het merendeel van de middelen is overgeboekt naar subsidies en specifieke uitkeringen. In 2025 staat er budget dat naar achteren wordt geschoven en bij Voorjaarsnota zal worden ingezet naar het juiste financiële instrument in dat jaar (deels subsidies en deels uitvoeringskosten).
- Kasschuif Klimaatfonds Laadinfrastructuur Bouw: Het budget moet nog naar het juiste financiële instrument worden overgeboekt voor het subsidiespoor laadinfrastructuur van SSEB. De verwachting is dat dit gebeurt bij VJN2025.
- Kasschuif Klimaatfonds Zero emissie zones: Het budget voor ondersteuning bij het invoeren van zero emissie zones is later benodigd en moet nog naar het juiste financiële instrument worden overgeboekt. De verwachting is dat gebeurt bij VJN2025.
- Kasschuif Reservering Klimaatakkoord: Dit betreft een kasschuif van de gereserveerde kasmiddelen voor de opdrachten elektrisch vervoer en verduurzaming in logistiek. Het betreft onder andere kasuitgaven voor opdrachten die reeds zijn vastgelegd of nog in 2024 worden vastgelegd met een meerjarige betalingsverplichting.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 72,6 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 7,3 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Opgavegericht werken vergroenen reisgedrag: het budget voor opgavegericht werken wordt naar subsidies overgeheveld voor de uitvoering van de verschillende subsidies van vergroenen reisgedrag.
   - Kasschuif Subsidie Touringcar: Voor de subsidie Touringcar wordt budget van 2024 naar 2025 geschoven. Hiermee worden de middelen in lijn gebracht met de raming van de RVO, waarbij wordt verwacht dat de facturen voor € 1,0 miljoen in 2025 plaatsvinden.
   - Kasschuif Subsidie SWIM: Voor de subsidie Waterstof in mobiliteit (SWIM) wordt budget van 2024 naar 2025 geschoven. De SWIM-regeling, gefinancierd uit de klimaatakkoordmiddelen, wordt als tenderregeling verplicht. De uitvoering loopt enige vertraging op, waardoor de betalingen voor een deel naar volgend jaar verschuiven.
   - Kasschuif subsidie SEBA: Voor de aanschafsubsidie Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) wordt budget van 2024 naar 2025 geschoven. Hiermee worden de middelen in lijn gebracht met de raming van de RVO.
   - Kasschuif subsidie bronmaatregelen stikstof: Voor de subsidies Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel SEBB en Topsector Logistiek (TSL) wordt budget van 2024 naar 2025 geschoven. Hiermee worden de middelen in lijn gebracht met de raming van de RVO.
   - Kasschuif Subsidie Private Laadinfrastructuur: De middelen voor de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) zijn afkomstig uit het Klimaatfonds. Het doel van deze regeling is het stimuleren van investeringen gericht op versnelling van de uitrol van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De middelen zijn aanvankelijk één op één overgeboekt naar het financiële instrument subsidies. De meest actuele inschattingen van

de RVO en de wijze van verdelen van de subsidiemiddelen conform de gepubliceerde regeling leiden ertoe dat de kasmiddelen over de jaren heen moeten worden herverdeeld, zodat deze beter aansluiten de verwachte kasuitgaven.
- Overboeking naar MF Vrachtwagenheffing: Dit betreft een overboeking naar het MF voor de uitvoeringskosten van de RVO voor de Vrachtwagenheffing.
- Taakstelling subsidies duurzame mobiliteit: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op verschillende subsidies i.h.k.v. duurzame mobiliteit en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
- Taakstelling Klimaatfonds SWiM: De taakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op de subsidieregeling waterstof in mobiliteit. De taakstelling is naar rato verdeeld over budgetten bij het ministerie van KGG en IenW.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

3. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden in 2024 met € 10,3 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 32,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - EZK Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL): Rijk en decentrale overheden werken samen aan het stimuleren van emissieloze mobiliteit. Via regionale samenwerkingsverbanden (de NAL-regio's) werken deze regio's samen met hun omliggende gemeenten en provincies aan de laadinfrastructuur. Hiervoor wordt € 13,0 miljoen in 2024 en € 12,5 miljoen in 2025 overgeboekt vanuit EZK.
   - Kassschuif SPUK voor brom- en snorfietsen: Dit betreft een verschuiving van middelen van 2024 naar 2025 voor de specifieke uitkering (SPUK) naar de gemeenten voor de brom- en snorfiets. Deze SPUK valt onder het Schone Lucht Akkoord, waarmee de scooterinruilregeling mogelijk wordt gemaakt. De middelen komen uit Vergroenen reisgedrag en de RVO gaat deze voor IenW uitvoeren. Met de RVO zijn capaciteitstafspraken gemaakt. De verwachting is dat de verzamelfactuur in 2025 wordt verzonden aan IenW en betaald.
   - MF overboeking middelen SPUK schoon en emissieloos bouwen: Dit betreft een overboeking van het MF naar HXII voor SPUK Schoon en Emissieloos Bouwen. De SPUK-regeling wordt vanaf 2025 gedeeltelijk vanuit HXII verleend i.p.v. het MF om de brede scope mogelijk te maken.
   - Taakstelling SPUK: In het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. De korting is verwerkt in deze begroting voor de specifieke uitkering Zero emissiebussen en Laadinfrastructuur wegvervoer.

Beleidsartikel 15 Vrachtwagenheffing

Tabel 173 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
15. Vrachtwagenheffing	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	0	0	379.484	650.784	674.004	734.946
Stand ontwerpbegroting 2025	**0**	**0**	**379.484**	**650.784**	**674.004**	**734.946**

Toelichting

Het artikel wordt in de jaren 2026-2029 met € 7.584,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:

1. Inrichting artikel 15 VWH: Vanaf de Begroting 2025 wordt een apart artikel op de beleidsbegroting opgenomen voor de Vrachtwagenheffing (VWH). Zo kunnen de opbrengsten en uitgaven van de vrachtwagenheffing overzichtelijk op één plek op de begroting worden weergegeven. Alle uitgaven worden gefinancierd uit de netto opbrengsten van de VWH. Met deze mutatie wordt artikel 15 ingericht, waarbij dus de verwachte opbrengsten worden geraamd op het ontvangstenbudget en het uitgavenbudget daaraan gelijk wordt gezet. De subsidies onder artikelonderdeel Terugsluis worden op een later moment uitgesplitst, wanneer de definitieve programmering is vastgesteld.
2. Terugbetaling voorfinanciering MF: De kosten voor de invoering van de VWH als mede het stimuleringspakket Terugsluis, zijn voorgefinancierd vanuit het MF. De terugbetaling van het stimuleringspakket wordt met deze mutatie overgeboekt naar het MF. De terugbetaling van de invoeringskosten wordt bij de 1e suppletoire begroting 2025 structureel verwerkt.

Tabel 174 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
Ontvangsten	2024	2025	2026	2027	2028	2029
15 Vrachtwagenheffing						
Ontvangsten artikel 15 VWH			539.000	1.084.000	1.087.000	1.082.000
Totaal	**0**	**0**	**539.000**	**1.084.000**	**1.087.000**	**1.082.000**

Toelichting

1. Ontvangsten artikel 15 VWH: Met deze mutatie wordt artikel 15 ingericht, waarbij de verwachte opbrengsten worden geraamd op het ontvangstenbudget. Alle uitgaven worden gefinancierd uit de netto opbrengsten van de VWH.

Tabel 175 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
16. Openbaar Vervoer en Spoor	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**34.202**	**27.092**	**8.996**	**8.419**	**8.412**	**8.402**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	627.500	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	– 215.385	12.785	12.363	13.051	13.051	13.051
Nieuwe mutaties	1.972	– 258.612	– 301.022	– 301.876	– 302.777	– 303.183
Stand ontwerpbegroting 2025	**448.289**	**81.265**	**20.337**	**19.594**	**18.686**	**18.270**

Tabel 176 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
16.01	**Spoor**						
1.	*Opdrachten*	2.085	657	369	307	306	306
	Boordcomputer Taxi	1.283	351	62			
	Implementatie CER en NIS2		420	449	478	506	535
	Diverse mutaties	802	– 114	– 142	– 171	– 200	– 229
2.	*Subsidies*	57.640	41.365	– 1.491	– 2.283	– 3.183	– 3.589
	NS-tarieven	0	42.000	0	0	0	0
	Motie Bikker bijdrage NS	45.000	0	0	0	0	0
	Overheveling EOV naar HXII subsidies Spoorgoederenvervoer	7.000	0	0	0	0	0
	Overboeking vanuit MF Wind in de Zeilen	4.490	0	0	0	0	0
	Taakstelling subsidies		– 635	– 1.491	– 2.283	– 3.183	– 3.589
	Diverse mutaties	1.150	0	0	0	0	0
3	*Bijdragen medeoverheden*	– 45.000	– 299.900	– 299.900	– 299.900	– 299.900	– 299.900
	Doeluitkering IenW aan Provinciefonds		– 141.807	– 141.807	– 141.807	– 141.807	– 141.807
	Overboeking Motie Bikker naar Brede Doeluitkering		– 158.093	– 158.093	– 158.093	– 158.093	– 158.093
	Motie Bikker bijdrage NS	– 45.000	0	0	0	0	0
4.	*Overige instrumenten*	5	0	0	0	0	0
16.02	**Maatregelpakket OVS**						
1.	*Subsidies*	– 12.758	– 734	0	0	0	0
	Overboeking naar MF TVOV	– 10.000	0	0	0	0	0
	Bijstelling BVOV	– 2.758	0	0	0	0	0
	Taakstelling subsidies	0	– 734	0	0	0	0
Totaal		1.972	– 258.612	– 301.022	– 301.876	– 302.777	– 303.183

Toelichting

Spoor

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 2,1 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 1,9 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Boordcomputer Taxi: De ILT voert de controle op de Boordcomputer Taxi (BCT) uit. Hiervoor wordt vanuit artikel 14 en 16 een bijdrage gedaan. Het budget is eerst vanuit artikel 14 overgeboekt naar het opdrachtenbudget op artikel 16, waaruit het in een keer wordt overgemaakt naar de ILT (artikel 24).

- Implementatie CER en NIS2: Voor de implementatie van de Europese richtlijnen CER en NIS2 worden kosten gemaakt voor het houden van toezicht, het ondersteunen van de sector en aanvullende beleidscapaciteit op het gebied van Openbaar Vervoer. Hiervoor worden middelen vrijgemaakt.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 99,6 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - NS-tarieven: In 2023 heeft de Kamer met het amendement-Bikker (36410A, nr. 10) de tariefsverhoging van de NS tarieven over 2024 (8,7%) eenmalig afgewend. Om te voorkomen dat de tarieven in 2025, naast de reguliere prijsontwikkeling van 2025, alsnog stijgen met deze 8,7% extra, heeft het kabinet besloten de kosten voor 2025 evenredig over de reiziger, NS en IenW te verdelen. De middelen voor deze demping voor 2025 komen uit de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds, nadat deze middelen in het juiste ritme zijn gezet.
   - Motie Bikker bijdrage NS: Als gevolg van de motie Bikker c.s. wordt middels een subsidie een incidentele bijdrage van € 120,0 miljoen gedaan aan de NS ter voorkoming van de voorziene prijsstijgingen in 2024. Hiervoor is met de nota van wijziging op de Ontwerpbegroting 2024 (Kamerstuk 36410-XII, nr. F) budget vrijgemaakt vanuit het Mobiliteitsfonds (€ 75,0 miljoen) en vanuit de Aanvullende Post (AP) van het Ministerie van Financiën (€ 45,0 miljoen). De € 75,0 miljoen is gelijk op juiste instrument gezet. De € 45,0 miljoen is eerst geplaatst op bijdrage aan medeoverheden, maar wordt met deze mutatie overgeheveld naar subsidies, omdat de totale bijdrage wordt gedaan via een subsidie aan de NS.
   - Overheveling EOV naar HXII subsidies Spoorgoederenvervoer: De middelen voor de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 worden overgeboekt naar HXII. Het gaat om € 7,0 miljoen, waarvoor middelen gereserveerd staan op artikel 13 op het MF.
   - Overboeking vanuit MF Wind in de Zeilen: In 2020 heeft het kabinet met Zeeland en Vlissingen het pakket Wind in de Zeilen afgesproken als compensatie voor het annuleren van de marinierskazerne in Vlissingen. Onderdeel van het pakket zijn verbeteringen op het spoor. IenW verstrekt binnen het pakket Wind in de Zeilen middelen aan de provincie Zeeland voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Het aandeel IenW bedraagt maximaal € 2,25 miljoen per jaar (in ieder geval voor de looptijd van de HRN-concessie 2025-2033; totaal 20 miljoen). Vanaf 2025 zijn de maatregel en de jaarlijkse bijdrage verankerd in de nieuwe HRN-concessie met NS. Voor de uitbreiding van de dienstregeling van de NS wordt nu budget overgeheveld vanuit het MF naar artikel 16 vanuit waar de specifieke uitkering wordt verstrekt.
   - Taakstelling subsidies spoor: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op diverse subsidies i.h.k.v. openbaar vervoer en spoor en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

3. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden in 2024 met € 203,1 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 1.499,5 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
    - Doeluitkering IenW aan Provinciefonds: Er wordt € 141,8 miljoen overgeboekt naar het Provinciefonds. Het betreft een deel van de structurele middelen van € 300,0 miljoen (Motie Bikker, (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29), bedoeld om de in 2024 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren. Het eerste deel hiervan is bestemd voor de Doeluitkering (DU) Extra Middelen OV ten behoeve van het op peil houden van het OV c.q. de verbetering van het OV (€ 74,4 miljoen). Het tweede deel is bestemd voor de DU Extra Middelen Regionaal OV ten behoeve van de voorkoming van een tariefstijging (€ 67,4 miljoen). De middelen gaan structureel over en na 2 jaar op in de Algemene Uitkering van het Provinciefonds.
    - Overboeking Motie Bikker naar Brede Doeluitkering: Er wordt € 158,1 miljoen overgeboekt van bijdragen mede-overheden naar de Brede doeluitkering (BDU). Het betreft een deel van de structurele middelen van € 300,0 miljoen (Motie Bikker, (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29), bedoeld om de in 2024 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren. Voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) komt € 72,9 miljoen structureel beschikbaar en voor de Vervoerregio Amsterdam (VRA) € 85,3 miljoen.
    - Motie Bikker bijdrage NS: De toelichting van deze mutatie is te vinden onder de toelichting van de subsidiemutaties.
    - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Maatregelenpakket OVS

1. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 12,8 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
    - Overboeking naar MF TVOV: Een deel van de middelen die voor het Transitievangnet Openbaar Vervoer (TVOV) waren overgeboekt zijn niet meer nodig voor de subside en worden weer teruggeboekt naar het MF.
    - Bijstelling BVOV: De raming van de benodigde generale middelen voor de beschikbaarheidsvergoeding OV regeling 2022 worden op basis van de meest actuele monitorinformatie bijgesteld.
    - Taakstelling subsidies maatregelenpakket OVS: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op diverse subsidies i.h.k.v. Maatregelenpakket OVS en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.

Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Tabel 177 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
17. Luchtvaart	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**62.788**	**50.954**	**84.211**	**8.651**	**8.035**	**31.635**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	36.538	58.606	58.145	39.758	49.226	28.126
Nieuwe mutaties	– 21.575	9.273	– 17.471	– 20.760	– 13.206	1.303
Stand ontwerpbegroting 2025	**77.751**	**118.833**	**124.885**	**27.649**	**44.055**	**61.064**

Tabel 178 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
17.01	**Luchtvaart**						
1.	*Opdrachten*	– 4.162	2.610	1.002	953	100	214
	Middelen GIS-4	– 2.999	3.000	– 1	0	0	0
	Middelen POLS	– 391	53	903	101	0	0
	Middelen luchtruimherziening	– 500	0	0	0	0	0
	Middelen ILT	– 712	– 1.296	0	752	0	0
	Diverse mutaties	440	853	100	100	100	214
2.	*Subsidies*	– 17.727	5.086	– 18.799	– 22.113	– 13.806	14
	Kasschuif Luchtvaart in Transitie:	– 17.443	15.973	– 564	2.034	0	0
	Herschikking luchtvaartbudget	– 221	– 1.472	0	0	0	0
	Herschikkingen KF-projecten	0	– 1.268	– 1.268	– 1.268	– 1.268	– 1.768
	Kasschuif KF-projecten	0	– 7.732	– 16.732	– 22.732	– 12.232	2.834
	Fieldlab	380	120	0	0	0	0
	Taakstelling subsidies Luchtvaart	0	– 220	– 185	– 97	– 156	– 177
	Diverse mutaties	– 443	– 40	0	0	0	0
3.	*Overige instrumenten*	314	1.302	276	350	350	200
Totaal		– 21.575	9.273	– 17.471	– 20.760	– 13.206	1.303

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 4,2 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 4,9 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:

– Kasschuif GIS-4: Een deel van het budget voor de vierde GIS-regeling wordt doorgeschoven naar 2025. Doordat het project later is gestart dan voorheen verwacht is het kasritme bijgesteld. Dit heeft onder andere te maken met het later afronden van de opdrachtverlening.
– Kasschuif POLS: Wegens rechtszaken en andere lopende zaken in Brussel loopt het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol vertraging op, waardoor er € 0,9 miljoen naar 2026 wordt verschoven en € 0,1 miljoen naar 2027. Verder wordt er met een overboeking vanuit de bijdrage aan RIVM voor gezorgd dat de programmakosten op het juiste instrument staan. Tot slot wordt er, verspreid over 2024 en 2025, € 0,5 miljoen overgeboekt naar subsidies. Hiermee kan de subsidie Fieldlab aan TU Delft op het juiste instrument vastgelegd kan worden.
– Middelen luchtruimherziening: Een aantal opdrachten worden als inhuuropdracht vastgelegd. Daarvoor wordt kasbudget overgeboekt naar inhuur (artikel 98).

– Middelen ILT: De ILT voert verschillende taken uit op het beleidsterrein Luchtvaart. Hiervoor wordt vanuit het opdrachtenbudget budget overgeboekt naar de ILT (artikel 24). Het gaat o.a. om de Aangepaste Regeling Vergunning Modelvliegverenigingen en een aanpassing in de capaciteit voor de uitvoering van de Europese kaderverordening voor U-Space. Daarnaast worden er middelen verschoven naar 2027, zodat het budget beter aansluit op de ramingen van de ILT.
– Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 17,7 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 48,2 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Kasschuif Luchtvaart in Transitie: Een aantal subsidies wordt later vastgelegd dan gepland vanwege een scopewijziging bij één van de deelprojecten en een wijziging in de bevoorschotting op basis van een risicoanalyse. Door de wijziging in de bevoorschotting wordt er in 2024 minder uitbetaald en verschuiven de uitbetalingen naar latere jaren.
– Herschikking luchtvaartbudget: Het betreft een herschikking van het luchtvaartbudget, zodat het budget op het juiste instrument komt te staan. De middelen worden overgeboekt naar opdrachten en bijdragen voor agentschappen.
– Herschikking KF-projecten: De middelen voor het Klimaatfondsprojecten Alcohol-to-jet en Duurzame luchtvaartbrandstoffen worden herschikt. Een deel van de middelen wordt overgeheveld naar RVO, ten behoeve van uitvoeringskosten. Het andere deel van de middelen wordt overgeheveld naar het apparaat, onder andere bestemd voor overheadkosten.
– Kasschuif KF-projecten: Voor de projecten Alcohol-to-jet en Duurzame luchtvaartbrandstoffen worden vanuit 2025 t/m 2028 middelen verschoven naar 2029 en 2030. Hierdoor sluit het budget beter aan op de raming van het RVO.
– Middelen POLS: Het betreft de vanuit opdrachten ontvangen middelen voor de subsidie Fieldlab aan TU Delft.
– Taakstelling subsidies Luchtvaart: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is op het gebied van luchtvaart met name verwerkt op de subsidie graanresten en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
– Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

Tabel 179 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

18 Scheepvaart en Havens	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**195.353**	**182.903**	**82.030**	**28.252**	**14.393**	**11.261**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	15.200	22.545	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	– 40.630	– 7.245	91.368	70.693	44.570	45.729
Nieuwe mutaties	– 56.596	55.173	9.763	87.275	87.604	61.904
Stand ontwerpbegroting 2025	**113.327**	**253.376**	**183.161**	**186.220**	**146.567**	**118.894**

Tabel 180 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
18.01	**Scheepvaart en havens**						
1.	*Opdrachten*	– 4.108	335	– 150	7.042	3.868	1.887
	Topsector Logistiek (TSL)	– 1.100	0	0	1.100	0	0
	Varend ontgassen	– 1.090	– 1.197	– 908	– 908	– 908	– 908
	NGF overboeking voor Maritiem Masterplan (MMP)	0	0	4.360	14.360	12.360	7.260
	correctie overboeking MMP	0	0	– 2.180	– 7.180	– 6.180	– 2.990
	Cybersecurity NIS2/CER	0	– 316	– 577	– 839	– 1.102	– 1.364
	Diverse mutaties	– 1.918	1.848	– 845	509	– 302	– 111
2.	*Subsidies*	– 51.130	53.250	8.062	78.482	81.985	58.106
	Walstroom rijksligplaatsen	– 18.870	0	0	0	0	0
	NGF Maritiem Masterplan (MMP onvoorwaardelijk deel	– 20.324	22.139	– 540	– 800	– 300	– 175
	KF kas en verplichtingenschuif walstroom	– 10.349	– 8.128	– 99	7.930	8.250	2.396
	Kas- en verplichtingenschuif walstroom	– 250	– 959	– 35.018	6.983	28.220	1.024
	KF waterstof binnenvaart steunmaatregelen (BVS)	0	21.472	672	5.872	672	672
	AP Stikstof verduurzaming zeevaart	0		15.200	17.200	10.300	0
	KF steunmaatregelen BVS	0	3.766	7.766	12.766	29.766	42.766
	Kas- en verplichtingenschuif steunmaatregelen BVS	0	17.834	18.762	18.562	– 1.206	– 17.534
	Taakstelling subsidies DGLM	0	– 3.148	– 10.855	– 9.605	– 4.382	– 517
	NGF overboeking voor MMP naar diverse instrumenten	0	0	– 6.560	– 16.040	– 14.240	– 11.070
	NGF voorwaardelijk MMP	0	0	32.000	39.000	28.000	11.000
	Kas- en verplichtingenschuif voorwaardelijk deel MMP	0	0	– 12.620	– 8.980	– 6.380	27.980
	Correctie overboeking MMP	0	0	3.280	8.020	7.120	3.690
	Diverse mutaties	– 1.337	274	– 3.926	– 2.426	– 3.835	– 2.126
3.	*Overige instrumenten*	– 1.358	1.588	1.851	1.751	1.751	1.911
Totaal		– 56.596	55.173	9.763	87.275	87.604	61.904

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 4,2 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 8,3 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:

– Topsector Logistiek (TSL): Door latere opdrachtverstrekking is er vertraging opgelopen in de uitvoering. Hierdoor schuift € 1,1 miljoen naar achteren.

– Overboekingen naar ILT: Er worden meerdere middelen vanaf artikel 18 overgeboekt naar de ILT (artikel 24). De grootste hiervan is vanwege varend ontgassen. Varend ontgassen wordt internationaal verboden door een wijziging in het Verdrag over de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). Er wordt in 2024 € 1,1 miljoen overgeboekt naar de ILT om dit te kunnen handhaven en in de periode 2025 t/m 2029 € 4,8 miljoen. Daarnaast wordt in de periode 2025 t /m 2029 € 4,2 miljoen overgeboekt voor toezicht en handhaving op de Europese richtlijnen CER en NIS2.

– NGF overboeking voor Maritiem Masterplan (MMP): vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) worden er middelen ontvangen voor het Maritiem Masterplan (MMP). Met deze mutatie worden de middelen

verdeeld over de juiste instrumenten waaronder subsidies en apparaat. Per abuis zijn er ook verkeerde mutaties opgevoerd die worden gecorrigeerd.
– Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 51,1 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 301,0 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Walstroom Rijksligplaatsen: Er komt een aanvullende regeling voor walstroom. Een deel van het beschikbare budget vanuit de stikstof middelen wordt ingezet voor het verlengen van de subsidieregeling en een deel wordt ingezet voor walstroom op de Rijksligplaatsen. Met deze overboeking wordt het budget (€ 18,9 miljoen) overgeheveld naar walstroom Rijksligplaatsen. De Rijksligplaatsen zijn ligplaatsen waar schepen van het Rijk kunnen aanmeren.
– NGF overboeking Maritiem Masterplan (MMP): vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) worden er middelen ontvangen voor het Maritiem Masterplan (MMP) met deze boekingen worden de middelen in de juiste ritmes gezet en verdeeld over de juiste instrumenten. Tevens worden een aantal per abuis verkeerd opgevoerde mutaties gecorrigeerd.
– KF kas- en verplichtingenschuif walstroom: Er is nog eens kritisch gekeken naar het kasritme voor walstroom. In samenspraak met RVO is er voor gekozen om middelen door te schuiven naar 2027 en later.
– Kas- en verplichtingenschuif walstroom zeehavens: Er is een aanvullende regeling stikstof walstroom opgesteld. Hierdoor is, in samenspraak met RVO, nu een realistischer kasbeeld opgesteld waarbij middelen naar 2027 en later worden geschoven.
– KF waterstof binnenvaart steunmaatregelen (BVS): Het kabinet heeft bij de voorjaarsbesluitvorming 2024 aangekondigd dat alle brandstoffen die worden geleverd aan de binnenvaart onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS2) worden gebracht. Om ervoor te zorgen dat binnenvaart schepen kunnen worden aangepast, wordt er een subsidieregeling opgesteld. Hiervoor worden er vanuit het Klimaatfonds (KF) middelen overgeboekt naar artikel 18.
– AP Stikstof duurzame zeevaart: Om de zeevaart te verduurzamen worden 3 pilots opgezet. De eerste pilot is batterij-elektrisch varen in havengebieden, de tweede pilot is bevoorradingsschepen die draaien op waterstof en de laatste pilot gaat om elektrificatie van havenmaterieel. Hiervoor wordt vanuit de stikstofmiddelen van LVVN op de Aanvullende Post budget ontvangen.
– Taakstelling subsidies Maritieme zaken: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op de subsidie innovatie duurzame binnenvaart en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
– Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Tabel 181 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
19. Internationaal beleid	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**10.479**	**9.499**	**9.729**	**9.573**	**9.260**	**9.254**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	601	1.272	1.278	1.274	1.260	1.260
Nieuwe mutaties	94	– 1.247	– 405	– 736	– 1.027	– 995
Stand ontwerpbegroting 2025	**11.174**	**9.524**	**10.602**	**10.111**	**9.493**	**9.519**

Tabel 182 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
19.02	**Internationaal beleid coördinatie en samenwerking**	**94**	**– 1.247**	**– 405**	**– 736**	**– 1.027**	**– 995**
1	*Opdrachten*	– 83	*– 1.262*	*– 105*	*– 436*	*– 527*	*– 495*
	Taakstelling non-ODA (HGIS)	0	– 140	– 105	– 436	– 527	– 495
	Taakstelling subsidies	0	– 15	0	0	0	0
	Diverse mutaties	– 83	– 1.107	0	0	0	0
2	*Bijdragen aan (internationale) organisaties*	*820*	*– 300*	*– 300*	*– 300*	*– 500*	*– 500*
	Taakstelling non-ODA (HGIS)	0	– 300	– 300	– 300	– 500	– 500
	Diverse mutaties	820	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0
	Overige instrumenten	– 643	315	0	0	0	0
Totaal		94	– 1.247	– 405	– 736	– 1.027	– 995

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor opdrachten met € 0,1 miljoen verlaagd in 2024 en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 2,8 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Taakstelling non-ODA (HGIS) middelen: Dit betreft de verwerking van de taakstelling op het non-ODA budget (HGIS) op het opdrachtenbudget die in het hoofdlijnenakkoord van kabinet Schoof is opgenomen.
   - Taakstelling subsidies: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
2. Per saldo is het budget voor bijdragen aan (internationale) organisaties met € 0,8 miljoen verhoogd in 2024 en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 1,9 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Taakstelling non-ODA (HGIS) middelen: Dit betreft de verwerking van de taakstelling op het non-ODA budget (HGIS) op het budget voor internationale bijdragen die in het hoofdlijnenakkoord van kabinet Schoof is opgenomen.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

Tabel 183 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
20. Lucht en Geluid	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**59.400**	**68.564**	**57.996**	**57.152**	**56.625**	**56.591**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	8.812	3.551	3.141	3.115	3.100	3.097
Nieuwe mutaties	– 2.069	0	– 841	– 2.839	– 2.838	– 2.839
Stand ontwerpbegroting 2025	**66.143**	**72.115**	**60.296**	**57.428**	**56.887**	**56.849**

Tabel 184 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
20.01	**Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder**	**– 2.069**	**0**	**– 841**	**– 2.839**	**– 2.838**	**– 2.839**
1	*Bijdragen aan medeoverheden*	*– 2.000*	*1.000*	*– 841*	*– 2.839*	*– 2.838*	*– 2.839*
	Kasschuif Schone Lucht Akkoord	– 2.000	0	2.000	0	0	0
	SPUK oplossen fijnstofknelpunten	0	1.000	0	0	0	0
	Taakstelling SPUK	0	0	– 2.841	– 2.839	– 2.838	– 2.839
	Overige instrumenten	– 69	– 1.000	0	0	0	0
Totaal		– 2.069	0	– 841	– 2.839	– 2.838	– 2.839

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden met € 2,1 miljoen verlaagd in 2024 en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 9,4 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Kasschuif Schone Lucht Akkoord: RVO heeft de prognose naar beneden bijgesteld als gevolg van vertraging in de afwikkeling van de in 2021 en 2022 verleende specifieke uitkeringen. De eindafrekeningen en de uitbetalingen van de laatste 20% die in 2024 waren voorzien schuiven door naar 2026.
   - SPUK oplossen fijnstofknelpunten: om de verwachte aanvragen in het kader van de SPUK oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen in 2025 te financieren, worden er binnen artikel 20 middelen overgeboekt van instrument opdrachten naar bijdragen aan medeoverheden.
   - Taakstelling SPUKs: In het hoofdlijnenakkoord van kabinet Schoof is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. Dit betreft de verwerking van de korting op geluidsanering.

Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Tabel 185 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
21. Duurzaamheid	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**82.391**	**104.462**	**89.181**	**79.010**	**62.910**	**56.890**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	1.415	19.149	27.668	23.186	11.246	8.064
Nieuwe mutaties	– 14.024	– 2.923	– 1.149	5.975	2.064	1.212
Stand ontwerpbegroting 2025	**69.782**	**120.688**	**115.700**	**108.171**	**76.220**	**66.166**

Tabel 186 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
21.05	**Duurzame productketens**	**– 18.024**	**– 2.923**	**– 1.149**	**7.975**	**4.064**	**– 2.538**
1	*Opdrachten*	*– 3.353*	*– 426*	*– 513*	*– 475*	*– 475*	*– 475*
	Monitoring sturing Circulaire Economie 2024	– 2.000	0	0	0	0	0
	RVO duurzaam onderwijs	– 680	0	0	0	0	0
	Diverse mutaties	– 673	– 426	– 513	– 475	– 475	– 475
2	*Subsidies*	– 12.205	– 522	– 1.671	5.075	2.539	– 2.063
	Kasschuif stimuleringsprogramma ontwikkeling en opschaling recycling	– 7.500	0	0	3.750	3.750	0
	Taakstelling subsidies		– 907	– 1.671	– 2.675	– 1.831	– 2.064
	Kasschuif maatregel plastic hub	– 4.000	0	0	4.000	0	0
	RVO omschakeling naar verwerking circulaire plastics	– 900	0	0	0	0	0
	RVO duurzaam onderwijs	680	0	0	0	0	0
	Overboeking DF Subsidie milieucentraal		*310*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Diverse mutaties	– 485	75	0	0	620	1
3	*Bijdragen aan medeoverheden*	– 435	– 1.975	1.035	1.375	0	0
	Kasschuif programma «Afval op Maat» Bonaire	– 435	– 1.975	1.035	1.375	0	0
4	*Bijdragen aan agentschappen*	1.914					3.750
	Uitvoering MIA en VAMIL						3.750
	Uitvoering subsidie circulaire plastics	895					
	Budget RVO conform opdracht	1.019					
	Bijdragen aan ZBO's en RWT's	55	0	0	0	0	0
21.06	**Natuurlijk kapitaal**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Totaal		– 14.024	– 2.923	– 1.149	5.975	2.064	1.212

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 3,4 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 2,4 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Monitoring sturing Circulaire Economie 2024: Voor het onderzoeksprogramma Monitoringen sturing Circulaire Economie 2024 wordt budget overgeboekt naar het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

- RVO duurzaam onderwijs: budget gaat van opdrachten naar subsidies voor de opdracht aan RVO met betrekking tot pilots duurzaam onderwijs en voorbereiding op de subsidieregeling duurzaam onderwijs.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 12,2 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 3,4 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Kasschuif stimuleringsprogramma ontwikkeling en opschaling recycling: De Subsidieregeling ter ondersteuning van het stimuleringsprogramma ontwikkeling en opschaling recycling zou in 2024 open worden gesteld. De juridische uitwerking, vooral op het gebied van staatssteun, duurt echter langer. Hierdoor schuift de openstelling van de regeling richting het laatste kwartaal in 2024 en vinden de uitgaven later plaats.
   - Taakstelling subsidies: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op subsidies voor duurzame productie wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
   - Kasschuif maatregel plastic hub: De beoogde (meerjarige) subsidieregeling wordt door RVO uitgevoerd en middels deze kasschuif worden de middelen conform RVO raming gebracht. Dit betreft het kennisprogramma dat onderdeel is van de uitvoering van KF maatregel plastic HUB.
   - RVO omschakeling naar verwerking circulaire plastics: voor de opdracht aan RVO voor de uitvoering, voorbereiding en invoering van de tijdelijke subsidieregeling omschakeling naar verwerking circulaire plastics wordt budget overgeboekt naar het budget voor bijdragen aan agentschappen en opdrachten.
   - RVO duurzaam onderwijs: budget gaat van opdrachten naar subsidies voor de opdracht aan RVO met betrekking tot pilots duurzaam onderwijs en voorbereiding op de subsidieregeling duurzaam onderwijs.
   - Overboeking DF Subsidie milieucentraal: een overboeking vanuit artikel 1 van het DF voor de subsidie omtrent basisactiviteiten die wordt verstrekt aan Milieu Centraal voor het verstrekken van informatie over een Integrale aanpak duurzaam tuinieren en (ver)bouwen voor biodiversiteit, milieu en klimaatadaptatie en over zuinig en bewust drinkwatergebruik.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
3. Per saldo is het budget voor bijdragen aan medeoverheden in 2024 met € 0,4 miljoen en in 2025 met € 2,0 miljoen verlaagd. Dit budget is verplaatst naar de jaren 2026 en 2027. Dit wordt volledig verklaard door de volgende mutatie:
   - Kasschuif programma «Afval op Maat» Bonaire: de herijking van het programma is nog niet afgerond en Bonaire kan nog niet voldoen aan de voorwaarden die zijn gesteld om de aanvullende middelen in 2024 toe te kennen. Het nieuwe Bestuurscollege heeft meer tijd nodig voor de herijking en de financiële verantwoording van het programma. Om die reden is in de stuurgroep besloten geen extra middelen beschikbaar te stellen in 2024 en 2025.
4. Per saldo is het budget voor bijdragen aan agentschappen in 2024 met € 1,9 miljoen verhoogd en in 2029 met € 3,8 miljoen verhoogd. Dit wordt verklaard door de volgende mutaties:

- Uitvoering MIA en VAMIL: Voor de uitvoering door RVO van de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Vrije afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) is € 3,8 miljoen in 2029 overgeheveld vanuit de stikstofmiddelen op de aanvullende post bij het Ministerie van Financiën.
- Uitvoering subsidie circulaire plastics: Voor de uitvoering door RVO van de voorbereiding en invoering van de tijdelijke subsidieregeling omschakeling naar verwerking circulaire plastics is het budget in 2024 met € 0,9 miljoen verhoogd.
- Budget RVO conform opdracht: Het budget voor opdrachten aan RVO is in 2024 met € 1,0 miljoen verhoogd omdat het budget nog niet overeenkwam met de omvang van de verstrekte opdracht.

Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Tabel 187 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

22. Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**86.362**	**91.358**	**104.780**	**97.777**	**97.207**	**96.820**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	– 8.637	3.190	1.179	1.147	1.130	2.780
Nieuwe mutaties	– 5.146	3.337	75	1.330	571	– 1.499
Stand ontwerpbegroting 2025	**72.579**	**97.885**	**106.034**	**100.254**	**98.908**	**98.101**

Tabel 188 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
22.01	**Veiligheid chemische stoffen**	**– 2.179**	**11.859**	**11.867**	**11.866**	**12.465**	**12.464**
1	*Bijdragen aan Agentschappen*	*296*	*13.841*	*13.849*	*13.848*	*13.848*	*13.847*
	RIVM vervoer gevaarlijke stoffen	0	11.575	11.575	11.575	11.575	11.575
	Radionuclidenlab	0	2.266	2.274	2.273	2.273	2.272
	Diverse mutaties	296	0	0	0	0	0
	Overige instrumenten	*– 2.475*	*– 1.982*	*– 1.982*	*– 1.982*	*– 1.383*	*– 1.383*
22.02	**Veiligheid biotechnologie**	**1.871**	**294**	**– 506**	**– 506**	**– 506**	**– 506**
	Overige instrumenten	1.871	294	– 506	– 506	– 506	– 506
22.03	**Veiligheid bedrijven en transport**	**– 4.838**	**– 8.816**	**– 11.286**	**– 10.030**	**– 11.388**	**– 13.457**
1	*Opdrachten*	– 10.123	– 5.176	– 4.646	– 3.390	– 4.748	– 6.817
	RIVM vervoer gevaarlijke stoffen	0	– 3.046	– 3.046	– 3.046	– 3.046	– 3.046
	Kasschuif VTH IBP Pijler 3 ICT	– 4.000	0	0	2.000	2.000	0
	Subsidie Omgevingsdiensten NL 2025 VTH	– 5.452	– 3.000	0	0	0	0
	Overboeking ILT CER/NIS2	0	– 583	– 1.150	– 1.721	– 2.292	– 2.863
	Taakstelling subsidies	0	0	– 317	– 490	– 1.277	– 775
	Lagere generale problematiek ingezet voor cybersecurity	0	1.908	0	0	0	0
	RIVM informatiesysteem	– 1.071	0	0	0	0	0
	Diverse mutaties	400	– 455	– 133	– 133	– 133	– 133
2	Subsidies	5.202	3.000	0	0	0	0
	Subsidie Omgevingsdiensten NL 2025 VTH	5.202	3.000	0	0	0	0

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
3	Bijdragen aan Agentschappen	– 167	– 6.640	– 6.640	– 6.640	– 6.640	– 6.640
	RIVM vervoer gevaarlijke stoffen	*0*	*– 6.640*	*– 6.640*	*– 6.640*	*– 6.640*	*– 6.640*
	Diverse mutaties	– 167	0	0	0	0	0
	Bijdragen aan medeoverheden	250	0	0	0	0	0
Totaal		– 5.146	3.337	75	1.330	571	– 1.499

Toelichting

Artikel 22.01 Veiligheid chemische stoffen

1. Per saldo is het budget voor bijdragen aan agentschappen in 2024 met € 0,3 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 69,2 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - RIVM vervoer gevaarlijke stoffen: Dit betreft een interne herschikking voor de jaaropdracht aan RIVM. Dit is voor de programmakosten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, veiligheid stoffen en onderzoeken IJmond.
   - Radionuclidenlab: Vanaf 2025 wordt het opdrachtgeverschap van het radionuclidenlab onder artikel 22 verantwoord en niet meer de ANVS op artikel 97. Daarom gaat ook het budget vanuit de ANVS naar het RIVM-opdrachtenbudget.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
2. Per saldo is het budget voor bijdragen aan ZBO's/ RWT's in 2024 met € 1,3 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - LNV overboeking CTGB: Dit betreft een overboeking naar LNV voor de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden en Gewasbescherming.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Artikel 22.03 Veiligheid bedrijven en transport

– Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 10,1 miljoen verlaagd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 24,8 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - RIVM vervoer gevaarlijke stoffen: Dit betreft een interne herschikking ten behoeve van de jaaropdracht aan RIVM. Deze opdracht behelst ondermeer de categorieën Vervoer gevaarlijke stoffen, Cluster Veiligheid Stoffen en Onderzoeken Ijmond, Europees en internationale stoffenbeleid, nationale stoffenbeleid ZZS en Atlas».
   - Kasschuif VTH IBP Pijler 3 ICT: De implementatie en realisatiekosten van de ICT investeringen pijler 3 voor Vergunningverlening Toezicht en Handhaving (VTH) vinden later plaats. Vooral op het gebied van informatie-uitwisseling, datakwaliteit en ICT worden de uitgaven in latere jaren verwacht.
   - Subsidie Omgevingsdiensten NL 2025 VTH: Voor Milieu en regelgeving wordt er een subsidie aan Omgevingsdiensten Nederland VTH 2025 verstrekt. Hiervoor wordt € 5,5 miljoen in 2024 en € 3,0 miljoen in 2025 herschikt.
   - Overboeking ILT CER/NIS2: Er wordt budget overgemaakt naar artikel 24 (ILT) voor de kosten die de ILT maakt voor toezicht op en handhaving van de Europese richtlijnen CER en NIS2.

- Taakstelling subsidies: De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op het budget voor Asbest en buisleidingen en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.
- Lagere generale problematiek ingezet voor cybersecurity: in de begrotingsvoorbereiding 2025 was er een taakstelling opgelegd. De generale problematiek bleek lager dan verwacht, waardoor er middelen teruggaan naar de beleidsdirecties. Deze middelen zijn geschoven naar 2025 om in te zetten voor de cybersecurity opgave.
- RIVM informatiesysteem: overboeking naar bijdrage aan agentschappen voor de opdracht aan het RIVM voor de realisatie van een nieuw informatiesysteem dat de vergunningverlening van genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) ondersteunt ter vervanging van het bestaande informatiesysteem en het ontwikkelen van een tool voor reststromen.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

– Per saldo is het budget voor subsidies in 2024 met € 5,2 miljoen verhoogd en in 2025 met € 3,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
  - Subsidie Omgevingsdiensten NL 2025 VTH: Voor Milieu en regelgeving wordt er een subsidie aan Omgevingsdiensten Nederland VTH 2025. Hiervoor wordt € 5,2 miljoen intern herschikt in 2024 en € 3 miljoen in 2025.

– Per saldo is het budget voor bijdragen aan agentschappen in 2024 met € 0,2 miljoen verlaagd en in de periode 2025 t/m 2029 met € 33,2 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
  - RIVM vervoer gevaarlijke stoffen: Dit betreft een interne herschikking ten behoeve van de jaaropdracht aan RIVM. Deze opdracht behelst ondermeer de categorieën Vervoer gevaarlijke stoffen, Cluster Veiligheid Stoffen en Onderzoeken Ijmond, Europees en internationale stoffenbeleid, nationale stoffenbeleid ZZS en Atlas.
  - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

Tabel 189 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

23. Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**66.002**	**54.412**	**56.282**	**56.025**	59.954	**59.954**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	6.948	10.451	15.751	12.398	6.851	4.344
Nieuwe mutaties	1.366	1.568	1.556	– 459	– 944	– 944
Stand ontwerpbegroting 2025	**74.316**	**66.431**	**73.589**	**67.964**	**65.861**	**63.354**

Tabel 190 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
23.01	**Meteorologie en seismologie**	1.074	1.568	1.556	– 459	– 944	– 944
	Bijdrage aan agentschap	1.366	1.568	1.556	– 459	– 944	– 944
	Taakstelling apparaat	0	– 944	– 944	– 944	– 944	– 944
	Diverse Mutaties	1.366	2.512	2.500	485	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	– 292	0	0	0	0	0
	Diverse Mutaties	– 292	0	0	0	0	0
23.02	**Aardobservatie**	292	0	0	0	0	0
	Bijdrage aan agentschap	292	0	0	0	0	0
	Diverse Mutaties	292	0	0	0	0	0
Totaal		1.366	1.568	1.556	– 459	– 944	– 944

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor bijdrage aan agentschappen in 2024 met € 1,4 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 0,8 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - WaU-middelen 2024-2031: Het KNMI heeft WaU-middelen ontvangen van € 6,2 miljoen, die besteed gaan worden aan een project om kansverwachtingen voor lokale impact van (extreem) weer te genereren voor de korte en langere termijn, zodat de gevolgen kunnen worden beperkt.
   - Taakstelling apparaat: Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW en is voor de ILT verwerkt op de personele kosten.

Beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

Tabel 191 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24. Handhaving en toezicht	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**203.031**	**199.122**	**197.744**	**194.309**	**192.117**	**192.117**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	16.591	16.892	15.110	14.233	14.409	14.409
Nieuwe mutaties	3.353	4.729	4.201	5.863	7.384	8.419
Stand ontwerpbegroting 2025	**222.975**	**220.743**	**217.055**	**214.405**	**213.910**	**214.945**

Tabel 192 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
24.01	**Personele uitgaven**	**1.461**	**2.221**	**2.845**	**507**	**– 8.972**	**– 7.937**
1	*Eigen personeel*	*835*	*1.737*	*– 2.639*	*5.023*	*6.544*	*8.063*
	Aanpassing meerjarige reeksen		– 1.000	– 6.000			
	Taakstelling apparaat		– 2.296	– 2.296	– 2.296	– 2.296	– 2.296
	Cybersecurity CER/NIS2		2.350	3.859	5.379	6.900	8.419
	Taken Luchtvaart en Maritieme zaken	1.379	2.288	1.377	1.519	1.519	1.519
	Diverse mutaties	– 544	395	– 1.875	– 1.875	– 1.875	– 1.875
2	*Externe inhuur*	*626*	*484*	*5.484*	*– 4.516*	*– 15.516*	*– 16.000*
	Aanpassing meerjarige reeksen			5.000	– 5.000	– 16.000	– 16.000
	WaU-project	244	484	484	484	484	
	Diverse mutaties	382	0	0	0	0	0
24.02	**Materiële uitgaven**	**1.892**	**2.508**	**1.356**	**5.356**	**16.356**	**16.356**
1	*ICT*	*1.847*	*1.000*	*1.000*	*1.000*	*1.000*	*1.000*
	Aanpassing meerjarige reeksen		1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	Diverse mutaties	1.847	0	0	0	0	0
2	*Bijdragen aan SSO's*	*– 1.097*	*10.000*	*10.000*	*10.000*	*10.000*	*10.000*
	Aanpassing meerjarige reeksen		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	Herschikking bijdrage aan SSO's naar ICT	– 1.097					
3	*Overige materiële uitgaven*	*1.142*	*– 8.492*	*– 9.644*	*– 5.644*	*5.356*	*5.356*
	Aanpassing meerjarige reeksen		– 10.000	– 10.000	– 6.000	5.000	5.000
	KIWA compensatie	1.015	1.215				
	Diverse mutaties	127	293	356	356	356	356
Totaal		3.353	4.729	4.201	5.863	7.384	8.419

Toelichting

Artikel 24.01 Personele uitgaven

1. Per saldo is het budget voor Eigen personeel in 2024 met € 0,8 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 18,7 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Aanpassing meerjarige reeksen: In 2022 is de ILT overgegaan van agentschap naar een kasdienst. Op dat moment was de verdeling over de verschillende begrotingsinstrumenten nog onvoldoende duidelijk. Inmiddels is het beeld stabieler en kan de raming realistischer worden opgesteld. De verschuiving van personeel naar materieel heeft als doel om meerjarig een juist beeld te schetsen van de uitgaven voor o.a. ICT-kosten en SSO DICTU. Beiden zijn noodzakelijk voor de ICT-opgave die de ILT heeft. Met de verschuiving wordt het kader voor inhuur naar beneden bijgesteld. Dit is in lijn met de opgave om minder gebruik te maken van extern personeel en meer van eigen mensen. Deze mutatie verschuift geld tussen ieder instrument, waardoor deze in de tabel bij elk instrument terugkomt.
   - Taakstelling apparaat: Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW en is voor de ILT verwerkt op het eigen personeel.
   - Cybersecurity CER/NIS2: Er wordt vanuit verschillende beleidsartikelen budget overgemaakt naar artikel 24 (ILT) voor de kosten die de ILT maakt voor toezicht op en handhaving van de Europese richtlijnen CER en NIS2.

- Taken Luchtvaart en Maritieme zaken: voor de nieuwe taken die de ILT uitvoert op het beleidsterein van Luchtvaart en Maritieme zaken wordt geld overgeboekt vanuit artikel 17 en 18. Voor uchtvaart gaat dit om groundhandling requirements, windturbines, U-space, de regeling modelluchtvaartclubs- of verenigingen en vertical take off and landing. Voor Maritieme zaken gaat dit om LRIT taken, varend ontgassen, Fuel EU maritime, en het besluit bemanning zeeschepen.
- Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

2. Per saldo is het budget voor Externe inhuur in 2024 met € 0,6 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 30,1 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Aanpassing meerjarige reeksen: zie toelichting bij 1.
   - WaU-project: voor het gezamenlijke inspectieproject met de NVWA en RDI gericht op de veiligheid en conformiteit van fietsaccu's en incidenteel in 2024 voor vergunningverlening ontvangt de ILT budget vanuit de WaU (Werken aan Uitvoering) middelen.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Artikel 24.02 Materiële uitgaven

1. Per saldo is het budget voor ICT in 2024 met 1,8 miljoen verhoogd en in de periode 2025 t/m 2029 cumulatief met € 5,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
   - Aanpassing meerjarige reeksen: Zie toelichting bij 24.01
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
2. Per saldo is het budget voor Bijdragen aan SSO's in 2024 met € 1,1 miljoen verlaagd en in de periode 2025 t/m 2029 cumulatief met € 50,0 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
   - Aanpassing meerjarige reeksen: zie toelichting bij 24.01.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.
3. Per saldo is het budget voor Overige materiële uitgaven in 2024 met € 1,1 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 13,1 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Aanpassing meerjarige reeksen: zie toelichting bij 1.
   - KIWA compensatie: voor de compensatie die betaald wordt aan KIWA voor de niet kostendekkende tarieven voor vergunningverlening ontvangt de ILT budget vanuit artikel 14. KIWA voert een deel van de vergunningverlenende taken uit.
   - Diverse mutaties: Tot slot zijn er diverse kleine mutaties die het resterende verschil verklaren.

Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Tabel 193 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
25. Brede doeluitkering	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**1.052.276**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**	**1.052.388**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	60.894	47.489	47.489	47.489	47.489	47.489
Nieuwe mutaties	0	158.093	48.105	48.105	48.105	48.105
Stand ontwerpbegroting 2025	**1.113.170**	**1.257.970**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**	**1.147.982**

Tabel 194 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
25.01	**Brede doeluitkering**						
	Bijdrage Brede doeluitkering		158.141	158.141	158.141	158.141	158.141
	Taakstelling SPUKS BDU			– 109.988	– 109.988	– 109.988	– 109.988
	Diverse mutaties		– 48	– 48	– 48	– 48	– 48
Totaal		0	158.093	48.105	48.105	48.105	48.105

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor de Bijdragen Brede doeluitkering (BDU) in 2024 met € 158,1 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 790,5 miljoen verhoogd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
   - Overboeking Motie Bikker naar Brede doeluitkering: Er wordt € 158,1 miljoen overgeboekt van bijdragen mede-overheden naar de Brede doeluitkering (BDU). Het betreft een deel van de structurele reeks gelden van € 300,0 miljoen (Motie Bikker, (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29), bedoeld om de in 2024 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid van het vervoer structureel te verbeteren. Voor de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) komt € 72,9 miljoen structureel beschikbaar en voor de Vervoerregio Amsterdam (VRA) € 85,3 miljoen.
   - Taakstelling SPUKs BDU: In het hoofdlijnenakkoord van kabinet Schoof is opgenomen dat specifieke uitkeringen worden overgeheveld naar het Gemeente- of Provinciefonds met een budgetkorting van 10%. Dit betreft de verwerking van de korting op de bijdrage BDU.

Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

Tabel 195 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
26. Bijdrage Investeringfondsen	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**11.533.484**	**20.525.980**	**11.482.584**	**10.969.241**	**10.446.712**	**11.211.674**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	– 79.000	– 6.200	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	46.600	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	– 1.331.257	– 9.845.098	540.781	767.591	632.090	31.377
Nieuwe mutaties	403.820	– 201.444	240.173	477.612	551.432	509.267
Stand ontwerpbegroting 2025	**10.573.647**	**10.473.238**	**12.263.538**	**12.214.444**	**11.630.234**	**11.752.318**

Tabel 196 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
26.01	**Mobiliteitsfonds**	**59.284**	**63.630**	**75.951**	**61.502**	**62.542**	**57.805**
26.02	**Deltafonds**	**304.536**	**311.091**	**285.680**	**403.110**	**361.690**	**314.839**
Totaal		363.820	374.721	361.631	464.612	424.232	372.644

Toelichting
Voor een specificatie van de nieuwe mutaties wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van de begroting van het Mobiliteitsfonds (artikel 19) en het Deltafonds (artikel 6).

Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

Tabel 197 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97. Algemeen departement	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**48.709**	**48.327**	**48.251**	**47.412**	**47.067**	**47.034**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	11.969	2.662	2.403	2.533	1.818	1.817
Nieuwe mutaties	4.765	3.958	– 741	– 1.412	– 1.415	– 1.361
Stand ontwerpbegroting 2025	**65.443**	**54.947**	**49.913**	**48.533**	**47.470**	**47.490**

Tabel 198 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
97.01	**Algemeen departement**	**4.765**	**3.958**	**– 741**	**– 1.412**	**– 1.415**	**– 1.361**
	1. Opdrachten	3.373	5.758	1.066	396	395	448
	De verrekening van diverse interdepartementale verrekeningen	734	307	213	144	144	198
	NAVO-top		4.400				
	Loon en Prijsbijstelling	259	251	253	252	251	250
	DF overboeking Klimaatadaptie:	830	800	600			
	Circulaire Economie	1.550					
	2. Bijdragen aan Agentschappen	0	– 2.266	– 2.274	– 2.273	– 2.273	– 2.272
	Overheveling ANVS radionuclidenlab RIVM		– 2.266	– 2.274	– 2.273	– 2.273	– 2.272
	Diverse instrumenten	1.392	466	467	465	463	463
Totaal		4.765	3.958	– 741	– 1.412	– 1.415	– 1.361

Toelichting
1. Per saldo is het budget voor opdrachten in 2024 met € 3,4 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 8,1 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
   - Interdepartementale overboekingen: Diverse Interdepartementale overboekingen met name t.b.v. van de uitvoering van onderzoeken door PBL.

- NAVO-Top: Nederland is gastland voor de NAVO-top in 2025. In aanloop naar deze top worden additionele kosten gemaakt voor de logistieke voorbereidingen (huur locatie. hotelkamers etc.). Dit is de bijdrage aan IenW vanuit Buitenlandse zaken.
- Loon en Prijsbijstelling: De toedeling van de ontvangen prijsbijstelling 2024 van RWS voor DCC.
- DF overboeking Klimaatadaptie: voor de bijdrage aan het PBL onderzoeksprogramma klimaatadaptatie voor 'Herijking klimaatsimpact en risico's' 2024-2026» wordt budget overgeheveld vanuit het DF.
- Circulaire Economie: De financiering van het onderzoeksprogramma Monitoringen sturing Circulaire Economie 2024 door PBL vanuit art 21.

2. Per saldo is het budget voor Bijdragen aan Agentschappen cumulatief in de periode 2024 t/m 2029 met € 11,4 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt door de volgende mutatie:
– Radionuclidenlab: Een overheveling vanuit de ANVS naar artikel 22 omdat vanaf 2025 de opdrachtgeving omtrent het radionuclidenlab op artikel 22 wordt verantwoord.

Niet-beleidsartikel 98 Apparaatuitgaven Kerndepartement

Tabel 199 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

98. Personele uitgaven	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**467.459**	**443.303**	**436.691**	**410.805**	**402.146**	**397.914**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	1.600	2.055	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	44.899	41.153	38.002	24.732	22.647	22.469
Nieuwe mutaties	4.426	2.765	– 17.218	– 35.194	– 56.497	– 63.595
Stand ontwerpbegroting 2025	**518.384**	**489.276**	**457.475**	**400.343**	**368.296**	**356.788**

Tabel 200 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
98.01	**Personele uitgaven**	**2.817**	**1.828**	**– 18.089**	**– 37.584**	**– 56.841**	**– 66.299**
	1. Eigen personeel	3.326	2.374	– 19.683	– 38.474	– 57.381	– 66.839
	De verrekening van diverse interdepartementale verrekeningen	3.455	4.000	2.583	2.033	2.033	2.033
	Unit Instandhouding	374	748	748	748	748	748
	KTF Duurzame luchtvaart		200	200	200	200	200
	Inzet Circulaire Plasticketens	346	319	140	475	475	475
	Inzet gelden Nationaal GroeiFonds			400	340	440	500
	Middelen Klimaatfonds	351	576	842	576	576	459
	cybersecurity NIS2/CER		133	133	133	133	133
	Inhuur op vacatureruimte	– 1.450					
	Middelen Woningbouw (WOMO	250	250	250	250	250	
	Aanvullende post Stikstof			240	240	240	
	Taakstelling apparaat		– 3.852	– 3.852	– 3.852	– 3.852	– 3.852
	Taakstelling apparaat tranche 2026			– 21.367	– 39.617	– 58.624	– 67.535
	2. Externe inhuur	455	– 546	1.594	890	540	540
	De verrekening van diverse interdepartementale overboekingen	141	282				
	KTF Duurzame luchtvaart		550	550	550	550	550

Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
	Kasschuif Inzet gelden Nationaal GroeiFonds	– 1.054	– 350	1.054	350		
	Inhuur op vacatureruimte	1.450					
	Tijdelike Tolheffing	– 582	– 1.018				
	Luchtruimherziening	500					
	Taakstelling apparaat		– 10	– 10	– 10	– 10	– 10
	3. Postactieven						
	Corporate organisatieontwikkeling	– 964					
98.02	**Materiële uitgaven**	**8.041**	**916**	**1.696**	**1.396**	**546**	**546**
	4. ICT	– 5.045	840	1.590	1.290	440	440
	De verrekening van diverse interdepartementale verrekeningen	130	500	500	500	500	500
	Herschikking ICT	– 2.775					
	Kasschuif IGW	– 700	400	300			
	Kasschuif WAU middelen	– 1.700		850	850		
	Taakstelling apparaat		– 60	– 60	– 60	– 60	– 60
	5. Bijdrage aan Rijksbrede SSO's	2.775	0	0	0	0	0
	Herschikking ICT	2.775					
	6. Regulier materieel	3.768	32	47	47	47	47
	De verrekening van diverse interdepartementale verrekeningen	1.785	44	59	59	59	59
	Retour bijdrage rijksbrede beeld	1.019					
	Corporate organisatieontwikkeling	964					
	Taakstelling apparaat		– 12	– 12	– 12	– 12	– 12
	Diverse instrumenten	– 6.432	21	– 825	994	– 202	2.158
Totaal		4.426	2.765	– 17.218	– 35.194	– 56.497	– 63.595

Toelichting

1. Per saldo is het budget voor Eigen persoeneel in 2024 met € 4,2 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 32,8 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:

– Interdepartementale overboekingen: De verrekening van diverse interdepartementale overboekingen van o.a. bijdragen van EZK voor Maatwerk Industrie (Klimaatfonds), de uitvoering van de Rekenmeesterfunctie (PBL), bijdrage van Klimaat en Groene Groei (KF.) voor Uitvoeringslasten Kernenergie en verbrandingsinstallaties (AVI).
– Unit Instandhouding: Een bijdrage vanuit artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid aan de Unit Instandhouding;
– Duurzame luchtvaart: Dit betreft een bijdrage vanuit artikel 17 (Klimaattransitiefonds) voor personele inzet op duurzame luchtvaart;
– Klimaatopgave : Dit betreft een overboeking van artikel 21 voor de beleidsmatige vormgeving van klimaatmaatregelen in het kader van de nationale klimaatopgave van 55% CO2- reductie in 2030 en de versnelling van de transitie naar circulaire plasticketens;
– Nationaal GroeiFonds: Overboeking vanuit artikel 18 van middelen voor de uitvoeringskoten van het voorwaardelijke deel van het Nationaal GroeiFonds Maritiem Masterplan;
– Middelen Klimaatfonds: Vanuit het Klimaatfonds wordt budget ontvangen voor o.a. het verplichte Emissielabel, de inzet voor waterstof binnenvaart steunmaatregelen, verduurzaming van de zeevaart en waterstof, juridische ondersteuning;

– Cybersecurity: Vanuit artikel 22 wordt een bijdrage geleverd voor de uitvoering van cybersecurity NIS2/CER richtlijnen;
– Vacature ruimte: Door de krappe arbeidsmarkt wordt er ingehuurd op vacatureruimte;
– Woningbouw: Uit Woningbouw-middelen op het MF wordt voor 5 jaar budget overgeboekt naar de directie Wegen en Verkeersveiligheid ten behoeve van Uitvoeringskosten en juridische ondersteuning;
– Stikstofopgave: Vanuit de aanvullende post bij Financiën wordt budget ontvangen voor de Stikstofopgave o.a. voor 3 pilots voor verduurzaming van de zeevaart;
– Taakstelling apparaat:
Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW. De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt. Dit betreft de structurele invulling van het deel 2025.
– Taakstelling apparaat tranche 2026: Dit betreft de resterende opgave in 2026-2029 zoals hierboven toegelicht.

2. Per saldo is het budget voor Externe inhuur in 2024 met € 0,2 miljoen toegenomen en cumulatief neemt deze in de periode 2025 t/m 2029 met € 0,8 miljoen toe. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Interdepartementale overboekingen: De verrekening van een interdepartementale overboeking met het kader van het programma Maatwerk Industrie;
– Duurzame luchtvaart: Een bijdrage vanuit artikel 17 (Klimaattransitiefonds) voor personele inzet op duurzame luchtvaart;
– Kas- en VP schuif Nationaal Groeifonds: Een kas- en verplichtingenschuif van de middelen Nationaal GroeiFonds (NGF) om het tekort in latere jaren te dekken;
– Vacature ruimte: Door de krappe arbeidsmarkt wordt er ingehuurd op vacatureruimte;
– Tijdelijke Tolheffing: Dit betreft een actualisatie van het apparaatsbudget van Tijdelijke Tolheffing. Om aan te sluiten op de prognoses van mei 2024 wordt er € 1,1 miljoen overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds;
– Luchtruimherziening: Het betreft een kas overboeking van opdrachten luchtruimherziening (art 17) naar inhuur luchtruimherziening. Doordat een aantal opdrachten niet als inkoopopdracht maar als inhuuropdracht zijn vastgelegd;
– Taakstelling apparaat:
Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW. De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt. Dit betreft de structurele invulling van het deel 2025.

3. Per saldo wordt het budget Postactieven met € 1,4 miljoen verlaagd in 2024. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Organisatie ontwikkeling: Door de toename van corporate activiteiten in het kader van organisatie ontwikkeling is een herschikking noodzakelijk naar het materiele budget;
– Taakstelling Hoofdlijnenakkoord: Dit betreft de structurele invulling van het deel 2025.

4. Per saldo is het budget voor ICT in 2024 met € 3,7 miljoen gedaald en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 4,9 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Interdepartementale overboekingen: De verrekening van diverse interdepartementale overboekingen van o.a. bijdragen van EZK in het kader van de uitvoering van de Rekenmeesterfunctie (PBL);
– Herschikking ICT: Er wordt geld overgeboekt naar bijdrage aan Rijksbrede SSO's aangezien steeds vaker uitgaven voor kantoor automatisering worden uitbesteed aan Rijksbrede SSO's;
– Informatie Gedreven Werken: Door vertraagde aanbesteding Informatie Gedreven Werken (IGW) en Primair Proces Platform (PPP) is een kasschuif noodzakelijk;
– Kasschuif WAU middelen: Kasschuif WAU-middelen vanwege vertraging bij de aanbesteding Informatie Gedreven Werken (IGW) en Primair Proces Platform (PPP);
– Taakstelling apparaat:
  Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW. De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt. Dit betreft de structurele invulling van het deel 2025.

5. Per saldo neemt het budget voor Bijdrage Rijksbrede SSO's in 2024 toe met € 2,8 miljoen. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutaties:
– Herschikking ICT: Steeds vaker worden uitgaven voor kantoor automatisering uitbesteed aan Rijksbrede SSO's;

6. Per saldo is het budget voor Regulier Materieel in 2024 met € 3,2 miljoen verhoogd en cumulatief in de periode 2025 t/m 2029 met € 2,8 miljoen verhoogd. Dit wordt met name veroorzaakt door de volgende mutatie:
– Interdepartemenale overboekingen: De verrekening van diverse interdepartementale overboekingen van o.a. van BZK een bijdrage aan Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) voor de financiering van de Evaluatiecommissie omgevingswet (ECO) en een bijdrage van EZK aan het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) voor het uitvoeren van activiteiten ten behoeve van het Burgerforum.
– Retour bijdrage rijksbrede beeld: Dit betreft een overboeking van artikel 99 naar artikel 98. Bij de Voorjaarsnota is door alle directies een bijdrage gedaan voor de reservering bijdrage aan Oekraïne. Deze bijdrage aan Oekraïne ging niet door waardoor het geld terug naar artikel 98 wordt geboekt.
– Organisatie ontwikkeling: Door de toename van corporate activiteiten in het kader van organisatie ontwikkeling is een herschikking noodzakelijk naar het materiele budget;
– Taakstelling apparaat: Van de apparaatstaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van het kabinet-Schoof is de opgave van 2025 structureel verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van IenW. De resterende opgave in 2026-2029 is voor nu opgenomen onder artikel 98 en zal bij de 1e suppletoire begroting 2025 worden herschikt. Dit betreft de structurele invulling van het deel 2025.

Niet-beleidsartikel 99 Nog Onverdeeld

Tabel 201 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
99. Nominaal en Onvoorzien	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Stand ontwerpbegroting 2024	**7.800**	**6.600**	**6.600**	**6.600**	**6.600**	**7.038**
Mutatie Nota van Wijziging 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie amendement 2024	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2024	382.715	390.686	375.337	360.260	344.073	373.078
Nieuwe mutaties	– 390.515	– 397.286	– 381.937	– 366.860	– 350.673	– 380.116
Stand ontwerpbegroting 2025	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 202 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)							
Uitgaven		2024	2025	2026	2027	2028	2029
99.01	**Nog onverdeeld**	**– 390.515**	**– 397.286**	**– 381.937**	**– 366.860**	**– 350.673**	**– 380.116**
	LPO MF/DF	– 380.517	– 391.554	– 380.577	– 365.494	– 349.303	– 378.794
	LPO HXII	– 872	– 848	– 876	– 882	– 886	– 1.321
	NAVO-top		– 4.400				
	Diverse mutaties	– 9.126	– 484	– 484	– 484	– 484	– 1
Totaal		– 390.515	– 397.286	– 381.937	– 366.860	– 350.673	– 380.116

Toelichting

- Loon- en prijsbijstelling fondsen: jaarlijks wordt besloten of de overheidsuitgaven van de Rijksbegroting gecorrigeerd worden voor loon- en prijs ontwikkelingen. De toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2024 voor de fondsen is met de 1e suppletoire begroting 2024 op artikel 99 gezet en wordt nu overgeheveld naar het MF en DF.
- Loon- en prijsbijstelling HXII: Met de 1e suppletoire begroting was een deel van de ontvangen loon- en prijsbijstelling nog niet verdeeld over de artikelen. Deze mutatie verdeeld het restant van de ontvangen LPO voor HXII.
- NAVO top 2025: met de 1e suppletoire begroting 2024 is vanuit het ministerie van BZ € 4,4 miljoen overgeboekt voor de kosten die IenW maakt voor de organisatie van de NAVO top in 2025. Dit is destijds tijdelijk op artikel 99 gezet. Het budget wordt nu overgeheveld naar het MF, vanuit waar de middelen door RWS worden uitgegeven aan de logistieke voorbereidingen van de top.

6.4 Bijlage 4: Moties en toezeggingen

Deze bijlage bevat de stand van zaken van alle nieuwe moties en toezeggingen sinds de vorige begroting, de nog openstaande moties en toezeggingen uit voorgaande jaren en de moties en toezeggingen die sinds de vorige begroting zijn afgehandeld.

Tabel 203 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
34189-19 verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat privacygevoelige gegevens niet langer dan strikt noodzakelijk worden bewaard en de Kamer over de precieze invulling hiervan te informeren bij de aanbieding van de nadere uitwerking van het systeem,	Parlementair agenda punt [09-09-2015] - Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-12-2023] - Ontwerp van het uitvoerings- en handhavingsplan tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15
31936-497 verzoekt de regering, met spoed in overleg te treden met Schiphol over het opnemen van een stop op hoofdstuk 3-vliegtuigen in de eerstvolgende reconsultatie voor nieuwe tarieven; verzoekt de regering tevens, zich in te zetten voor uitbreiding van EU-brede geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen ten aanzien van	Parlementair agenda punt [04-07-2018] - Luchtvaart	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-10-2023] - Kamerbrief leefomgevingskwaliteit luchthavens van nationale betekenis
lawaaiige vliegtuigen (EU-verordening 598/2014) en te bezien welke vliegtuigen in de toekomst in categorieën komen die binnen de ruimte van de (lid)staat vallen om geluidgerelateerde beperkingen op te leggen,		
verzoekt de regering om voorts, indien dit in de komende jaren niet haalbaar blijkt, te pleiten voor uitbreiding van de nationale bevoegdheden; verzoekt de regering verder om de Tweede Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling I&W te rapporteren,		
28089-161 verzoekt de regering, om de onderzoeken die nodig zijn om de criteria voor gebiedsspecifiek beleid vast te stellen, versneld te laten uitvoeren, en de resultaten hiervan voor de zomer van 2020 te publiceren	Parlementair agenda punt [12-12-2019] - Rapporten ILT en RIVM over GenX/Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie	29-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
29398-861 verzoekt de regering, alles in het werk te stellen om in het belang van de verkeersveiligheid zo snel mogelijk de snelwegverlichting 's nachts in te schakelen, zo mogelijk al komend winterseizoen bij ongunstige weersomstandigheden in combinatie met monitoring,	Parlementair agenda punt [12-10-2020] - Verkeersveiligheid	09-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-11-2022] - Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken
35570-XII-31 verzoekt de regering,	Parlementair agenda punt [19-11-2020] - Begrotingsbehandeling IenW	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Ontwikkelingen van het spoorgoederenvervoer
– te onderzoeken of en hoe licht goederenvervoer gecombineerd kan worden met passagiersvervoer in treinen zoals onder andere voorgesteld in de concepten van het TurboPlan2020:		
– daarbij te betrekken hoe treinen, stations en de wet- en regelgeving aangepast moeten worden;		
– de Kamer hierover voor het AO MIRT in het voorjaar 2021 te informeren,		
35570-A-23 verzoekt de regering, in gesprek te gaan met de betrokken partijen om te bezien hoe de dreigende impasse kan worden doorbroken en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
35591-11 verzoekt de regering om hierbij ook de mogelijkheid te bezien van het instellen van een Intelligente Snelheidsbegrenzer (ISB) als blijkt dat mensen op structurele basis veel te hard hebben gereden en de Kamer hierover te informeren;	Parlementair agenda punt [10-02-2021] - Aanpak van hufterig gedrag in het verkeer	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-04-2022] - Stand van zaken verkeersveiligheid
27858-548 verzoekt de regering, de informatie- en voorlichtingspositie van de aanpak onder te brengen bij het Kennis- en Adviescentrum Dierplagen (KAD)	Parlementair agenda punt [20-05-2021] - Gewasbeschermingsmiddelen	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-10-2023] - Strategisch Kader Biociden en stand van zaken programma IPM-knaagdierbeheersing
29398-947 verzoekt de regering, om bij een monitoring te bezien of het mogelijk is de maatregelen voor het wegverkeer te verlichten, bijvoorbeeld met maatwerk in de spits, uitzonderingen voor hulpdiensten en het ov of trajectcontrole, binnen de grenzen van wat veilig mogelijk is	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	16-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
29398-949 verzoekt de regering, om samen met de fietsersbond, fietsleveranciers en andere stakeholders te onderzoeken welke invloed andere weggebruikers hebben op de veiligheid van fietsers in het algemeen en e-bikers in het bijzonder, en hierover de Kamer te informeren	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
32852-168 verzoekt de regering, om, als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad, de importheffing op buitenlands restafval te heroverwegen, en de Kamer voor de begrotingsbehandeling hierover te informeren, zo mogelijk in de vorm van een alternatief voorstel,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	18-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-07-2023] - Diverse onderwerpen ten aanzien van verbranden en storten

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-162 verzoekt de regering, wanneer er inderdaad banen verdwijnen een afvalwerknemersfonds op te zetten om werknemers te steunen, en de Kamer regelmatig over de stand van zaken te informeren,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - Circulaire Economie	22-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-07-2023] - Diverse onderwerpen ten aanzien van verbranden en storten
35570-A-78 verzoekt de regering, om bij Rijkswaterstaat de areaaldata voor de objectcategorieën bruggen, sluizen en stuwen op orde te laten brengen voor het einde van 2022,	Parlementair agenda punt [24-06-2021] - MIRT	04-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-07-2023] - Voortgang Ontwikkelplan Assetmanagement IenW (RWS- netwerken)
31936-885 verzoekt de Minister, om in het algemeen belang van de veiligheid een leidende rol te nemen in het evalueren en gelijktrekken van het beleid ten aanzien van ontheffingen in de 20 kilometerzone rondom Schiphol tussen de provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland, zodat de veiligheid van passagiers en burgers op de grond beter wordt gewaarborgd,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vliegveiligheid	04-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-07-2023] - Motie Van der Plas inzake provinciale ontheffingen omgeving Schiphol
35925-XII-24 verzoekt de regering de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden en de Kamer hierover in Q1–2022 te informeren,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	26-05-2023 Afgedaan met: In het najaar van 2022 is de Kamer over de resultaten van het onderzoek geïnformeerd. De motie is daarmee afgedaan.
35925-XII-60 verzoekt de regering om aan de hand van een aantal concrete voorbeeld-projecten een onafhankelijke analyse uit te laten voeren naar de mogelijke besparingen, baten en kosten die een dubbele doelstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en waterveiligheid met zich meebrengt op verschillende beleidsterreinen voor alle overheden, uitgedrukt in monetaire waarde,	Parlementair agenda punt [22-11-2021] - Water	12-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-10-2023] - Onafhankelijke analyse kosten en baten dubbele doelstelling voor de ruimtelijke kwaliteit en waterveiligheid
31409-344 verzoekt de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor dit soort installaties actief te ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering,	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2023] - Stand van zaken varend ontgassen
29984-967 verzoekt de regering om meer aandacht te besteden aan communicatie met omwonenden bij het aanpakken van de trillingsproblematiek, al dan niet in overleg met de gemeenten waarin werkzaamheden aan het spoor plaatsvinden,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	18-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-06-2023] - Kamerbrief Stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen
28089-201 verzoekt de regering, om samen met de diverse inkoopafdelingen van het Rijk in kaart te brengen waar de inkoop van pfas-houdende producten zo ver mogelijk kan worden ingeperkt,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	01-12-2023 Afgedaan met: motie zal worden afgehandeld door BZK.
35910-15 verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Derde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken najaar 2023)
35910-17 verzoekt de regering in het vormgeven van het meerjarenprogramma voor de terugsluisregeling te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	18-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-07-2023] - Effectstudies CO2-differentiatie vrachtwagenheffing en concept-meerjarenprogramma verduurzaming
35910-20 verzoekt de regering om te zorgen voor een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en bij distributiecentra, en daarbij de netbeheerders te betrekken,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-06-2023] - Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens
31936-931 verzoekt de regering de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en hen daarover te consulteren,	Parlementair agenda punt [15-03-2022] - Luchtvaart	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2023] - Vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
35925-A-68 verzoekt de regering zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk; verzoekt de regering een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF;	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Voortgang onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn
35925-A-57 verzoekt de regering bij opname in het TEN-T-netwerk de Lelylijn toe te voegen aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Voortgang onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn
30175-403 verzoekt de regering om met gemeenten/VNG in gesprek te gaan om van gevoeligebestemmingenbeleid de algemene praktijk te maken, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-06-2023] - Beantwoording Kamervragen over het bericht Een groenstrook is niet genoeg
32852-201 verzoekt de regering om in de uit de UPV's voortvloeiende ministeriële regelingen en AMvB's ook doelen op te nemen die hoger op de R-ladder staan, zoals het	Parlementair agenda punt [01-06-2022] - Circulaire economie	24-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2023] - Doorontwikkeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
makkelijker en aantrekkelijker maken van reparatie door goed productontwerp en het faciliteren van een goede reparatie-infrastructuur,		
32852-202 verzoekt de regering in 2022 de volgende punten in de UPV te verwerken: –een stimulans om producten te ontwerpen conform de R-ladder; –een stimulans om de kwaliteit van producten te verhogen; –checks-and-balances zodat alle schakels van de grondstoffenketen gelijkwaardig invloed hebben op de inrichting van de keten,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Circulaire economie	24-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2023] - Doorontwikkeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)
29398-1007 verzoekt de regering het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden	Parlementair agenda punt [22-06-2022] - Verkeersveiligheid	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
27625-574 verzoekt de regering om bij de uitwerking van het principe «water en bodem worden sturend bij ruimtelijke planvorming» kwantitatieve risicoprofielen, inclusief een doorkijk naar de langere termijn, op te leveren voor potentiële woningbouwlocaties met een duidelijk onderscheid tussen hevige regenval, wateroverlast, en doorbraken van de primaire keringen, een overstromingsramp	Parlementair agenda punt [22-06-2022] - Water	08-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-11-2022] - Water en Bodem sturend
28089-239 verzoekt de regering met Tata Steel en de provincie Noord-Holland te onderzoeken of vooruitlopend op het groenstaalplan extra milieu- en gezondheidswinst te realiseren is, bijvoorbeeld door het al eerder sluiten van bedrijfsactiviteiten, zoals de Kooksfabriek 2, en/of het uitvoeren van extra maatregelen bovenop de roadmap	Parlementair agenda punt [29-06-2022] - Externe veiligheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
28089-233 verzoekt de regering met de Vlaamse overheid keiharde afspraken te maken om de vervuiling door onder andere pfas en plastic korrels in de Westerschelde terug te dringen	Parlementair agenda punt [29-06-2022] - Externe veiligheid	31-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2023] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2023
28089-235 verzoekt de regering om samen met het RIVM op zo kort mogelijke termijn tot concrete kwantitatieve waardes te komen voor deze stoffen en hier vervolgens op te handhaven	Parlementair agenda punt [29-06-2022] - Externe veiligheid	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
35756-17 verzoekt de regering, in lijn met de eerdere campagne tegen het particulier gebruik van glyfosaat, samen te werken met tuincentra en andere verkooppunten teneinde een campagne tegen het gebruik van chloor en azijn als onkruidbestrijder te organiseren, en gaat over tot de orde van de dag	Parlementair agenda punt [29-06-2022] - Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (grondslag voor maatregelen inzake het (particulier) gebruik van gewasbeschermingsmiddelen	12-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-03-2023] - Vervolg geamendeerde wetsvoorstel gewasbescherming en biociden en moties over gewasbeschermingsmiddelen
31305-358 verzoekt de regering om te voorkomen dat inwoners van landelijke gebieden onevenredig hoge kosten moeten betalen ten opzichte van het huidige systeem	Parlementair agenda punt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	18-09-2023 Afgedaan met: brief van Ministerie van Financiën over Onderzoeken Betalen naar Gebruik van 07-09-2023
31936-976 verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van de productie, opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken	Parlementair agenda punt [07-07-2022] - Duurzame Luchtvaart	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-10-2023] - Verzamelbrief luchtvaart
36108-8 verzoekt het kabinet er bij KLM op aan te dringen dat er een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel wordt opgesteld,	Wetgevingsoverleg Derde incidentele suppletoire begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM op 30 mei 2022	15-06-2023 Afgedaan met: Beantwoord door financiën op 31 mei 2023
31409-358 verzoekt de regering om te onderzoeken onder welke voorwaarden er voor de Amsterdamse haven een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan worden aangelegd en het gesprek met de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten hierover te intensiveren	Parlementair agenda punt [06-09-2022] - Maritiem	11-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-10-2023] - Onderzoeksrapport havenbekken Houtrakpolder
22112-3483 verzoekt de regering om met een plan te komen voor de verduurzaming, en specifiek de walstroominfrastructuur, van koeltransport, en hier zowel de transportsector als de landbouw-, tuinbouw- en visserijsector bij te betrekken	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer (22 112, nr. 3434)	11-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-12-2023] - Kamerbrief Aanbieding van het plan van aanpak voor de verduurzaming van geconditioneerd transport
23645-777 verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre er sprake is van een gelijk speelveld voor alle mobiliteitskaartaanbieders, het nieuwe referentieaanbod van de concessiehouder per 2023 hierin mee te nemen en de Kamer in het voorjaar van 2023 hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [28-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
29984-998 verzoekt de regering een plan van aanpak op te stellen voor de verbetering van spoorgoederenvervoer en daar de aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor in mee te nemen,	Parlementair agenda punt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
36200-III-9 verzoekt de regering in de afweging omtrent de inzet van het regeringsvliegtuig nadrukkelijker alternatieven als vervoer per trein, auto en lijnvlucht aan de orde te laten komen, en om daarbij in elk geval te allen tijde te proberen te voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt en hierbij ook de mogelijkheid van verandering van de standplaats te betrekken,	Begroting Algemene Zaken en begroting Koning 2023 11 oktober 2022	28-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Aanpassing gebruik regeringsvliegtuig
35925-A-85 verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen om de dubbele bemensing van de pont zo snel mogelijk te realiseren. verzoekt de regering het fiets-voetveer over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen te handhaven tot het moment van de realisatie van een alternatief	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - MIRT	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
23645-771 verzoekt de regering de voorschriften die zij aan de tarieven verbindt in het licht van de nieuwe concessie te heroverwegen en daarbij de mogelijkheid om de tariefbevoegdheid niet langer geheel te mandateren aan de NS mee te nemen, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
29984-1009 verzoekt de regering voor de inwerkingtreding van dit element in de HRN-concessie vanaf 2025 als streefdatum te hanteren,	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
29984-1010 verzoekt de regering in kaart te brengen hoe landelijke en regionale tariefintegratie, waaronder noodzakelijke wijzigingen in wet- en regel-geving, bewerkstelligd kan worden	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
29984-1011 verzoekt de regering een plan B voor te bereiden en dat met de Kamer te delen uiterlijk in het eerste kwartaal van volgend jaar, gericht op het borgen van beschikbaarheid van het treinvervoer en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	09-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-06-2023] - Voorgenomen hoofdrailnetconcessie en plan B
29984-1013 verzoekt de regering alle bestaande internationale verbindingen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen met dezelfde omvang en frequentie als nu op te nemen in de nieuwe HRN-concessie	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	26-05-2023 Afgedaan met: Per brief (Kamerstukken II, 2022-23, 29984, nr. 1090) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang en het vervolgproces. Daarmee is deze motie afgedaan.
29984-1015 verzoekt het kabinet om in de nieuwe concessie een bepaling uit te werken om te kunnen sturen op de overzichtelijkheid van de prijs-structuur, deze aan de Kamer voor te leggen en deze na conclaaf met de Kamer op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	23-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-08-2023] - Brief Tweede Kamer aanbieding ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1016 verzoekt het kabinet een key performance indicator uit te werken om te sturen op het rijden van voldoende treinen met genoeg zitplaatsen in de eerste helft van de ochtend of de tweede helft van de avond, deze voor te leggen aan de Kamer en na conclaaf met de Kamer op te nemen in het nieuwe programma van eisen	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-08-2023] - Brief Tweede Kamer aanbieding ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1020 verzoekt de regering om de internationale lijnen niet aan te besteden in open toegang, maar onderhands te gunnen aan de Nederlandse Spoorwegen	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	26-05-2023 Afgedaan met: Per brief (Kamerstukken II, 2022-23, 29984, nr. 1090) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang en het vervolgproces. Daarmee is deze motie afgedaan.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
29984-1022 verzoekt de regering om werk te maken van het creëren van de kaders die nodig zijn om aanvragen voor opentoegangvervoer te accommoderen	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Kamerbrief Rapport over aanvullende kaders voor open toegang op het spoor
29984-1026 verzoekt de regering om in de onderhandelingen met NS de inzet op de minimumfrequentie per station te verhogen van één keer naar twee keer per uur op alle dagen tot middernacht en in de concessie te streven naar een minimum van vier keer per uur op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur voor alle stations op trajecten waar hiervoor voldoende infracapaciteit beschikbaar is,	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1027 verzoekt de regering in het programma van eisen voor de IC-verbinding naar België en als inzet voor de gesprekken met België drie intercity's per uur op te nemen: twee snelle verbindingen naar Amsterdam en één naar Breda en (zodra infrastructuurcapaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-08-2023] - Brief Tweede Kamer aanbieding ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1028 verzoekt de regering voor internationale concessietreinen zo veel mogelijk in overleg met de buurlanden dezelfde eisen te laten gelden als voor binnenlandse treinen ten aanzien van KPI's, tarieven, toegankelijkheid en geld terug bij vertraging	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1030 verzoekt de regering in het programma van eisen het nachtnet in het weekend in stappen uit te breiden naar alle landsdelen en als eerste stap de nachttreinen die momenteel door regionale overheden worden ingekocht en hun bestaansrecht hebben bewezen vanaf de start van de concessie op te nemen in de volumedefinitie van de concessie	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1036 verzoekt het kabinet in het programma van eisen voor de KPI's reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel naast de landelijke KPI ook een bodemwaarde op te nemen die op elk traject afzonderlijk moet worden gehaald en deze prestaties per traject elk kwartaal te laten publiceren,	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	21-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2022] - Wijzigingen Programma van Eisen nieuwe Hoofdrailnetconcessie n.a.v. CD's 1 november 2022
29984-1037 verzoekt het kabinet voor ingang van de nieuwe concessie de verantwoor-delijkheden van de concessiehouder ten aanzien van fietsparkeerplekken vast te leggen en juridisch te borgen	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-08-2023] - Brief Tweede Kamer aanbieding ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1045 verzoekt het kabinet in de gesprekken met de potentiële concessiehouder af te dwingen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbetert,	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1049 verzoekt de regering in NOVB-verband voor de start van de concessie afspraken te maken om voor alle spoorconcessies de geld-terug-bij-vertragingsregeling ook te laten gelden bij overstappen tussen verschil-lende spoorvervoerders,	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	17-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
29984-1050 verzoekt de regering in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS zich aansluit bij het minimumtarief zoals is opgenomen in het landelijke tarievenkader van de decentrale concessieverleners	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
29984-1052 verzoekt de regering in het NOVB afspraken te maken over gratis reizen voor kinderen (Kids Vrij) en in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS trajectabonnementen aan scholieren aanbiedt tegen gereduceerd tarief	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36200-XII-14 verzoekt de regering te onderzoeken of bij de herziening van het Bouwbesluit door de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening maatregelen genomen kunnen worden die leiden tot slimmer watergebruik,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	04-07-2023 Afgedaan met: Afgedaan door VRO op 28 juni 2023
36200-XII-19 verzoekt bij het opstellen van het nationaal innovatieprogramma voor de landbouw innovaties ook te toetsen en te beoordelen op KRW-doelbereik,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Voortgang Kaderrichtlijn Water
36200-XII-25 verzoekt de regering de verkoop aan en het gebruik van glyfosaat door particulieren te verbieden,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	08-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-03-2023] - Vervolg geamendeerde wetsvoorstel gewasbescherming en biociden en moties over gewasbeschermingsmiddelen
36200-XII-26 verzoekt de regering om in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging de haalbaarheid en de kosten en baten van de «Hollandkering» op de waterveiligheid van Rijnmond-Drechtsteden en het gebied daaromheen op korte termijn te onderzoeken en de resultaten voor te leggen aan de Tweede Kamer,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
36200-XII-27 verzoekt de regering het verminderen – en bij voorkeur het voorkomen – van laagwaardig gebruik van (drink)water nadrukkelijk te betrekken bij de verdere uitwerking van het industriebeleid,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	12-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
36200-IV-18 verzoekt de regering om samen met de lokale besturen, Rijkswaterstaat en de deltacommissaris in kaart te brengen wat er nodig is aan klimaatadaptatieve maatregelen voor de BES-eilanden en over deze thematiek ook met de landen in gesprek te gaan,	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	10-01-2024 Afgedaan met: Kamerbrief van BZK 7 november 2023 Kabinetsreactie adviesrapport «Het is nooit te laat»
36200-IV-26 verzoekt de regering om, in navolging van het breed ingestoken onderzoek van het Instituut voor Milieuvraagstukken, onderzoeken naar de gevolgen van de klimaatcrisis voor Bonaire, Statia en Saba zo snel mogelijk te (laten) uitvoeren, en daarin ook de gevolgen mee te nemen voor de cultuur, het cultureel erfgoed, de volksgezondheid, de leefomgevingen en de economie; verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen in het uitvoeren van soortgelijke onderzoeken en beleid,	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
36200-A-15 verzoekt de regering om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen en voldoende uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-20 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe vanuit het MIRT-fonds 10 miljoen euro geïnvesteerd kan worden in weginfrastructuur voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	17-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-21 verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 het PBL te laten onderzoeken hoe de auto en het ov toegankelijker kunnen worden gemaakt voor lage inkomens,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-23 verzoekt de regering dit te betrekken in de verdere gesprekken over het elektrificeren en doortrekken van de spoorlijn Zwolle-Twente-Münster om deze ook na 2028 operationeel te houden,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	04-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-24 verzoekt de regering om een groter deel van het investeringspakket voor toekomstige infrastructuur te reserveren voor het oplossen van knelpunten in bestaande ov-infrastructuur in de regio,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	04-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-25 verzoekt de regering hiervoor bij het voorjaars-MIRT 2023 met een concrete routekaart te komen,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	07-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-31 verzoekt het kabinet een bod van de regio voor de Bodegravenboog serieus te bezien en daarbij een werkende parallelstructuur inclusief extra op- en afrit bij Bodegraven mee te nemen; verzoekt het kabinet in overleg met provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-32 verzoekt het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorge-nomen acties te informeren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	26-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36200-A-33 verzoekt het kabinet te bezien of een keervoorziening in de vorm van een passeerstrook bij Harderwijk op termijn een oplossing zou kunnen zijn, daarbij rekening houdend met de langetermijnambitie op deze ic-verbinding, en duidelijk te maken wat een logische eerstvolgende stap zou zijn in dit proces,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	08-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-34 verzoekt het kabinet voor 1 januari 2023 een plan van aanpak te maken voor de overlast voor woon-werkverkeer, en voor diezelfde datum duidelijkheid te verschaffen over de inzet van de hulpdiensten op Goeree-Overflakkee,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-36 verzoekt het kabinet op korte termijn aan te dringen op het belang van het zo snel mogelijk opschalen op het traject Breda-Amsterdam; verzoekt het kabinet in die gesprekken aan te geven dat als de NS goodwill wil kweken richting de nieuwe concessieverlening het vanaf de zomer van 2023 kwartaallijks rapporteren van punctualiteitscijfers, zitplaatskans en algemeen klantoordeel op trajectniveau een noodzakelijke eerste stap is,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	19-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-06-2023] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2022
36200-A-41 verzoekt de regering de toepassing van dergelijke maatregelen te onderzoeken voor andere zeer verkeersonveilige N-wegen, waaronder de N9, N18, N35, N36, N48 en N59, en de Kamer over haar bevindingen te informeren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023
36200-A-42 verzoekt de regering samen met provincies de mogelijkheden in kaart te brengen om meer grip op de concessie(kosten) te krijgen, en daarbij het wijzigen van de concessies door het in eigen bezit nemen van vervoers-middelen, bedrijfspanden, zoals parkeerplaatsen of garages, en het in eigen dienst nemen van chauffeurs te betrekken,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-01-2024] - Kamerbrief inz. reactie op moties over onderzoeken wettelijke belemmeringen oprichting provinciale vervoersbedrijven en motie over het in kaart brengen van mogelijkheden voor meer grip concessie
36200-A-43 verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland om te onderzoeken of en hoe het Rijk kan ondersteunen bij de instandhouding van de Zeelandbrug,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	08-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-45 verzoekt de regering de toegezegde tijdelijke rijbaanscheiding op de N50 zo vroeg mogelijk in 2023 te realiseren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-A-57 verzoekt de regering uiteen te zetten hoe HOV-maatregelen en fietsverbin-dingen kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de Groene Metropool-regio Arnhem-Nijmegen en de regio Foodvalley en inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	11-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-XII-44 verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe de Wegenverkeerswet kan worden gewijzigd zodat deze bestuurders een levenslange rijontzegging kunnen krijgen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - Moties zware verkeersovertreders
36200-XII-45 verzoekt de regering om de gemeentelijke plankaarten met locaties van laadpalen op provincieniveau in kaart te brengen voor de komende twee jaar, het groeipad tot 2030 hierbij te betrekken en daarbij onderscheid te maken tussen private en publieke laadpalen en langzaam- en snellaad-punten; verzoekt de regering de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2023 en vervolgens halfjaarlijks te informeren, zowel kwalitatief als kwantitatief,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-06-2023] - Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens
36200-XII-54 verzoekt de regering de regeling voor CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit op de kortst mogelijke termijn, bijvoorbeeld als onderdeel van het klimaatpakket van de Voorjaarsnota, te voorzien van meer ambitie; verzoekt de regering deze regeling zo snel mogelijk in werking te laten treden, al dan niet via een alternatief wet- of regelgevend traject;	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	28-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-08-2023] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector
36200-XII-55 verzoekt de regering een permanent afwegingskader op te stellen met criteria waar een rijksbijdrage aan infrastructuur in bezit van decentrale overheden gepast is, daar waar deze bijdraagt aan nationale publieke doelen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	23-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-XII-60 verzoekt de regering om in overleg te gaan met de NLA en de ILT, samen met het Ministerie van SZW, om te verkennen hoe er tot een periodieke controle voor de arbeidsomstandigheden op Schiphol kan worden gekomen; verzoekt de regering de Arbeidsinspectie te verzoeken tot minimaal een jaarlijkse controle en het resultaat daarvan met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	24-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-10-2023] - Verzamelbrief luchtvaart

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36200-XII-62 verzoekt het kabinet om zich in EU-verband in te spannen voor de totstandkoming van een Europese havenstrategie om onszelf enerzijds te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden en anderzijds onze havens concurrerend te houden; verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie wettelijke afspraken in Europees verband over toegestane maximale participatie door buitenlandse (staats)bedrijven en over de verschillende typen haveninfrastructuur die in publieke en/of Europese handen zouden moeten blijven, worden opgenomen; verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie afspraken tussen havens en lidstaten in Europees verband over de omgang met buitenlandse investeringen worden opgenomen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	28-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
36200-XII-64 verzoekt de regering om op zo kort mogelijke termijn in gesprek te gaan met de ov-bedrijven om de consequenties van de energiecrisis in kaart te brengen, hierbij af te wegen welke compensatieafspraken door het Rijk mogelijk zijn, en de Kamer daarover te informeren,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	26-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2023] - Gesprekken met OV-sector n.a.v. NOVB-conferentie
36200-XII-67 verzoekt de regering om te onderzoeken welke maatschappelijke kosten die de luchtvaart nu veroorzaakt niet of onvoldoende worden gedekt door belastingen, heffingen, pacht of andere afdrachten van de luchtvaart,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-12-2023] - Verzamelbrief Luchtvaart: studie Prijs van een vliegreis, registratie zakelijk vliegen en TaxiBots
36200-XII-69 verzoekt de regering de huidige wet- en regelgeving op de kortst mogelijke termijn in lijn te brengen met de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV, en de Kamer hierover voor de zomer 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Voortgang uitvoering Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer
36200-XII-70 verzoekt de regering met de provincie Gelderland in gesprek te gaan om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om alsnog bij de volgende concessiewisseling te komen tot een (rolstoel)toegankelijk toilet in elke trein en te bezien hoe het Rijk daaraan kan bijdragen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Voortgang uitvoering Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer
36200-XII-71 verzoekt de regering in overleg met de VNG te bezien hoe in de model-APV die wordt opgesteld een vergunningsplicht kan worden opgenomen; verzoekt de regering voorts in kaart te brengen op welke wijze meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten verwezenlijkt kan worden, waarbij aanscherping van wet- en regelgeving betrokken wordt,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	02-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-07-2023] - Deelscooters model-APV en inclusiviteit deelmobiliteit
36200-XII-86 verzoekt de regering met een positieve grondhouding met de bestuurlijke partners in beeld te brengen welke aanpassingen noodzakelijk zijn voor de inpassing van stations bij Barneveld-Noord en Stroe op de lijn Apeldoorn-Amersfoort met bijbehorende sprinterverbinding, en de Kamer voor het volgende commissiedebat MIRT te informeren over de mogelijkheden,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-01-2023] - Uitkomsten van de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van 14 december 2022
36200-XII-89 verzoekt het kabinet de toekomstige bereikbaarheid, waaronder de N33, van het Eemsdeltagebied mee te nemen in de Toekomstagenda Groningen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-XII-91 verzoekt de regering te onderzoeken hoe lichte elektrische voertuigen meer kunnen worden gestimuleerd voor woon-werkverkeer,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	24-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-01-2024] - Toezeggingen en moties duurzaam vervoer
36200-XII-96 verzoekt het kabinet eindelijk werk te maken van de verbreding van de N50, en de Kamer over de uitkomsten te informeren,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
36200-XII-100 verzoekt de regering om in 2023 €150.000 te investeren uit artikel 17 Luchtvaart in een omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport en te onderzoeken of en hoe eenzelfde bedrag in 2024, 2025 en 2026 gereserveerd kan worden,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	27-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2023] - Verzamelbrief Luchtvaart
36200-XII-102 verzoekt de regering de effecten van de transitie naar een circulaire economie op ontwikkelingslanden in kaart te brengen en te komen met voorstellen om de negatieve effecten daarvan te ondervangen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	28-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-02-2024] - Verzamelbrief circulaire economie
30015-109 verzoekt het kabinet om duidelijk inzichtelijk te maken en af te bakenen wie welke bevoegdheden heeft in het privaat-publieke systeem van de kwaliteitsborging bij bodemintermediairs,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer (30 015, 106)	27-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-07-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-220 verzoekt de regering om in de verbetervoorstellen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ook een voorstel te doen voor het verbeteren van de positie van gemeenten door hun een formele rol te geven in de UPV's waarbij ervoor wordt gezorgd dat de verantwoorde-lijkheid en kosten niet worden afgewenteld van producenten naar gemeenten en inwoners,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Circulaire Economie	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-09-2023] - Kamerbrief moties en onderzoeken textiel
32852-221 verzoekt de regering in navolging van Frankrijk en in overleg met buurlanden voorbereidingen te treffen om zo spoedig mogelijk te komen tot nationale wetgeving waarin het vernietigen van niet-verkochte goederen wordt verboden en tevens te komen tot nationale wetgeving waarin het recht op reparatie wordt geregeld,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Circulaire Economie	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2023] - Motie Van der Graaf (CU) over nationaal verbod op vernietiging niet-verkochte goederen en over nationaal recht op reparatie
22112-3559 verzoekt het kabinet om alles op alles te zetten om de administratieve lasten voor mkb'ers te beperken; verzoekt het kabinet om in gesprek te gaan met het Nederlandse mkb om te kijken hoe dit tot stand kan worden gebracht,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	31-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-05-2024] - Uitkomsten EU onderhandelingen Ecodesign en reparatie en juridisch onderzoek n.a.v. motie Van der Graaf
22112-3562 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Europese Commissie over de mogelijkheid om dierenwelzijn in het productpaspoort op te nemen,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	23-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
22112-3563 verzoekt de regering in Europa te pleiten om een ambitieus percentage gerecycled textiel in nieuwe kleding te verplichten en daarbij in te zetten op vezel-tot-vezelrecycling,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	23-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
31521-123 verzoekt de regering knelpunten weg te nemen die mensen ervan weerhouden om chauffeur te worden, door bijvoorbeeld rekening te houden met eerder verworven competenties,	Tweeminutendebat Leerlingenvervoer op 19 oktober 2022	10-01-2024 Afgedaan met: Brief VWS 18 december 2023 Kamerbrief over Verbeteragenda Doelgroepenvervoer
31521-129 verzoekt de regering om aan tafel te gaan met KNV Zorgvervoer en Taxi om de mogelijkheid te bespreken om banen te combineren, zodat het beroep van buschauffeur in het leerlingenvervoer aantrekkelijker kan worden gemaakt,	Tweeminutendebat Leerlingenvervoer op 19 oktober 2022	10-01-2024 Afgedaan met: Brief VWS 18 december 2023 Kamerbrief over Verbeteragenda Doelgroepenvervoer
24170-274 verzoekt de regering om met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten in gesprek te gaan om ervoor te zorgen dat bij het autoluw maken van steden en het verdwijnen van parkeerplaatsen, rekening wordt gehouden met mensen met een lichamelijke beperking; verzoekt de regering voorts de VNG te laten inventariseren of er in steden bij winkels, culturele voorzieningen en overheidsgebouwen wel genoeg parkeerplaatsen zijn voor mensen met een lichamelijke beperking, en de Kamer voor het zomerreces te informeren over het resultaat van deze gesprekken,	22 december 2022 Plenair debat Implementatie van het VN Verdrag Handicap	26-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
29984-1082 verzoekt de regering om met gemeentes en andere belanghebbende organisaties in gesprek te treden over het opheffen van nabo's en te onderzoeken welke juridische instrumenten nodig zijn om de stokkende aanpak van het NABO-programma weer op gang te brengen,	Parlementair agenda punt [26-01-2023] - Spoor	26-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Voortgangsbrief Spoorveiligheid
31409-378 verzoekt de regering om samen met de Nederlandse maritieme sector de vlootvernieuwing van de Rijksrederij strategisch te benutten en de kansen van de Nederlandse maritieme sector te optimaliseren; verzoekt de regering om de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	06-12-2023 Afgedaan met: Brief van EZK 26 oktober: Aanbieding sectoragenda maritieme maakindustrie
31409-379 verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
31409-380 verzoekt het kabinet om met desbetreffende provincies, gemeenten, het Waddenbestuur en andere relevante partijen te onderzoeken hoe het voor rederijen/ ondernemers makkelijker gemaakt kan worden om te voldoen aan het mobiliteitsvraagstuk in het Waddengebied.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Kamerbrief Vervolgaanpak op basis van uitkomsten Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
31409-381 verzoekt het kabinet om in gesprek te gaan met de binnenvaartsector om te kijken hoe de transitie naar waterstof en methanol eerder dan 2035 gerealiseerd kan worden; verzoekt het kabinet om de uitkomsten van deze gesprekken om te zetten in een concreet en realistisch uitvoeringsplan.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-11-2023] - Actieagenda toekomst binnenvaart
31409-382 verzoekt het kabinet om de werkgelegenheid, innovatie en het behoud van kennis en kunde in ons land mee te wegen bij alle besluitvorming over de vlootvernieuwing van de Rijksrederij.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	06-12-2023 Afgedaan met: Brief van EZK 26 oktober: Aanbieding sectoragenda maritieme maakindustrie
31409-388 verzoekt de regering om in EU-verband alle nodige inspanningen te verrichten om alle schepen vanaf 400 ton onder het Europese ETS te laten vallen.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	02-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-01-2024] - Klimaatbeleid voor de zeevaart
31409-393 roept het kabinet op in overleg te gaan met de industrie om te zien welke ruimte nodig is om snel alternatieven te ontwikkelen voor het ontgassen op open water; roept het kabinet op om met de Inspectie Leefomgeving en Transport, de betrokken overheden en het bedrijfsleven in overleg te gaan om het bedrijfsleven alvorens een algeheel verbod is ingegaan voldoende aanwezige alternatieve ontgassingscapaciteit te laten inzetten.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	26-05-2023 Afgedaan met uitgaande brief 17-05-2023 Stand van zaken varend ontgassen
32813-999 verzoekt het kabinet om een plan van aanpak te ontwikkelen om de daadwerkelijke emissies van industriële bedrijven in beeld te krijgen, en daar de Kamer voor de zomer over te informeren;	Debat over de klimaatplannen van de regering 23 februari 2022	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
31936-1031 verzoekt de regering om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen,	Parlementair agenda punt [09-02-2023] - Luchtvaart	05-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
31936-1040 verzoekt de regering in kaart te brengen op welke punten Europese en internationale regels en afspraken de Nederlandse ambities belemmeren als het gaat om de omvang van de luchtvaart, en de Kamer hierover te informeren; verzoekt de regering zich op Europees niveau uit te spreken ten aanzien van de onderlinge strijdigheid van deze regels en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,	Parlementair agenda punt [09-02-2023] - Luchtvaart	05-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
23645-795 verzoekt de regering te onderzoeken welke belemmeringen er zijn voor provincies om publieke vervoersbedrijven op te richten, en hoe die weggenomen kunnen worden	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Openbaar vervoer en taxi	07-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-01-2024] - Kamerbrief inz. reactie op moties over onderzoeken wettelijke belemmeringen oprichting provinciale v...
23645-796 verzoekt het kabinet te onderzoeken welke wettelijke aanpassingen er nodig zijn teneinde het oprichten van provinciale vervoersbedrijven mogelijk te maken en daarbij ook de geldende Europese regels en eventuele beperkingen rondom de aanbesteding in kaart te brengen	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Openbaar vervoer en taxi	28-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-01-2024] - Kamerbrief inz. reactie op moties over onderzoeken wettelijke belemmeringen oprichting provinciale vervoersbedrijven en motie over het in kaart brengen van mogelijkheden voor meer grip concessie
23645-797 verzoekt het kabinet bij de totstandkoming van een eventueel toekomstige tweede tranche van het Minder Hinderpakket de trillingshinder in Houten mee te nemen in de te maken afweging; verzoekt het kabinet in overleg met de gemeente Houten en de provincie Utrecht mogelijke oplossingen en aanpakken van trillingshinder op deze plek op een rij te zetten	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Openbaar vervoer en taxi	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-06-2023] - Kamerbrief Stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen
31305-392 verzoekt de regering binnen dit onderzoek aandacht te besteden aan continue aandrijving van e-bikes en fatbikes, waardoor de facto sprake is van snorfietsen, en te bezien hoe dit voorkomen en verboden kan worden	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Actieve mobiliteit (wandelen en fietsen)	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
28089-253 verzoekt de regering in gesprek te gaan met de provincie Noord-Holland, met als doel de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied de capaciteit, bevoegdheid en middelen te geven om onafhankelijk en proactief emissiemetingen te kunnen uitvoeren bij Tata Steel,	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Externe Veiligheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
28089-258 verzoekt de regering om in samenwerking met de omgevingsdiensten in kaart te brengen welke asfaltcentrales wel en welke niet voldoen aan de beste beschikbare technieken en de resultaten hiervan te delen met de Kamer; verzoekt de regering om op basis van deze inventarisatie, in samen-werking met de omgevingsdiensten, een plan van aanpak op te stellen voor hoe er bij alle asfaltcentrales toegewerkt gaat worden naar het toepassen van de beste beschikbare technieken	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Externe Veiligheid	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken asfaltcentrales en actieagenda industrie en omwonenden

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36246-7 verzoekt de regering er in Europa voor te pleiten de vijfjaarlijkse evaluatie van de luchtkwaliteitsrichtlijn aan te vullen, zodat de richtlijn ook standaard wordt geëvalueerd zodra de WHO nieuwe advieswaarden uitbrengt	Parlementair agenda punt [06-04-2023] - Herziening Richtlijn Luchtkwaliteit (36 246, nr. 6)	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Verslag Milieuraad op 16 oktober 2023
36246-8 verzoekt de regering om eerst te kijken hoe we op een haalbare en realistische manier de Europese grenswaarden kunnen bereiken voordat we onszelf overambitieuze doelstellingen opleggen die niet haalbaar en uitvoerbaar blijken te zijn,	Parlementair agenda punt [06-04-2023] - Herziening Richtlijn Luchtkwaliteit (36 246, nr. 6)	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Verslag Milieuraad op 16 oktober 2023
33118-251 verzoekt de regering om samen met de sector een plan te maken en de elektriciteitstarieven op laadpalen en langs snelwegen ook zichtbaar te laten zijn	Parlementair agenda punt [06-04-2023] - Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit i.v.m. het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit	12-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2024] - Regionale uitrol Laadinfrastructuur
27625-604 verzoekt de regering om samen met waterschappen, medeoverheden en bedrijven onderzoek te doen naar experimenten die leiden tot een betere waterbeschikbaarheid in tijden van extreme droogte	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	06-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2023] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2023
27625-606 verzoekt de regering om zo snel mogelijk een publiekscampagne te beginnen om het waterbewustzijn onder Nederlanders te vergroten en het draagvlak voor alle maatregelen die nodig zijn voor voldoende schoon water te vergroten	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	15-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
27625-612 verzoekt de regering in overleg met de agrarische sector een concrete aanpak uit te werken hoe meer kan worden ingezet op het aanpakken van verzilting of de ontwikkeling van zilte teelten	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	06-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2023] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2023
27625-615 verzoekt de regering om gezamenlijk met provincies, gemeenten en waterschappen een inspanning te verrichten om te voorkomen dat we voor 1 januari 2025 bestemmingsplannen vaststellen c.q. tot woning-bouwprojecten besluiten waar we in het licht van de ontwikkelingen en structurerende keuzes op het gebied van water en bodem spijt van krijgen	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-04-2024] - Water en Bodem Sturend - Publicatie ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving
22861-42 verzoekt de Minister van IenW om zijn toestemming te verlenen aan de medewerkers van het adviescollege om deze stukken in het Nationaal Archief in te mogen zien, en roept de Staatssecretaris Cultuur en Media verzoekt de Minister van IenW om zijn toestemming te verlenen aan de medewerkers van het adviescollege om deze stukken in het Nationaal Archief in te mogen zien, en roept de Staatssecretaris Cultuur en Media	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Geheimhouding stukken Bijlmerramp 1992	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-06-2023] - Toezegging beantwoording gewijzigde motie Omtzigt 2281-42 inzake faciliteren ACOI over geheimhouding stukken Bijlmerramp
29398-1042 verzoekt de regering om de publicaties van dat centrum met de Kamer te delen en aan de hand van een gesprek met betrokkenen de Kamer te informeren over mogelijke vervolgstappen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Verkeersveiligheid en wegen (CD 6/12)	28-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
29398-1044 verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe de Wegenver-keerswet kan worden gewijzigd zodat deze bestuurders een rijgedrags-maatregel opgelegd kunnen krijgen en pas onder toezicht van een monitoringskastje weer de weg op mogen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Verkeersveiligheid en wegen (CD 6/12)	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - Moties zware verkeersovertreders
29398-1051 verzoekt de regering te onderzoeken welke invloed de beschikbaarheid van openbaar vervoer heeft op de verkeersveiligheid,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Verkeersveiligheid en wegen (CD 6/12)	04-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
31305-400 verzoekt de regering om in de beleidsvisie verkeersveiligheid en het aanpakken van verkeersoverlast op de verzorgingsplaatsen van de toekomst mee te nemen; verzoekt de regering om in de beleidsvisie de positie van mkb'ers op de kleine verzorgingsplaatsen te beschermen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Update «Verzorgingsplaats van de Toekomst» (31 305, nr. 377)	27-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Kamerbrief Laadinfra op verzorgingsplaatsen
31305-401 verzoekt de regering om onderzoek te doen naar koppelkansen met grootschalige opwek en opslag per verzorgingsplaats,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Update «Verzorgingsplaats van de Toekomst» (31 305, nr. 377)	27-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Kamerbrief Laadinfra op verzorgingsplaatsen
35334-240 verzoekt de regering in samenwerking met de omgevingsdiensten, Rijkswaterstaat en de waterschappen een overzicht te maken van de belangrijkste pfas-emissies, en deze voor de zomer met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Kamerbrief Invulling enkele moties en toezeggingen op het gebied van PFAS

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
35334-243 verzoekt de regering naast nieuwe ook bestaande pfas-lozingen te toetsen aan de drinkwaterrichtwaarde en vergunningen waar nodig te herzien; verzoekt de regering voor de zomer van 2023 een plan van aanpak te presenteren voor hoe dit voornemen concreet vorm krijgt,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Kamerbrief Invulling enkele moties en toezeggingen op het gebied van PFAS
35334-238 verzoekt de regering om zich in Europees verband in te zetten voor kortere transitieperiodes in het restrictievoorstel en tevens bedrijven te stimuleren om over te stappen op pfas-vrije producten en om alternatieven voor pfas te ontwikkelen,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen
35334-239 verzoekt de regering om er bij de Europese Commissie op aan te dringen om zo spoedig mogelijk te komen tot een wetsvoorstel voor een restrictie van pfas-stoffen die behoren tot de PFHxA-groep,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	21-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-03-2024] - Reactie op de verzoeken van de leden Bamenga en Grinwis
35334-241 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de sanering van met pfas-stoffen vervuilde locaties met behulp van innovatieve technieken kan worden versneld, en de uitkomsten van dit onderzoek voor het einde van het jaar met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	07-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
35334-242 verzoekt de regering om een transitieplan «naar een pfas-vrij milieu in 2050» op te stellen voor het veilig verwerken van pfas-houdend afval, hier concrete veilige verwerkingsroutes in aan te geven en een duidelijk inzicht in verwerking, stort en depots te verschaffen,	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - PFAS	13-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-10-2023] - Beleidsreactie Signaalrapportage ILT Meer zicht en grip op PFAS-afval nodig
2150108-894 verzoekt de regering om in samenwerking met de medicijnproducenten een UPV medicijnen in te stellen	Parlementair agenda punt [09-03-2023] - Milieuraad	12-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-10-2023] - Geannoteerde agenda Milieuraad d.d.16 oktober 2023 te Luxemburg
36254-5 verzoekt de regering zo snel mogelijk na de zomer een UPV schoenen in te stellen, zodra uit onderzoek is gebleken dat dit een positieve impact heeft,	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
36254-9 verzoekt de regering om een breed onderzoek naar de bestaande wet- en regelgeving en hoe deze kan worden aangepast om recycling van kleding en textiel te bevorderen,	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
29385-120 verzoekt de regering te voorzien in een jaarlijkse handzame publicatie die inzicht biedt in de belangrijkste ontwikkelingen op het Nederlandse vervoer- en transportsysteem,	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-11-2023] - Aanbieding 'Mobiliteitsbeeld 2023' Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
29385-131 verzoekt het kabinet het onderhoud en de instandhoudingsopgave te integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus en de rol en inspraak van regionale partners hierin te borgen, en de MIRT-cyclus vanaf volgend jaar op deze wijze te hanteren	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-09-2023] - Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT
29385-121 verzoekt de regering de mogelijkheden, belemmeringen en kosten inzichtelijk te maken van het aan minima ter beschikking stellen van vervoersbewijzen voor de NS en voor het streekvervoer	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	19-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2023] - Kamerbrief Beantwoording motie Van Ginneken en Van der Graaf - vervoersbewijzen aan minima voor NS en het streekvervoer
29385-134 verzoekt de regering een afwegingskader op te stellen voor de program-mering van vervangings- en renovatieprojecten	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-09-2023] - Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT
31936-1063 verzoekt de regering om Luchtverkeersleiding Nederland de uitrol van elektrische taxibots op Schiphol prioriteit te laten geven en een tijdpad naar de Kamer te sturen voor de begrotingsbehandeling einde jaar	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Verduurzaming luchtvaart	13-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-10-2023] - Kamerbrief duurzaam taxiën
32852-235 verzoekt de regering in gesprek te gaan met de VNG en producenten over de omgang met inzamelfaciliteiten in de buitenruimte en te komen tot een werkbare oplossing, zodat ondernemers aan hun UPV-verplichtingen kunnen voldoen	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
32852-237 verzoekt de regering te onderzoeken hoe, met oog voor de Europese context, in Nederland voorkomen kan worden dat schaarse aardmetalen verloren gaan door export van e-waste	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	05-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2023] - Diverse onderwerpen op het gebied van de circulaire economie
32852-238 verzoekt de regering te komen met een eenduidige definitie van het begrip «hoogwaardige recycling»	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2023] - Diverse onderwerpen op het gebied van de circulaire economie

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-243 verzoekt de regering in overleg met de producenten van de UPV Textiel te komen tot doelstellingen op het gebied van afvalpreventie, onderwijs en innovatie en de mogelijkheid om het fonds in te zetten voor verduur-zaming van de keten	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
32852-244 verzoekt de regering er in Europa voor te pleiten om een ambitieus percentage postconsumer gerecycled textiel in nieuwe kleding te verplichten en daarbij in te zetten op vezel-tot-vezelrecycling	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
32852-246 verzoekt de regering te onderzoeken of ook voor andere producten, zoals beton, staal, enzovoorts, normering van het aandeel duurzame, biobased of gerecyclede grondstoffen in de vervaardiging van deze producten mogelijk, effectief en wenselijk is	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Circulaire Economie	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-09-2023] - Toelichting circulaire klimaatmaatregelen
22112-3704 verzoekt de regering om met een plan en een tijdspad jaarlijks tot 2030, 2040 en 2050 te komen voor de verduurzaming van vrachtwagens, inclusief de beschikbaarheid en betaalbaarheid van (waterstof-)elektrische vrachtwagens en tank- en laadinfrastructuur; verzoekt de regering om hier de transportsector bij te betrekken en de Kamer over te informeren voor het volgende commissiedebat Duurzaam vervoer	Parlementair agenda punt [13-06-2023] - BNC-fiche Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen	27-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-10-2023] - Plan en tijdspad voor verduurzaming van vrachtwagens
22112-3705 verzoekt het kabinet met behulp van de bestaande plannen de Kamer te informeren over hoe, in samenwerking met medeoverheden, netbe-heerders, bedrijven en andere betrokkenen, voldoende laadpaalinfra-structuur voor zware voertuigen gerealiseerd zal worden, en daarin ook een lijst van mogelijke acties en een tijdpad op te nemen hoe het ondernemers gaat stimuleren en helpen bij het realiseren van private laadpaalinfrastructuur voor zware voertuigen; verzoekt het kabinet hierbij ook een verkenning aan de Kamer toe te sturen over of en hoe hogere aanschafkosten voor zero-emissietrucks en de hoge kosten voor realisatie van private laadpaalinfrastructuur zorgen voor hogere geschatte maatschappelijke kosten voor consumenten,	Parlementair agenda punt [13-06-2023] - BNC-fiche Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen	20-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-03-2024] - Logistieke laadinfrastructuur en doorberekening zero-emissie logistiek aan consumenten
29984-1115 verzoekt de regering de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg toe te voegen aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart; verzoekt de regering alles in het werk te stellen om de Duitse bondsre-gering te overtuigen van nut en noodzaak van instemming met het opnemen van de verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen in het kernnetwerk van TEN-T, en daartoe de nodige acties te ondernemen, zowel op bonds- als deelstaatniveau, waarbij ProRail en Deutsche Bahn betrokken worden,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Spoor (CD 8/6)	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Voortgang onderzoeken Nedersaksenlijn en Lelylijn
29984-1118 verzoekt de regering om maximaal in te zetten op het behouden van de Eurostarverbinding Amsterdam-Londen en met de gemeente Amsterdam en andere stakeholders in overleg te treden over hoe een deel van het busstation gebruikt kan worden voor de passagiersafhandeling van de Eurostar,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Spoor (CD 8/6)	24-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-11-2023] - Resultaten onderzoek UK terminal
29984-1119 verzoekt de regering om snel tot een effectief ov-reisverbod voor ernstige overlastgevers te komen,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Spoor (CD 8/6)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-07-2023] - Toename incidenten en afname veiligheidsgevoel in het OV
27625-638 verzoekt de regering bij dijkversterkingen binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma nadrukkelijk in te zetten op uiterwaardherinrichting en/of natuurontwikkeling en de Kamer over haar inspanningen te rapporteren, met name in de voortgangsrapportages van het Hoogwater-beschermingsprogramma,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
27625-642 verzoekt de regering om drinkwaterbedrijven beter te betrekken bij het bestrijden, beoordelen en opruimen van drugsafval als dat in de buurt van waterwinning wordt aangetroffen,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	28-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-09-2023] - Reactie op verzoek dhr. Van Haga over motie drugsafval en drinkwatervoorziening
29398-1068 verzoekt de regering bij volgende tranches van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) nadrukkelijk aandacht te geven aan infrastructurele wijzigingen met het oog op oudere verkeersdeelnemers, en de Kamer over de resultaten hiervan te informeren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Verkeersveiligheid	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Doorontwikkeling investeringsimpuls verkeersveiligheid
29398-1072 verzoekt het kabinet nog voor de begrotingsbehandeling van het najaar te inventariseren welke complexe maatregelen het wil gaan nemen om de tussendoelstelling van de motie-Geurts te halen;	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Verkeersveiligheid	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36200-A-82 verzoekt de regering de Kamer in de begroting 2023 van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) met een uitgewerkt plan te komen om de tunnel uiterlijk 2025 of zoveel eerder als mogelijk tolvrij te maken,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Bestuursovereenkomst Tolvrije Westerscheldetunnel
36200-A-83 verzoekt de regering om binnen IenW de kosten van overleggroepen, taskforces en ambassadeurs inzichtelijk te maken,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-10-2023] - Kamerbrief Invulling motie leden Van der Plas en Pouw-Verweij
36200-A-91 verzoekt het kabinet nog voor het overleg met de regio in het bestuurlijk overleg van dit najaar, duidelijkheid te verschaffen over welk bedrag aan restbudget er beschikbaar is voor een overbruggingspakket met verkeers- en geluidsmaatregelen bij knooppunt Hoevelaken,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-09-2023] - Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT
36200-A-93 verzoekt de regering om samen met de provincie Overijssel oplossingen te zoeken voor de N35 voor het najaars-MIRT, bijvoorbeeld vervanging van bruggen naar voren halen en de omlegging om Mariënheem heen,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-94 verzoekt de regering om een overzicht van versnellingsopties voor verkeersveiligheid en vervanging van bruggen, viaducten en tunnels voor het najaars-MIRT naar de Kamer te sturen,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
36200-A-96 verzoekt de regering om in de gesprekken met Wagenborg alles op alles te zetten om, indien uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat het veilig kan, op de kortst mogelijke termijn de gewijzigde dienstregeling terug te draaien en tot een fatsoenlijke dienstregeling te komen waarin het 60 minuten varen wordt losgelaten en kan worden gekozen voor een ruimere variant met een hogere betrouwbaarheid en voldoende flexibiliteit voor elkaar passerende schepen; verzoekt de regering om met de gemeenten Ameland en Schiermonnikoog in overleg te treden over de mogelijkheid om hen meer zeggenschap te geven in de concessie Waddenveren Oost voor de nieuwe periode startende 2029; verzoekt de regering de baggermethoden verder te verbeteren waarbij ook aandacht is voor het uit het gebied halen van baggerslib en te voorkomen dat dit in korte tijd weer terug stroomt in de vaargeul en daarbij ook samen met het Ministerie van LVVN te kijken waar de regel-geving rondom baggeren te krampachtig is en de natuur meer schaadt dan goed doet;	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	06-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-09-2023] - Instemming nieuwe dienstregeling Ameland van 8 september tot en met 31 december 2023
36410-25 verzoekt de regering om potentieel zeer zorgwekkende stoffen wettelijk gelijk te stellen aan zeer zorgwekkende stoffen om mens en omgeving te beschermen,	Algemene Politieke Beschouwingen 21 september 2023	17-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-10-2023] - Beantwoording Kamervragen over de besluitvorming met betrekking tot de motie Klaver-c.s. over het gelijkstellen van potentieel zeer zorgwekkende stoffen aan zeer zorgwekkende stoffen
verzoekt de regering om proactief financiéle en juridische steun te bieden aan medeoverheden die juridische stappen zetten tegen Chemours en haar PFAS-vervuiling		
36410-29 verzoekt de regering de voorziene prijsstijgingen in 2024 in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren door 300 miljoen euro beschikbaar te stellen uit de LPO-middelen op de Aanvullende Post bij Financién;	Algemene Politieke Beschouwingen 21 september 2023	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-11-2023] - Kamerbrief Aanvullende financiële steun voor het openbaar vervoer
verzoekt de regering voorts de voorziene prijsstijging bij de NS in 2024 te voorkomen en voor 120 miljoen incidenteel te dekken binnen de begrotingen van Infrastructuur en Waterstaat en het Mobiliteitsfonds, waarbij onder meer		
gedacht kan worden aan de vrijvallende middelen uit de risicoreservering PHS Alkmaar-Amsterdam, het modaliteitsspecifieke budget en de resterende middelen uit de Transitievergoeding OV,		
29684-253 verzoekt de regering om onder alle bevoegde gezagen alle lozingsvergunningen te inventariseren, te onderzoeken welke lozingen bekend maar onvergund zijn of niet recent vernieuwd, en wie hiervoor verantwoordelijk is; verzoekt de regering om samen met lokale bevoegde gezagen te onderzoeken of alle vergunde lozingen niet optellen tot een zwaardere milieulast dan wat mag volgens de KRW.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Uitvoering motie Beckerman over het in kaart brengen van vergunningen die een rol spelen bij het lozen in de Waddenzee	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Aanvullende verzamelbrief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
29684-255 verzoekt de regering onderzoek te doen naar of de systematiek voor het vastleggen van BBT toereikend genoeg is voor het beschermen van het Waddengebied.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Uitvoering motie Beckerman over het in kaart brengen van vergunningen die een rol spelen bij het lozen in de Waddenzee	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Aanvullende verzamelbrief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
31409-418 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de bestaande keuringsnorm van de brancheverenigingen toegepast wordt in de gehele vloot.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Maritiem	19-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-12-2023] - Opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot
31409-419 verzoekt de regering om binnen de recreatievaart een taskforce samen te stellen, met als doel het opstellen van een veiligheidsplan voor de sector, en deze voor 1 april te presenteren.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Maritiem	28-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-03-2024] - Beantwoording motie over veiligheid recreatievaart
31305-416 verzoekt de regering om te bewerkstelligen dat de Nederlandse brandstofprijzen substantieel lager worden.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Auto	17-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-11-2023] - Motie van het lid Van Baarle - Verlaging Brandstofprijzen
31305-422 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de deelauto nader gestimuleerd zou kunnen worden binnen bestaande groene fiscale regelingen voor werkgevers, zoals de MIA, de VAMIL, de EIA en de reiskostenvergoeding, en de Kamer daar voor 1 maart over te informeren.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Auto	03-06-2024 Afgedaan met: Brief Financiën 15mei2024: Deelauto
31936-1100 verzoekt de regering om zo snel als mogelijk een afwegingskader stikstof op te stellen en toe te passen, zodat maatschappelijke prioriteiten voortaan sneller een natuurvergunning kunnen krijgen.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	16-10-2023 Afgedaan met: zal worden afgehandeld door EZK
31936-1102 verzoekt de regering te waarborgen dat de krimp van het aantal vluchten op Schiphol niet leidt tot extra stikstofuitstoot van de luchtvaart.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	23-10-2023 Afgedaan met: Afhandeling wordt gedaan door LVVN
31936-1106 verzoekt het kabinet uit te werken hoe wettelijk vastgelegd kan worden dat voortaan bij elk nieuw luchthavenbesluit van tevoren de verplichting geldt tot analyse en weging van de economische waarde ten opzichte van de impact op mens, milieu, effecten op de leefbaarheid, samenleving en de brede welvaart.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	22-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
32813-1270 verzoekt de regering in overleg met de relevante havensteden de regels voor het aanmeren van cruiseschepen aan te scherpen, bijvoorbeeld door het stellen van strengere eisen op het gebied van klimaat en milieu, zodat de vervuiling door cruiseschepen in ons land snel afneemt, en de Kamer daarover dit najaar te informeren,	Parlementaire agenda 20-06-2023 Debat over het aanvullend Klimaatpakket	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
verzoekt het kabinet alles op alles te zetten voor een zo snel mogelijke realisatie van een derde en vierde intercity per uur vanuit de Randstad naar Groningen en vice versa, en alles in het werk te stellen om alle obstakels voor het daadwerkelijke rijden van deze treinen zo snel mogelijk weg te nemen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1136 verzoekt het kabinet erop toe te zien dat minimale bediening in de avond van Alkmaar naar Den Helder op twee keer per uur wordt gezet, ook na 22.30 uur;	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1137 verzoekt het kabinet met de concessiehouder afspraken te maken over bodemwaardes en rapportage op het gebied van reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel op trajectniveau,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1138 verzoekt het kabinet zich tot het uiterste in te spannen voor frequentiever-hoging op de bestaande infrastructuur buiten de Randstad en hierbij in te zetten op een minimale frequentie per traject van twee keer per uur, zeven dagen per week; verzoekt het kabinet hierbij niet knelpunten maar de potentiële vervoers-vraag als uitgangspunt te nemen en vaste stelregels te hanteren voor minimumbediening bij een bepaalde hoeveelheid reizigers; verzoekt het kabinet in het weekend in te zetten op langere treinen, eerder opstarten en later eindigen in de vroege weekendochtenden en weekend-avonden, en bovendien uitbreiding van het nachtnet naar meer middel-grote steden en naar alle landsdelen na te streven,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1139 verzoekt de regering de concessie zo vorm te geven dat gedurende de concessieperiode de overheid het initiatief kan nemen voor nieuwe tariefsoorten, zoals een landelijk NL-ticket,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1140 verzoekt de regering in de nieuwe concessie te borgen dat frequenties ten minste gelijk liggen aan de huidige concessie en dat ook voor de vroege ochtend (tussen 05.00 uur en 06.00 uur) en de late avond (tussen 00.00 uur en 01.00 uur) eisen in de concessie worden opgenomen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
29984-1141 verzoekt de regering ruim voor december 2024 via algemene regels meer te sturen op opentoegangstreinen, bijvoorbeeld via frequenties, tarieven, toegankelijkheidseisen en aansluiting op het binnenlandse betaalsysteem; verzoekt de regering tevens om een plan op te stellen hoe,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1142 verzoekt de regering voor de IC Brussel in de concessie beide treinen mee te laten tellen in de KPI's, tariefbescherming conform artikel 30 op te nemen, de IC Brussel geen uitzondering te laten zijn op de geld-terug-bij-vertragingregeling en minimale bedieningseisen op te nemen over de eerste en laatste trein en de verdeling van de treinen over de dag,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1143 verzoekt de regering: een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar een betere spreiding van reizigers in de spits, bijvoorbeeld door het slimmer inzetten van het studentenreisproduct, en de Kamer hierover te informeren; geen onomkeerbare stappen te zetten op het gebied van een mogelijke spitsheffing,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1144 verzoekt de regering de NS te verplichten om de voorgestelde verbete-ringen op deze trajecten alsnog subsidieloos op te nemen in de nieuwe HRN-concessie en, indien dat niet subsidieloos lukt, alsnog met de betreffende vervoerder in gesprek te gaan over hoe deze sprinterdiensten alsnog kunnen worden ingepast en langjarig kunnen worden geborgd,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1145 verzoekt de regering in de concessie van het hoofdrailnet een strikte non-discriminatieverplichting en een verbod op kruissubsidiëring van de MaaS-diensten van NS met winsten uit de concessie op te nemen, inclusief duidelijke randvoorwaarden ten gunste van een gelijk speelveld voor mobiliteitsdienstverleners, en een onafhankelijke partij, niet zijnde het Ministerie van IenW, een non-discriminatiekader te laten opstellen, het aanbod aan dit kader te toetsen en de vaststelling van het referentie-aanbod bij IenW te beleggen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1146 verzoekt de regering NS voor de duur van de concessie te verplichten de eerste 24 uur gratis stallen aan te bieden in alle stallingen in eigendom van NS en in elk nieuw aan te schaffen of te renoveren treinstel voldoende fietsplekken te creëren; verzoekt de regering om de mogelijkheden en kosten in kaart te brengen van aparte fietscoupés op sommige trajecten en/of momenten in de week,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1147 verzoekt de regering in de HRN-concessie een minimale bediening van twee keer per uur voor deze stations en momenten op te nemen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1148 verzoekt de regering in de hoofdrailnetconcessie de NS te verplichten voor 2024 in NOVB-verband met concrete voorstellen, initiatieven en stappen te komen om dit te beëindigen, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van 2025 te informeren,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1150 verzoekt de regering bij het nadere onderzoek naar de tariefstelling van de NS de mogelijkheden om scholieren korting te bieden op de prijs van reguliere abonnementen te betrekken,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1153 verzoekt de regering uiterlijk 1 april in het NOVB afspraken te maken over het invoeren van enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor, het schrappen van het dubbele opstaptarief in het hele ov en het gratis reizen van kinderen die reizen onder begeleiding van een volwassene in het hele ov, en in de concessie vast te leggen dat NS over deze onderwerpen geen veto mag uitspreken in het NOVB,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1154 verzoekt de regering de in de motie op stuk nr. 1063 (29 984) gevraagde uitbreiding van het nachtnet in het weekend reeds in 2024 te onderzoeken en niet pas bij de midterm review,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
29984-1155 verzoekt de regering om verder in gesprek te treden met Arriva om te kijken wat het bedrijf kan betekenen om het Noorden verder te ontsluiten, en de Kamer op de hoogte te houden van het verloop; verzoekt de regering om in de hoofdrailnetconcessie ruimte te houden voor aanbieders daar waar de hoofdvervoerder aangeeft zelf geen verbindingen operationeel te kunnen maken,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
29984-1156 verzoekt de regering om voor het verkiezingsreces van 27 oktober met een brief te komen waarin concreet en duidelijk staat wat de juridische, sociale en financiële gevolgen kunnen zijn voor het hoofdrailnet (HRN), de vervoerders op het HRN en de dagelijkse gebruikers van de ov-diensten op het HRN indien Brussel in het gelijk komt te staan	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-10-2023] - Gevolgen ingebrekestellingsprocedure over nieuwe HRN-concessie
29984-1159 (gewijzigde motie 29984-1152) verzoekt de regering zich in te spannen om te komen tot dezelfde eisen voor de IC Brussel als voor binnenlandse treinen waaronder het schrappen van een reserveringsplicht (artikel 29:6), bescherming van tarieven (artikel 30), toegankelijkheid (artikel 15–18) en prestatie-indicatoren (schrappen uitzonderingen in bijlage 3 en 4) en daarover afspraken te maken met de NS en de Belgische regering,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
22343-364 verzoekt de regering te waarborgen dat bevoegde gezagen en omgevings-diensten de daadwerkelijke emissies van bedrijven te allen tijde kunnen controleren,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Voorhangprocedure besluit tot invoering van een register voor zeer zorgwekkende stoffen	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-10-2023] - Moties met betrekking tot het ZZS-Register
22343-366 verzoekt de Staatssecretaris om naast de vaste bronnen van ZZS-uitstoot ook de mobiele bronnen in het ZZS-register op te nemen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Voorhangprocedure besluit tot invoering van een register voor zeer zorgwekkende stoffen	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-10-2023] - Moties met betrekking tot het ZZS-Register
22343-367 verzoekt de regering alles op alles te zetten om te voorkomen dat emissies van staatsgeheime activiteiten en activiteiten van Defensie worden toebedeeld aan ondernemingen en organisaties die er niets mee te maken hebben,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Voorhangprocedure besluit tot invoering van een register voor zeer zorgwekkende stoffen	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-10-2023] - Moties met betrekking tot het ZZS-Register
33118-262 verzoekt de regering om bevoegde gezagen meer instrumenten te geven zodat zij maatregelen kunnen nemen tegen bedrijven en bedrijfspro-cessen, om de gezondheid van omwonenden en werknemers beter te beschermen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Reactie op toezegging inzake VTH en motie Van Esch inzake instrumenten bevoegd gezagen
33118-266 verzoekt de regering om zo snel mogelijk met belanghebbenden in gesprek te gaan die niet of nog niet kunnen overschakelen naar niet-pfas alternatieven, om te praten over mogelijke uitzonderingen en te onder-steunen in het zoeken naar alternatieven; verzoekt de regering om het belang en de bevindingen van deze gesprekken in Brussel aan te kaarten en mee te nemen in verdere onderhandelingen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen
33118-267 verzoekt de regering te onderzoeken hoe het seismologisch basismeetnet uitgebreid moet worden om toekomstige seismiciteit adequaat te meten en registreren,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	17-10-2023 Afgedaan met: motie overgenomen door EZK, zie kamerstuk 2023Z17008
33118-271 verzoekt de regering om op korte termijn in overleg met bevoegde gezagen en omgevingsdiensten met een voorstel naar de Kamer te komen om het voorzorgsprincipe beter in wet- en regelgeving te verankeren; verzoekt de regering voorts om in overleg met bevoegde gezagen te onderzoeken welke juridische mogelijkheden er zijn om in het licht van het voorzorgsprincipe alles te doen wat mogelijk is om verdere gezondheidsrisico's tegen te gaan en de Kamer hier voor het einde van het jaar over te informeren,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-02-2024] - Voortgang Impulsprogramma Chemische Stoffen
33118-273 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met het OM over de mogelijkheid om in het geval van een ernstig milieudelict vaker naast de onderneming ook de leidinggevenden te vervolgen, en hierover te rapporteren aan de Kamer; verzoekt de regering om te onderzoeken hoe de vervolging van leidinggevenden van bedrijven die ernstige milieudelicten hebben begaan in het buitenland is geregeld, en hierover te rapporteren aan de Kamer,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	21-12-2023 Afgedaan met: Motie wordt afgehandeld door JenV
29984-1160 verzoekt de regering geen spitstoeslag in de hoofdrailnetconcessie in te voeren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Spoor (CD 8/6)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
verzoekt de regering de derde en vierde intercity naar Groningen in de brede spits vanaf de start van de concessie op te nemen in de HRN-concessie, dit uit te breiden naar de rest van dag nadat de benodigde infrastructurele maatregelen zijn verwezenlijkt en de kosten hiervan ad € 5 mln. te dekken uit resterende budgetten van de verkenningen op artikel 11 van het Mobiliteitsfonds	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering om kleine mkb'ers ten minste een ontheffing te geven bij nieuwe zero-emissiezones tot ten minste 2028,	Begrotingsbehandeling EZK	02-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-01-2024] - Stand van zaken zero-emissiezones stadslogistiek
verzoekt de regering de plastictaks zo snel mogelijk af te schaffen,	Begrotingsbehandeling EZK	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-12-2023] - Vervolg moties omtrent regelgeving wegwerpplastics
22343-319 verzoekt de regering om in overleg met de omgevingsdiensten een landelijk toetsingskader te ontwikkelen waarmee ZZS-plannen van bedrijven kunnen worden gecontroleerd,	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Toezicht en Handhaving	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Motie van Esch over landelijk toetsingskader industrie plannen
31305-431 verzoekt de regering de tijdelijke vrijstelling voor rijbewijs C-plicht voor zero-emissie bedrijfsvoertuigen te verlengen tot een blijvend Europees juridisch kader is vastgesteld,	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Auto	14-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2023] - Informeren gedoogsituatie zero-emissie bedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg
30175-451 verzoekt de regering alsnog de effecten op gezondheid en milieu van de verschillende toekomstscenario's van Tata Steel onafhankelijk en transparant in beeld te brengen, waaronder ook recycling en het afschalen van de fabriek,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Leefomgeving	31-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-01-2024] - Beantwoording kamervragen over het bericht 'Provincie stond jarenlang toe dat Tata-fabriek kankerverwekkende stoffen lekte' van D66 en PvdD
36254-6 verzoekt de regering om in samenwerking met de ACM het aantal keurmerken zo ver mogelijk terug te brengen; verzoekt de regering aanvullende wet- en regelgeving voor te stellen, bijvoorbeeld vergelijkbaar met de NVWA, waardoor greenwashing verder aan banden wordt gelegd en dit op te nemen in het BNC-fiche,	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
31936-1124 verzoekt de regering de indicatieve reductieopgave van 25% van de NOx-emissies tussen 2019 en 2030 voor de mobiliteitssector specifiek te laten gelden voor de luchtvaart,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Luchtvaart	09-11-2023 Afgedaan met: Motie wordt volledig opgepakt door LVVN.
31936-1122 verzoekt de regering om de Kamer voor het kerstreces van een tijds-planning te voorzien voor een inhoudelijke verkenning van de nacht-sluiting van Schiphol en bij deze verkenning ook vervolgstappen in kaart te brengen, zoals een mogelijk aanstaande Balanced Approachprocedure; verzoekt de regering om de Kamer na toezending van de tijdsplanning periodiek over de voortgang van deze verkenning te informeren,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Luchtvaart	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Kamerbrief Zesde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
22343-383 verzoekt de regering om in kaart te brengen wat de risico's van de bodemvervuiling door pfas zijn voor de drinkwatervoorziening in de omgeving van Chemours Dordrecht en hierop de nodige actie te ondernemen zodat de drinkwatervoorziening nu en in de toekomst niet in gevaar komt,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	03-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Reactie op een tweetal aangenomen moties van het lid Klaver
22343-382 verzoekt de regering erop toe te zien dat Rijkswaterstaat de waterver-gunning van Chemours Dordrecht aanscherpt of zo nodig intrekt om de maatschappelijke functies van het water te herstellen,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	03-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Reactie op een tweetal aangenomen moties van het lid Klaver
22343-375 verzoekt de regering om de aanbevelingen van de ILT over te nemen en de Kamer te informeren over de wijze waarop hier uitvoering aan gegeven gaat worden,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	16-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-01-2024] - Voorlopige beleidsreactie op rapportage ILT over de uitvoering van VTH taken in Caribisch Nederland
22343-376 verzoekt de regering om te zorgen voor structureel cameratoezicht bij zowel Kooksfabriek 1 als 2 van Tata Steel, waarmee het mogelijk wordt om incidenten met rauwe kooks visueel te beoordelen, en de realtimege-gevens 24/7 openbaar te houden; verzoekt de regering tevens om in gesprek te gaan met de provincie Noord-Holland, zodat de omgevingsdienst genoeg budget en capaciteit krijgt om ook snel te kunnen handelen op basis van de camerabeelden,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
22343-381 verzoekt de regering het voorzorgsprincipe en aansprakelijkheid van het bedrijfsleven te verwerken in de kabinetsreactie op het rapport en de daaruit voortvloeiende actieagenda	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	28-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-02-2024] - Voortgang Impulsprogramma Chemische Stoffen
29984-1166 verzoekt het kabinet alles in het werk te stellen om actief bij te dragen aan het vinden van een passende oplossing, en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Internationaal spoor	24-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-11-2023] - Resultaten onderzoek UK terminal
32852-273 verzoekt de regering te zorgen voor meer innamepunten waar consumenten het betaalde statiegeld weer terug kunnen krijgen, zoals bijvoorbeeld in (sport)scholen, kantoren en bouwcentra	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Reactie op verzoek lid Van Esch naar aanleiding van motie over meer innamepunten

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-282 verzoekt de regering om een publiekscampagne te starten om consumenten te wijzen op hun wettelijke garantierecht,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	08-11-2023 Afgedaan met: wordt afgehandeld door EZK
36200-A-89 verzoekt de regering maatregelen op het spoor in kaart te brengen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de congestie op rijkswegen, specifiek op trajecten waar een investering in het hoofdwegennet is gepauzeerd en spoorwegen in de nabijheid zijn,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
33118-276 verzoekt de regering het RIVM opdracht te geven tot het uitvoeren van een uitgebreid onderzoek naar het effect van Chemours op de gezondheid van omwonenden en werknemers,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Kamerbrief Invulling enkele moties en toezeggingen op het gebied van PFAS
verzoekt de regering, mits uit het in gang gezette onderzoek geen onoverkomelijke bezwaren ten aanzien van de volksgezondheid naar voren komen, het Drinkwaterbesluit aan te passen, zodat niet alleen op het dak opgevangen regenwater als huishoudwater kan worden gebruikt, en tevens mogelijk te maken dat huishoudwater voor meer toepassingen dan toiletspoeling gebruikt kan worden, onder borging van de volksgezondheid,	Begrotingsdebat BZK d.d. 19 oktober 2023	12-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
32637-573 verzoekt de regering om ondernemers de mogelijkheid te geven om een ontheffing voor de zero-emissiezone aan te vragen als zij door een zwaarwegende reden niet over kunnen stappen op emissieloos vervoer	Tweeminutendebat Verduurzaming mkb (CD 01/06)	02-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-01-2024] - Stand van zaken zero-emissiezones stadslogistiek
verzoekt de regering om het negatieve subsidiariteitsoordeel van de Eerste en Tweede Kamer te melden in de Milieuraad van 18 december en daar geen afstand van te nemen; verzoekt tevens de regering te zoeken naar een bredere «blokkerende minderheid» van lidstaten ten aanzien van de Richtlijn Bodemmonitoring,	Parlementair agenda punt [14-12-2023] - Tweeminutendebat Milieuraad op 18 december 2023	18-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Reactie op de motie over de richtlijn bodemmonitoring
36410-XII-45 verzoekt de regering een maritieme autoriteit op te richten	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	26-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
36410-A-41 verzoekt de regering voorts dat het Rijk, dus ook IenW, per heden bij extern salderen zich voortaan ook richt op de opkoop van eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	07-02-2024 Afgedaan met: Overgenomen door LVVN
36410-XII-39 verzoekt de regering om in aanloop naar de begroting van 2025 te bezien of structurele aanvullende bekostiging mogelijk is voor versterking van de kwaliteit van de omgevingsdiensten	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	22-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Kamerbrief tussenstand versterking VTH-stelsel maart 2024
36410-XII-43 verzoekt de regering om samen met werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen tot een landelijke aanpak te komen om woon-werkverkeer beter te spreiden over de dag en de week; verzoekt de regering hierin als werkgever het goede voorbeeld te geven	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
29398-1096 verzoekt de regering om zich samen met provincies en gemeenten in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80 kilometer- en 50 kilometerwegen terug te dringen; verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang van deze operatie, en daarbij aan te geven in hoeverre het gelukt is om de resterende 82 kilometer aan schoolroutes langs 80 kilometerwegen en de 504 kilometer aan schoolroutes over 50 kilometerwegen weg te werken of de snelheid te verlagen als een fietspad niet past,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Doorontwikkeling investeringsimpuls verkeersveiligheid
29398-1094 verzoekt de regering om de hoogte van de verkeersboetes met 4,3% te verlagen en verkeersboetes niet meer te gebruiken om gaten in de begroting te dekken,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	16-02-2024 Afgedaan met: Motie en bijbehorend verzoek overgenomen door JenV
29398-1091 verzoekt de Minister om voor 1 april met een aanvalsplan overlast fatbikes te komen met daarin elementen zoals een stevig handhavingspakket, een opvoerverbod en een minimumleeftijd, en hierin ook opgevoerde e-bikes te betrekken	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
31305-442 spreekt uit dat het in ieder geval onwenselijk is om de brandstofauto's vóór 2040 op te nemen in de regels omtrent zero-emissiezones,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 31/1)	03-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-03-2024] - Verzoek om een brief te ontvangen over de motie Van Houwelingen m.b.t. zero-emissiezones brandstofauto's

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-XII-59 verzoekt de regering om in Brussel te pleiten voor het schrappen van het «one out, all out»-principe ten aanzien van de KRW; verzoekt de regering tevens om de uitkomsten van de gesprekken voor het zomerreces te rapporteren aan de Kamer,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	26-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-02-2024] - Non-papers aanpassing Kaderrichtlijn Water
29984-1189 verzoekt de regering tevens om op basis van deze resultaten in gesprek te gaan met NS en eventuele sancties te verbinden aan het niet nakomen van de afspraken in de HRN-concessie	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
29984-1190 verzoekt de regering er bij NS op aan te dringen dat het schrappen in de dienstregeling dankzij een TSB niet mag worden uitgelegd als zijnde «punctualiteit» en daarmee dus niet valt onder de noemer van een betrouwbare dienstregeling	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
29984-1196 verzoekt de regering met NS in gesprek te gaan over mogelijke alterna-tieven om de directe verbinding Enschede-Schiphol in stand te houden;	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
verzoekt de regering, indien de directe verbinding niet in stand gehouden kan worden, NS te verzoeken duidelijkheid te verschaffen over een einddatum;		
verzoekt de regering NS te verzoeken om bij de uitrol van nieuw ICNG-materieel, het belang van herstel van de directe IC-verbinding Enschede-Schiphol mee te laten wegen;		
verzoekt de regering over de voortgang hiervan de Kamer te informeren		
36410-A-56 verzoekt de regering om voorafgaande aan het debat over vervoersarmoede te inventariseren welke factoren het meest relevant zijn bij het ontstaan van vervoersarmoede en met welke beleidsmiddelen en op welke beleidsdomeinen stappen genomen kunnen worden die vervoersarmoede en autoafhankelijkheid voorkomen of bestrijden	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	13-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-05-2024] - Reactie op motie De Hoop ten aanzien van vervoersarmoede

Tabel 204 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties die nog niet zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
31936-540 verzoekt de regering zich in Europa ervoor in te spannen dat de slotverordening zo wordt gemoderniseerd dat landen bij de verdeling van slots kunnen sturen op duurzaamheid en netwerkkwaliteit,en verzoekt de regering, om de Kamer te informeren hoe binnen de EU-slotverordening op duurzaamheid en netwerkkwaliteit kan worden gestuurd.	Parlementair agenda punt [18-12-2018] - Luchtvaart	29-05-2024 De Kamer is op 11 november 2022 schriftelijk geïnformeerd over de inbreng van IenW op de publieke consultatie voor de geplande herziening van de EU slotverordening & over het EU-wetgevingsproces voor de herziening van de slotverordening. Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt worden de Kamers via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd. Naar verwachting zal de Europese Commissie het wijzigingsvoorstel over het mandaat van de huidige Commissie tillen. Hierover is de Kamer geïnformeerd in de Kamerbrief van 7 november 2023 met de reactie op het eindrapport van de EU-rapporteur over de geplande herziening van de Slotverordening. Deze motie kan nog niet worden afgehandeld omdat nog niet bekend is wanneer de Europese Commissie met het voorstel komt.
31936-683 verzoekt de regering, om bij de modernisering van het Europese luchtvaartbeleid te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigings-eisen op te kunnen nemen	Parlementair agenda punt [26-09-2019] - Luchtvaart	29-05-2024 De regering is in afwachting van het voorstel voor herziening EU-verordening luchtdiensten. Deze herziening is diverse malen uitgesteld. In eerste instantie om de impact van de Coronacrisis mee te nemen, vervolgens om de herziening tezamen met de herziening van andere luchtvaartverordeningen te behandelen (o.a. met herziening slotverordening). Inmiddels is het beeld dat de Europese Commissie het wijzigingsvoorstel over het mandaat van de huidige Commissie wil tillen (2024). En marge van diverse (informele) transportraden in 2022 en 2023 heeft NL de Commissie opgeroepen haast te maken met de herziening. Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt worden de Eerste en Tweede Kamer via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd. De Tweede Kamer is op 16-06-21 schriftelijk geïnformeerd over het uitstel.
31305-300 verzoekt de regering, bij de implementatie van de Europese ILUC-verordening, conform de afspraak in het Klimaatakkoord, te borgen dat in Nederland geen hoog-ILUC-biobrandstoffen mogen worden toegelaten als hernieuwbare energie; verzoekt de regering,	Parlementair agenda punt [05-12-2019] - Duurzaam Vervoer	31-05-2024 De motie is op te splitsen in twee delen: 1. Borgen dat in Nederland geen hoog-ILUC-biobrandstoffen mogen worden toegelaten als hernieuwbare energie

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
bovendien in het kader van de actualisatie van de Europese ILUC, zich in te spannen om palm- en sojaolie in Europees verband als hoog-ILUC risico aan te merken, en de Kamer hierover te informeren,		Dit deel van de motie is afgerond en opgenomen in de Wet milieubeheer titel 9.7 die sinds 1-1-2022 van kracht is. 2. Verzoekt de regering, bovendien in het kader van de actualisatie van de Europese ILUC, zich in te spannen om palm- en sojaolie in Europees verband als hoog-ILUC risico aan te merken, en de Kamer hierover te informeren Dit deel van de motie is niet in behandeling. We wachten op de Europese Commissie om nieuwe ILUC-regelgeving te maken.
35300-A-21 verzoekt de regering, om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren,	Parlementair agenda punt [25-11-2019] - MIRT	02-05-2024 Project is gegund, realisatie is gestart. Motie wordt afgedaan met eerst volgende MIRT-brief.
35300-A-27 verzoekt de regering, te bezien of, zonder de tijdsplanning voor het hele project in gevaar te brengen, het mogelijk is om het fileleed van mensen te verminderen door in het kader van de Minder Hinderaanpak de file beperkende maatregelen op de A12 als eerste uit te voeren,	Parlementair agenda punt [25-11-2019] - MIRT	30-04-2024 Op 6 maart 2024 heeft de Raad van State aangegeven dat het TB bijna in orde is.
29232-36 verzoekt de regering, het wijzigen van het huidige luchtvaartverdrag of het afsluiten van een nieuw verdrag internationaal te agenderen	Parlementair agenda punt [06-05-2020] - Steunmaatregelen Air France - KLM	29-05-2024 De doorlopende inzet blijft gehandhaafd. De Nederlandse wens en inzet voor een Europese vliegbelasting en het mogelijk maken van een kerosine accijns voor intra-Europese vluchten d.m.v. een aanpassing van de European Tax Directive (ETD) zijn bekend. De onderhandelingen hierover worden gevoerd. Het proces tot aanpassing van de ETD loopt nog tot minstens 2025.
35505-10 spreekt uit dat de Kamer niet gebonden is aan de uitbreiding Van Lelystad Airport, zolang besluitvorming daarover middels behandeling van het luchthavenverkeersbesluit niet heeft plaatsgevonden in Tweede en Eerste Kamer	Parlementair agenda punt [01-07-2020] - Steunmaatregelen KLM	30-05-2024 In uitvoering. Dit wordt meegenomen in het besluit opening Lelystad Airport.
35570-XII-93 verzoekt de regering jaarlijks te rapporteren welke voortgang is geboekt in het bereiken van de hoofddoelstelling voor de Waddenzee en hoe deze voortgang is bereikt	Parlementair agenda punt [01-12-2020] - Water en Wadden	12-03-2024 in Verzamelbrief Wadden van 26feb24 nogmaals aangegeven dat eerste voortgangsrapportage medio 2024 wordt gedeeld.
35570-A-15 verzoekt de regering, zich in te zetten om de bereikbaarheid van deze locatie te versterken voor zowel auto als hoogwaardig openbaar vervoer	Parlementair agenda punt [07-12-2020] - MIRT	16-05-2024 Gemeenten en U Ned partners hebben de uitwerking zoals besproken op het BO MIRT 2022 aangepakt via thematische sessies, ontwerpend onderzoek en het inzetten van expert judgements van zowel het consortium als stakeholders. In een aantal brede stakeholder bijeenkomsten zijn de diverse bevindingen aan de tien Regiopoort gemeenten en U Ned partners voorgelegd en besproken. De onderzoeksvragen BO MIRT zijn uitgewerkt met een Technische Rapportage als achtergrondrapport. Dit is een tussenstap, op weg naar de ontwikkelstrategie voor de Regiopoorten waar Bilthoven ook in zit. Verwachting is dat eind 2024 de Tweede Kamer hierover zal worden geïnformeerd.
29398-951 verzoekt de regering, hier een oplossing voor te vinden, bijvoorbeeld door een wijziging van de Wegenverkeerswet te overwegen voor de langere termijn en voor de korte termijn te bezien of een gereguleerde pilot uitkomst kan bieden, zodat gebrek aan politie-motorondersteuning bij wielerwedstrijden er niet toe hoeft te leiden dat wedstrijden geannuleerd hoeven te worden	Parlementair agenda punt [08-07-2021] - Verkeersveiligheid	27-02-2024 Ligt bij VWS, het onderzoek doen we inmiddels, wordt waarschijnlijk dit jaar afgerond.
32813-741 verzoekt de regering, om te bewerkstelligen dat in de showroom en online (1) naast verkoopprijzen ook altijd de totale kosten van eigendom worden gecommuniceerd en dat (2) leaseprijzen inclusief gemiddelde energiekosten per maand worden gecommuniceerd,	Parlementair agenda punt [01-07-2021] - Duurzaam vervoer	31-05-2024 De motie wordt naar verwachting uiterlijk 30 september 2024 afgedaan. De Vereniging Elektrische Rijders (VER) heeft twee onderzoeken uitgevoerd (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/01/30/rapport-mystery-shopping-elektrisch-vervoer-occasion en https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-vervoer/kennisbank#samenvatting-ev-en-berijdersonderzoek-2023). Het «EV-occasions Mystery Shopping-onderzoek 2023» heeft aangetoond dat er in de showroom nauwelijks wordt verwezen naar de totale kosten van eigendom (Total Cost of Ownerhip, TCO). Het 'EV en Berijdersonderzoek' toont aan dat de consument de showroom nog steeds een belangrijke bron van informatie voor de aanschafkeuze vindt. De autobranche (BOVAG, RAI Vereniging en de VNA) en de ANWB delen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		de noodzaak om de consument beter voor te lichten. Zij zetten voor de zomer hun visie op schrift die ik na de zomer met uw Kamer zal delen.
28089-202 verzoekt de regering, om zich binnen Europa in te zetten op het zo snel mogelijk realiseren van een volledig verbod op pfas,	Parlementair agenda punt [07-10-2021] - Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	29-05-2024 Door het grote aantal reacties tijdens de inspraak, ruim 5600, zal de weging door ECHA meer tijd vergen wat vertraging oplevert. De verwachting is nu dat de Europese Commissie een definitief voorstel niet eerder dan in 2025 voorlegt aan de lidstaten.
35925-XII-30 verzoekt de regering om zich tot het uiterste in te spannen om duurzaam taxiën zo veel mogelijk te versnellen, zodat dit eerder dan 2030 is gerealiseerd;	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	30-05-2024 Met de Kamerbrief van 11 oktober 2023 (zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-1114.html) is de Kamer geïnformeerd over onder meer de mogelijke toepassingen van duurzaam taxiën en de planning voor de uitrol van TaxiBots op Schiphol.
		In de brief is aangegeven dat de volledige operationele uitrol van duurzaam taxiën in de vorm van TaxiBots op de Polderbaan, volgens de huidige planning in 2030 zal worden afgerond. Ook wordt ingegaan op de afhankelijkheden en uitdagingen die van invloed zijn op de verdere ontwikkeling en opschaling van TaxiBots op de luchthaven.
		Schiphol stelt in samenwerking met sectorpartijen een roadmap Duurzaam taxiën op, waarin alle start- en landingsbanen van de luchthaven zijn opgenomen. Schiphol verwacht dat deze roadmap eind 2024 gereed zal zijn. IenW zal de Kamer dan informeren.
35925-XII-34 verzoekt de regering om risico's voor toetreding van (nieuwe) nachttrein-vervoerders verder te identificeren en in kaart te brengen wat nodig is om drempels te doen verdwijnen en te onderzoeken hoe een meer gelijke behandeling met binnenlands vervoer bij capaciteitsaanvragen en toegang tot de opstel- en servicevoorzieningen daarbij kunnen helpen,	Parlementair agenda punt [04-11-2021] - Begrotingsbehandeling IenW	27-05-2024 Met de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang zijn de drempels inzichtelijk gemaakt, hoe en welke drempels o.a. t.a.v. capaciteit worden weggenomen wordt momenteel uitgewerkt via de strategie internationaal spoor. Capaciteitsverdeling gebeurt via gelijke behandeling via de regels die zijn gesteld. Deze regels zijn nodig vanwege de beperkte capaciteit.
31409-341 verzoekt de regering om op de kortst mogelijke termijn helderheid te verschaffen over het lot van de vuurtoren Kijkduin en in het geval van ontmanteling te voorzien in een replica,	Parlementair agenda punt [02-02-2022] - Maritiem	12-06-2024 Beide worden besproken in de regionale overlegstructuur die NN heeft opgezet n.a.v. de Ovv-rapporten over de watertaxi-ongevallen op de Nieuwe Maas en in het Schuitengat. Dit wordt ook zo gemeld in de kabinetsreactie op die rapporten (medio juni naar de TK). Inhoudelijk wordt er nader op teruggekomen in de verzamelbrief maritiem van komend najaar.
32852-181 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe hoogwaardige recycling van verpakking naar verpakking kan worden gestimuleerd of afgedwongen,	Parlementair agenda punt [03-02-2022] - Circulaire economie	30-05-2024 De Kamer wordt in het derde kwartaal van 2024 geïnformeerd.
35910-14 verzoekt de regering om een monitoring inclusief ingevoerde oplossingen aan de rapportage van de vrachtwachtheffing toe te voegen die sluip-routes van vrachtwagens op N-wegen monitort,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	20-02-2024 Rijk en regionale overheden zijn samen overeengekomen om mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer te monitoren. Hierbij zal het Rijk ten minste 1 jaar voorafgaande aan invoering een nulmeting laten uitvoeren en in ieder geval voor een periode van 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing metingen laten uitvoeren op het monitoringsnetwerk. Aan de monitoringsrapportage na invoering zullen ook de ingevoerde oplossingen worden toegevoegd. In 2023 heeft een werkgroep met DGMo, RWS, NDW en regionale wegbeheerders een plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van vrachtwagenheffing opgesteld. Dit plan is met de regio afgestemd en wordt in Q1 2024 vastgesteld.
35910-18 verzoekt de regering om in het geval van merkbare uitwijk van vrachtverkeer snel om tafel te gaan met decentrale overheden om te bepalen of het betreffende wegvak dient te worden toegevoegd aan de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing of dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen,	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	20-02-2024 In 2023 heeft een werkgroep met DGMo, RWS, NDW en regionale wegbeheerders het plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer agv vrachtwagenheffing opgesteld en afgestemd met de regio. Daarbij is onder andere het proces uitgewerkt hoe in geval van uitwijk snel om tafel kan worden gegaan met decentrale overheden. Dit plan wordt in Q1 2024 vastgesteld.
35925-A-48 verzoekt de regering in gesprek te treden met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en te onderzoeken of deze internationale spoorverbinding toegevoegd kan worden aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komen; verzoekt de regering om tijdens het MIRT in het najaar van 2022 terug te koppelen of en op welke termijn elektrificatie van de lijn tussen Enschede en Gronau gerealiseerd kan worden,	Parlementair agenda punt [11-04-2022] - Mirt	27-05-2024 Samen met de regio is inmiddels opdracht gegeven aan ProRail. ProRail werkt tot en met volgend jaar aan de verkenning Enschede-Gronau.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-200 verzoekt de regering te onderzoeken welke regelgeving in het kader van voedselveiligheid belemmerend werkt voor het hergebruik van grondstoffen; verzoekt de regering deze belemmeringen zo veel mogelijk weg te nemen,	Parlementair agenda punt [01-06-2022] - Circulaire economie	30-05-2024 Onderzoek is afgerond, de Kamer wordt binnenkort geïnformeerd.
27625-580 verzoekt de regering om op Europees niveau in te zetten op een uniforme meetmethodiek van de KRW-doelen	Parlementair agenda punt [22-06-2022] - Water	21-02-2024 De onderhandelingen over het wijzigingsvoorstel zijn gestart. Door inzet tijdens de onderhandelingen wordt uitvoering gegeven aan deze motie. Over de voortgang wordt de Tweede Kamer geïnformeerd.
22112-3444 verzoekt de regering, indien hiervoor aanpassingen in veestallen nodig zijn, te allen tijde te voorkomen dat deze in strijd zijn met de kaders van de Wet dieren, waarin het perspectief van het dier centraal staat, en te allen tijde te voorkomen dat deze brandgevaarlijk zijn	Parlementair agenda punt [29-06-2022] - Herziening Richtlijn Industriële Emissies en de Richtlijn Storten van Afvalstoffen (22 112, nr. 3435)	24-05-2024 Bij de EC is in kader van de RIE aandacht gevraagd voor dierenwelzijn en brandveiligheid. Bij totstandkoming van de BREF's, waarin de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden vastgelegd, kan hier informatie worden ingebracht en bij het bespreken van BBT hier verdere aandacht voor gevraagd worden. Het traject voor het komen tot BBT gaat naar verwachting in 2024 starten. Deze zullen landen in de nog op te stellen uitvoeringsregels. Bij dit proces betrekt de Commissie de lidstaten, de sector, NGO's en wetenschap. De verwachting is dat dit traject dan nog meerdere jaren zal duren. De Commissie heeft aangegeven dit ook belangrijk te vinden en dit ook als te willen meewegen bij de totstandkoming van de uitvoeringsregels.
31305-357 verzoekt de regering voor 1 oktober in kaart te brengen hoeveel steun er per regio nodig is om de dienstregeling overeind te houden	Parlementair agenda punt [06-07-2022] - Duurzaam Vervoer	27-05-2024 De TVOV 2023 wordt op uiterlijk 31-12-2025 vastgesteld. Begin 2026 kan er terugkoppeling gegeven worden aan de Kamer over wat het feitelijke budgetbeslag van de regeling is geweest. Het is een regeling op nacalculatiebasis. In 2023 is aan aanvragers een voorschot uitgekeerd ter hoogte van 80% van de verwachte omvang.
29984-999 verzoekt de regering om er samen met Nederlandse vervoerders en Europese collega's alles aan te doen om dit voor elkaar te krijgen,	Parlementair agenda punt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	27-05-2024 Wordt meegenomen in de volgende kamerbrief Internationaal.
36200-XII-33 verzoekt het kabinet om in de bestuurlijke akkoorden en startpakketten voor provincies afspraken op te nemen om de drinkwatervoorziening voor woningbouw zeker te stellen,	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	30-05-2024 In het concept voorontwerp Nota Ruimte is het veiligstellen van drinkwatervoorziening voor woningbouw meegenomen als te maken keuze. Planning is vooralsnog dat deze voorligt in de Ministerraad op 14 juni. Het is aan het nieuwe kabinet om hierover bestuurlijke akkoorden en afspraken te maken.
36200-A-19 verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over de in het coalitieakkoord gemaakte afspraken; verzoekt de regering om hierbij ook afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over het aantal te bouwen woningen voor en na 2030,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	28-05-2024 Er wordt nog steeds gewacht op de uitspraak van de Raad van State op het TB Ring. Het MIRT-onderzoek A12-zone i.r.t. ontwikkeling Rijnenburg loopt nog geruime tijd door.
36200-A-26 verzoekt de regering in kaart te brengen op welke manieren de rijks-overheid private en coöperatieve vormen van (openbaar) vervoer van werknemers kan ondersteunen en stimuleren, en daarbij eventuele belemmeringen in wet- en regelgeving mee te nemen,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	28-05-2024 Binnen het programmaplan publiek vervoer wordt een verkenning van een mogelijke aanpassing van de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) gestart. Hierbij worden breed nieuwe ontwikkelingen zoals hubs, deelmobiliteit, MaaS, BRT en verhouding publiek-privaat meegenomen.
36200-A-28 verzoekt de regering de herijking van de kengetallen voortvarend op te pakken en het Handboek Milieuprijzen te updaten; verzoekt de regering de brede welvaartseffecten opnieuw te wegen; verzoekt de regering deze herijkingen mee te nemen in het tot stand brengen van de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA),	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	27-05-2024 De nieuwe IMA wordt verwacht eind 2026.
36200-A-30 verzoekt het kabinet om een onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot het reactiveren van spoorlijnen in Nederland inclusief grensoverschrijdende trajecten, en daarbij de Duitse kennis op dit gebied te gebruiken, waarbij ook aanpassingen buiten het voormalige tracé tot de mogelijk-heden kunnen behoren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	27-05-2024 Momenteel wordt gewerkt aan de uitwerking van de Strategie Internationaal Spoor waarvoor nu inhoudelijke studies worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden gecontinueerd. Gelet op de demissionaire status van dit kabinet worden keuzes en invulling van nieuwe ambities ten aanzien van het internationaal spoor aan een volgend kabinet. Een nieuw kabinet zal dan ook besluiten wanneer de strategie internationaal spoor wordt verzonden.
36200-A-35 verzoekt het kabinet samen met de provincie alle opties om overlast voor reizigers te beperken te inventariseren en zich in te spannen om deze overlast zo veel mogelijk te beperken,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	26-05-2024 Bij de uitwerking van een alternatieve locatie van het proefbaanvak wordt de inhoud van deze motie weer meegenomen. De motie is daarmee afgehandeld.
36200-A-37 verzoekt de regering om de aanbevelingen voor het vervolgonderzoek over te nemen en uit te voeren,	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	27-05-2024 De conceptversie van de nieuwe werkwijzer wordt momenteel door het CPB en PBL getoetst. Het is belangrijk dat de werkwijzer grondig getoetst wordt en eventuele

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		aandachtspunten nog kunnen worden opgelost. In maart jl. is aan de Kamer gemeld dat de nieuwe werkwijzer voor het zomerreces van 2024 zal worden opgeleverd. Dit zal niet gehaald worden. De werkwijzer zal pas na het zomerreces worden opgeleverd. Met de oplevering van de werkwijzer wordt de motie afgedaan.
36200-XII-40 roept het kabinet op om te onderzoeken of station Staphorst van de grond kan komen en te bekijken of en hoe de planning naar voren kan worden gehaald, en de Kamer hierover in het voorjaar van 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	27-05-2024 Geen wijzigingen t.o.v. eerdere update. Eerste resultaten van ProRail worden 1 juli opgeleverd. Binnen Provincie Overijssel is er ook aandacht voor; hierbij wordt ook verwezen naar de studie van ProRail. Daarnaast kijken zij ook naar andere mogelijkheden om de bereikbaarheid van Staphorst met het openbaar vervoer te verbeteren. Is hiermee afgehandeld.
36200-XII-47 implementatieplan van de 740 metertrein, inclusief een maatschappelijke kosten-batenanalyse, en de Kamer hierover voor het najaar van 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	27-05-2024 . Een update is gegeven in de TK-brief ontwikkelingen spoorgoederenvervoer van 1 maart 2024. Dit wordt verder betrokken bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, gereed in 2024.
36200-XII-48 verzoekt de regering te verkennen of er aanvullende middelen vrij te maken zijn om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken; verzoekt de regering daarbij te verkennen of er in Europa steun is om geldende staatssteunregels soepel toe te passen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	27-05-2024 Wordt betrokken bij het op te stellen Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Gereed in 2024
36200-XII-56 verzoekt de regering met een voorstel voor een circulaire-economiewet te komen,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	24-05-2024 De Kamer is op 29 april 2024 geïnformeerd over de hoofdlijnen en planning van de circulaire-economiewet door middel van een hoofdlijnennotitie. In 2024 en eerste helft 2025 worden deze hoofdlijnen in een wetsvoorstel uitgewerkt en na verdere besluitvorming medio 2025 (Q3) in openbare consultatie gebracht.
36200-XII-87 verzoekt het kabinet om alles op alles te zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalt en in overleg met watertaxibedrijven en gemeenten van de Wadden mogelijkheden tot generieke ontheffing bij nachtelijk varen voor gespecificeerde diensten te onderzoeken,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	29-03-2024 De Kamervragen van De Hoop zijn beantwoord en in het CD Wadden zijn opnieuw vragen gesteld. Die bevatten inhoudelijk weinig nieuws, een herhaling van zetten. Dat geldt ook voor het TMD Maritiem en TMD Wadden van 26-3. Daar zijn twee moties ingediend: In het TMD Wadden een motie van Pierik (BBB), die opriep om binnen 6 weken een overleg te organiseren met regionale partijen om te onderzoeken of aanwijzing van watertaxi's als veerpont mogelijk is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement. De minister heeft die motie ontraden. Het is namelijk maar zeer de vraag hoe wenselijk deze 'promotie' tot veerpont is met de recente watertaxi ongelukken in het achterhoofd (Nieuwe Maas Rotterdam en Schuitengat Terschelling). Hij wil dit verzoek zorgvuldig bekijken en komt er, zoals eerder toegezegd, op terug in de Kabinetsreactie op de Ovv-rapporten. In het TMD Maritiem een motie van Kamerlid De Hoop (PvdA) die vroeg om een nadere uitwerking van de uitzonderingsgevallen voor snelvaren. Omdat dit in lijn is met de wat we al doen, heeft de minister deze motie Oordeel Kamer gegeven
36200-XII-73 verzoekt de regering bij de uitwerking van de structurerende keuzes vrijblijvendheid zo veel mogelijk te vermijden, en de Kamer halfjaarlijks te informeren over de uitwerking én gekozen wettelijke borging,	Parlementair agenda punt [01-12-2022] - Begrotingsbehandeling IenW	27-05-2024 In de vastgestelde uitvoeringsstrategie en uitvoeringsagenda is een overzicht opgenomen van hoe de borging voorzien is van de structurerende keuzes en achterliggende maatregelen. Verdieping hiervan loopt en vrijblijvendheid is niet voorzien. In het BO Water december '23 is hiertoe een borgingskalender geagendeerd. Op basis van de bespreking is de Kamer voor het WGO van 29 januari nader geïnformeerd over de aanpak. De borgingskalender is vastgesteld in april en zal met de verzamelbrief water voor de zomer worden aangeboden aan de Kamer.
30015-110 verzoekt de regering om voor deze extra inzet al in 2024 een tussentijdse evaluatie uit te voeren, om zo tijdig bij te kunnen sturen,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer (30 015, 106)	28-05-2024 De evaluatie van de extra inzet voor Kwalibo/ bodem bij de ILT zal in 2024 plaatsvinden. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
32852-217 verzoekt de regering om een nationale duurzame grondstoffen- en materialendoelstelling te ontwikkelen en deze mee te nemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Circulaire Economie	24-05-2024 Het vaststellen van de doelen is vertraagd. Momenteel wordt opdracht verstrekt om via de circulaire potentie methode te komen tot doelen. Naar verwachting kan de Kamer hierover worden geïnformeerd om de eerste helft van 2025.
32852-218 verzoekt de regering om hergebruik van afgedankte producten te bevorderen en een makkelijk en concreet toepasbare handreiking op te stellen voor milieustraten om te beoordelen wanneer er sprake kan zijn van voortgezet gebruik; verzoekt de regering om het toepassen van deze handreiking onder de aandacht te brengen van gemeenten en milieustraten en in te bedden in het VANG-programma en de ondersteuning aan circulaire ambachts-centra,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Circulaire Economie	24-05-2024 De motie zal in Q3 worden afgedaan met openbaarmaking van de gids voor milieustraten.
31936-1008 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de luchtvrachtsector en te onderzoeken hoe een aparte slotpool op Schiphol voor de luchtvracht kan worden opgezet met een maximaal aantal vluchten per jaar,	Parlementair agenda punt [21-12-2022] - Luchtvaart	29-05-2024 IenW is in gesprek met de vrachtsector en Schiphol over dit onderwerp. De vrachtsector en Schiphol hebben toegezegd om in het eerste kwartaal 2024 met een voorstel te komen. Dit voorstel is tot op heden nog niet ontvangen. Wanneer er meer duidelijkheid is over het voorstel zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden.
31936-1017 verzoekt het kabinet in overleg met de betrokken gemeenten en het vliegveld te borgen dat de ruimte voor politie- en traumahelikopters op Rotterdam The Hague Airport niet beperkt wordt,	Parlementair agenda punt [21-12-2022] - Luchtvaart	29-05-2024 De uitvoering van deze motie wordt betrokken bij het te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Het ontwerp van dat luchthavenbesluit wordt naar verwachting het eerste kwartaal van 2025 in voorhang aan de Tweede Kamer aangeboden en zal naar verwachting medio 2025 inwerking treden.
29684-240 verzoekt de regering om haast te maken met dat overleg en daarin naar oplossingen te zoeken binnen de wet om nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden in stand te houden, en de Kamer uiterlijk binnen twee maanden op de hoogte te stellen van de uitkomsten,	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Wadden	29-03-2024 De Kamervragen van De Hoop zijn beantwoord en in het CD Wadden zijn opnieuw vragen gesteld. Die bevatten inhoudelijk weinig nieuws, een herhaling van zetten. Dat geldt ook voor het TMD Maritiem en TMD Wadden van 26-3. Daar zijn twee moties ingediend: In het TMD Wadden een motie van Pierik (BBB), die opriep om binnen 6 weken een overleg te organiseren met regionale partijen om te onderzoeken of aanwijzing van watertaxi's als veerpont mogelijk is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement. De minister heeft die motie ontraden. Het is namelijk maar zeer de vraag hoe wenselijk deze 'promotie' tot veerpont is met de recente watertaxi ongelukken in het achterhoofd (Nieuwe Maas Rotterdam en Schuitengat Terschelling). Hij wil dit verzoek zorgvuldig bekijken en komt er, zoals eerder toegezegd, op terug in de Kabinetsreactie op de Ovv-rapporten. In het TMD Maritiem een motie van Kamerlid De Hoop (PvdA) die vroeg om een nadere uitwerking van de uitzonderingsgevallen voor snelvaren. Omdat dit in lijn is met de wat we al doen, heeft de minister deze motie Oordeel Kamer gegeven
29984-1083 verzoekt de regering om in overleg met medeoverheden te komen tot nieuw beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door stedelijk gebied, teneinde de veiligheid van omwonenden langs het spoor te garanderen.	Parlementair agenda punt [26-01-2023] - Spoor	28-05-2024 Samen met decentrale overheden wordt op dit moment het nieuwe (Robuust) Basisnet vormgegeven. Over de voortgang wordt de Kamer periodiek geïnformeerd.
29984-1085 verzoekt de regering om te onderzoeken in hoeverre vervoerders gestimuleerd kunnen worden zo veel mogelijk gebruik te maken van minder dichtbevolkte routes en andere modaliteiten teneinde een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen te realiseren, verzoekt de regering de Kamer hier voor het zomerreces over te informeren.	Parlementair agenda punt [26-01-2023] - Spoor	28-05-2024 Het overleg met de sector is gestart waarbij de mogelijkheden voor afspraken met verladers worden onderzocht. Uitkomsten worden in 2025 verwacht, maar de Kamer zal voor de zomer geïnformeerd worden over de stand van zaken.
31409-392 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de inzet van offshorewerk-schepen geheel meegenomen kan worden onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart, met inachtneming van de interna-tionale kaders voor onder meer staatssteun.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	29-05-2024 De motie is in uitvoering. De kamer zal hierover worden geinformeerd in Q2.
31491-395 verzoekt de regering het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma, inclusief bijbehorende planning en de inzet op innovatie,	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Maritiem	12-06-2024 02-06-2024 De verwachting is dat er eind 2024 een volgende voortgangsbrief volgt

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
zo snel als mogelijk naar de Kamer te sturen en het mee nemen bij de voorbereiding van de begrotingen voor 2024 en verder.		
23645-792 verzoekt de regering de financiële en wet- en regeltechnische belemme-ringen in kaart te brengen die decentrale overheden en vervoersbedrijven ervaren in het tot stand brengen van gecombineerd publiek en/of openbaar vervoer	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Openbaar vervoer en taxi	27-05-2024 Met mijn collega's van Financiën, BZK, VWS en OCW verken ik momenteel de mogelijkheid of het totale vervoerssysteem effectiever kan worden ingericht, opdat aan de reiziger voor hetzelfde geld meer mobiliteit kan worden aangeboden. Gelijktijdig start in Zeeland een project om publiek vervoer in de praktijk toe te passen. Om er voor te zorgen dat publiek vervoer een goede wettelijke grondslag heeft, laat ik momenteel de huidige wet- en regelgeving (o.a. de Wet personenvervoer 2000) op dit gebied in kaart brengen.
31305-389 verzoekt de regering opdracht te geven aan het CROW om ontwerpprin-cipes vast te stellen voor doorfietsroutes en daarbij voorzieningen zoals laad- en pomppunten, straatmeubilair en toiletten mee te nemen in het ontwerp	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Actieve mobiliteit (wandelen en fietsen)	31-05-2024 De motie wordt naar verwachting in Q4 2025 afgedaan. In 2024 wordt een update gemaakt van het CROW Inspiratieboek Snelle fietsroutes waarin dit onderwerp meegenomen wordt (gereed eind 2024). Daarnaast worden doorfietsroutes en de genoemde voorzieningen meegenomen in de nieuwe CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Prognose is dat deze eind 2025 uitkomt.
31305-398 verzoekt de regering binnen de fietsambitie 2022–2025, de fietsstimule-ringscampagne en het Meerjarenplan Fietsveiligheid positieve stimu-lansen om een fietshelm te dragen te betrekken, zoals het vergroten van bewustwording over fietshelmen via voorlichting en educatie, aantrekke-lijker helmontwerp en beschikbaarheid en betaalbaarheid van helmen	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Actieve mobiliteit (wandelen en fietsen)	27-02-2024 De strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm wordt momenteel afgerond en beoogd wordt deze in mei naar de Kamer te sturen.
31305-396 verzoekt het kabinet een brede analyse te maken van hoe de elektrische fiets het Nederlandse fietslandschap verandert en zal veranderen op de langere termijn;	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Actieve mobiliteit (wandelen en fietsen)	31-05-2024 De motie wordt naar verwachting in Q4 2024 afgedaan. Het KiM en het SWOV zijn gevraagd onderzoeksinput te leveren voor deze analyse.
verzoekt het kabinet met die analyse voort te bouwen op de onderzoeken die plaatsvinden als gevolg van de motie-Geurts over een verbod op het opvoeren van e-bikes en stevige handhaving hierop, evenals op de afspraken en kennis en kunde uit de zogenaamde City Deals Fiets;		
verzoekt het kabinet op basis van die analyse conclusies te trekken en mogelijke actiepunten te formuleren met betrekking tot op zijn minst de aanleg van brede fietspaden, het plaatsen van fietskluizen en fietsenstal-lingen met laadpalen voor e-bikes bij ov-knooppunten, regels op het fietspad, en een langetermijnstrategie voor hoe de fiets veilig en toegankelijk blijft voor zowel de groeiende groep oudere fietsers als kinderen, en deze conclusies en mogelijke actiepunten voor te leggen aan de Kamer		
29383-392 verzoekt de regering om in gesprek met het OLB te kijken welke onder-steuning nodig is om handhavend op te treden zodat Chogogo aan de vergunningsvoorwaarden voldoet	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Ontwerpbesluit houdende inrichtingen- en activiteiten, milieueffectrapportage en de kwaliteit van toezicht en handhaving, ter bescherming van het fysieke leefomgeving op Bonaire, Sint Eustatius en Saba (29 383, nr. 388)	29-11-2023 Voldaan. Er is een stuurgroep waarin samen met bestuur OLB in beeld is gebracht wat nodig is voor ondersteuning
29383-397 verzoekt de regering een gezonde leefomgeving voor omwonenden van veehouderijen te waarborgen en ten minste de gemeentes waar deze ernstige stankoverlast speelt met klem op te roepen om de mogelijkheden uit de Crisis- en herstelwet in te zetten en hen daarbij juridisch bij te staan	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Geurproblematiek	24-05-2024 In de brief van de staatssecretaris IenW van 7 juli 2023 aan de Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 383, nr. 405) is ingegaan op de motie. De brief is controversieel verklaard. Verdere beleidskeuzes zijn aan het nieuwe kabinet.
29383-399 verzoekt de regering innovatie en onderzoek naar brongerichte geurre-ductie en geurmetingen te intensiveren, en de Kamer over de uitkomsten hiervan in september 2023 te informeren;	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Geurproblematiek	24-05-2024 De brief is controversieel verklaard. Verdere beleidskeuzes zijn aan het nieuwe kabinet.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering verder in kaart te brengen wat de financiële consequenties zijn, zoals mogelijk passende schadevergoeding en nadeelcompensatie voor degenen die door eventuele aanpassing van geurwetgeving worden benadeeld		
29383-400 verzoekt het kabinet met een herstelplan voor combiluchtwassers te komen;	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Geurproblematiek	24-05-2024 In de brief van de staatssecretaris IenW van 7 juli 2023 aan de Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 383, nr. 405) is ingegaan op de motie. De brief is controversieel verklaard. Verdere beleidskeuzes zijn aan het nieuwe kabinet.
verzoekt het kabinet voorts in dat herstelplan de faal- en succesfactoren van zowel bestaande combiwassers, het verplichten van certificering en het afsluiten van onderhoudscontracten als het optimaliseren van het toezicht door het elektronisch monitoren van luchtwassers te vergelijken, en daarbij rekening te houden met de afschrijvings- en vervangingster-mijnen van bestaande luchtwassers en duidelijk inzichtelijk te maken wat de jaarlijkse kosten voor de agrarische ondernemers gaan worden		
29383-402 verzoekt het kabinet om de chemisch-analytische methode mee te nemen in het voorstel tot het toewerken naar herstel van balans tussen belangen van omwonenden en veehouderijen	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Geurproblematiek	24-05-2024 In de brief van de staatssecretaris IenW van 7 juli 2023 aan de Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 383, nr. 405) is ingegaan op de motie. De brief is controversieel verklaard. Verdere beleidskeuzes zijn aan het nieuwe kabinet.
29383-403 verzoekt het kabinet om de aanpak van ernstige geuroverlast vorm te geven in een maatwerkaanpak en daartoe in gesprek te gaan met lagere overheden om van hen te horen welke instrumenten zij nodig hebben om lokale geuroverlast aan te kunnen pakken	Parlementair agenda punt [22-03-2023] - Geurproblematiek	24-05-2024 In de brief van de staatssecretaris IenW van 7 juli 2023 aan de Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 383, nr. 405) is ingegaan op de motie. De brief is controversieel verklaard. Verdere beleidskeuzes zijn aan het nieuwe kabinet.
27625-602 verzoekt de regering om met decentrale overheden in gesprek te gaan om tot een oplossing te komen die voorkomt dat mensen met lage- en middeninkomens achterblijven in de minst toekomstbestendige woningen	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	23-04-2024 We hebben op dit moment onvoldoende kennis over de situatie en we wachten op onderzoeken die de complexe oplossingsrichtingen meer inzichtelijk maken. We verwachten in het najaar een volledi-ger antwoord te kunnen geven op de motie en vragen daarom uitstel tot najaar 2024
27625-603 verzoekt de regering in beeld te brengen voor welke wateren het behalen van de KRW-doelen in 2027 niet realistisch is, hierover in gesprek te treden met de Europese Commissie teneinde de negatieve economische en maatschappelijke gevolgen – zoals bij het stikstofdossier wel het geval is – te beperken en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	15-02-2024 De minister heeft aangegeven dat dit onderdeel is van de tussenevaluatie KRW die in 2024 afgerond wordt, en waarover de Kamer dan geïnformeerd zal worden. Het gesprek met de Europese Commissie loopt continu, ook hierover.
		De Kamer zal in de brief voor het CD Water van 25 juni van de voortgang op de hoogte worden gebracht.
27625-611 verzoekt het kabinet een Europese coalitie te bouwen van landen die zich verzetten tegen aanscherping, en voor flexibele toepassing van de doelen in de nieuwe Kaderrichtlijn Water, en over de voortgang hiervan de Kamer halfjaarlijks te informeren	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	21-03-2024 Nederland is continu in gesprek met andere EU landen en met de Europese Commissie, onder andere via de Riviercommissies en bilateraal. Op basis van deze gesprekken en inzicht in gelijkgestemde landen bepaalt Nederland een strategie. De Kamer zal in de brief voor het CD Water van 25 juni van de voortgang op de hoogte worden gebracht.
27625-613 verzoekt het kabinet een strategie en uitvoeringsprogramma uit te werken over het tijdig en voldoende aanwijzen van en het bescherming en ruimte bieden aan nieuwe drinkwaterbronnen	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	22-03-2024 Er is vertraging bij de beantwoording van motie Krul (12420). De oorzaak ligt in vertraging bij het onderzoek dat RIVM voor IenW uitvoert en het daardoor later gereed zijn dan verwacht. Dit onderzoek «De drinkwatervoorziening van de toekomst» vormt de basis voor beantwoording voor deze motie. De verwachting is dat de Kamer hierover in de zomer kan worden geïnformeerd.
29398-1043 verzoekt de regering in het bijzonder aandacht te besteden aan de doelgroepen ouderen, schoolgaande kinderen en bestuurders van elektrische fietsen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Verkeersveiligheid en wegen (CD 6/12)	27-02-2024 De strategie wordt momenteel afgerond en beoogd wordt deze in mei naar de Kamer te sturen.
29398-1047 verzoekt het kabinet te herzien in hoeverre, en op welke manier, de maatschappelijke kosten-batenanalyse nog waarde kan hebben als middel om zaken in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren; verzoekt het kabinet de Kamer te informeren over hoe het eenzijdig rendementsdenken gaat schrappen uit zowel toekomstige maatschappe-lijke kosten-batenanalyses als Integrale Mobiliteitsanalyses, en daarbij tevens inzichtelijk te maken hoe het deze analyses voortaan gaat schoeien op de uitgewerkte bereikbaarheidsnormen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Verkeersveiligheid en wegen (CD 6/12)	27-05-2024 De conceptversie van de nieuwe werkwijzer wordt momenteel door het CPB en PBL getoetst. Het is belangrijk dat de werkwijzer grondig getoetst wordt en eventuele aandachtspunten nog kunnen worden opgelost. In maart jl. is aan de Kamer gemeld dat de nieuwe werkwijzer voor het zomerreces van 2024 zal worden opgeleverd. Dit zal niet gehaald worden. De werkwijzer zal pas na het zomerreces worden opgeleverd. Met de oplevering van de werkwijzer wordt de motie afgedaan.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
22112-3641 verzoekt de regering ervoor zorg te dragen dat de rwzi's die lozen op wateren die worden gebruikt als bron voor drinkwater, prioriteit krijgen bij de installatie, de actualisatie en het updaten van de vierde zuiveringstrap, en dat deze zuivering bij alle betreffende rwzi's wordt geïnstalleerd voor 2035,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Herziening Richtlijn stedelijk afvalwater (22 112, nr. 3606)	05-04-2024 Uitwerking van de moties hangt af van de uiteindelijke onderhandelingen van de EU richtlijn stedelijk afvalwater in Brussel. De richtlijn is nog niet vastgesteld, dus de moties kunnen ook nog niet uitgevoerd worden. Eind dit jaar hebben we een richtlijn en dan kan er in Kamerbrief ook iets gemeld worden dat we deze moties gaan uitwerken in het kader van de implementatie van de richtlijn.
22112-3642 verzoekt de regering om te onderzoeken of verdere verslechtering van de waterkwaliteit beter voorkomen kan worden met absolute indicatoren voor de kwaliteit van het door rwzi's geloosde water dan met verwijderingsrendementen,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Herziening Richtlijn stedelijk afvalwater (22 112, nr. 3606)	05-04-2024 Uitwerking van de moties hangt af van de uiteindelijke onderhandelingen van de EU richtlijn stedelijk afvalwater in Brussel. De richtlijn is nog niet vastgesteld, dus de moties kunnen ook nog niet uitgevoerd worden. Eind dit jaar hebben we een richtlijn en dan kan er in Kamerbrief ook iets gemeld worden dat we deze moties gaan uitwerken in het kader van de implementatie van de richtlijn.
22112-3646 verzoekt de regering om alle meet- en monitoringsresultaten direct en rechtstreeks te delen met drinkwaterbedrijven,	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Herziening Richtlijn stedelijk afvalwater (22 112, nr. 3606)	05-04-2024 Uitwerking van de moties hangt af van de uiteindelijke onderhandelingen van de EU richtlijn stedelijk afvalwater in Brussel. De richtlijn is nog niet vastgesteld, dus de moties kunnen ook nog niet uitgevoerd worden. Eind dit jaar hebben we een richtlijn en dan kan er in Kamerbrief ook iets gemeld worden dat we deze moties gaan uitwerken in het kader van de implementatie van de richtlijn.
29385-126 verzoekt de regering bij uitwerking van deze normen te komen tot voldoende concrete reistijdgrenzen of reistijdnormen tot voorzieningen	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	30-05-2024 Keuzes zijn aan een nieuw kabinet. Beoogd wordt eind van dit jaar de Tweede Kamer hierover te informeren.
29385-128 verzoekt de regering •geen onomkeerbare stappen te zetten tot afstemming met provincies heeft plaatsgevonden; •op korte termijn per aanlegproject inzichtelijk te maken wat de genoemde keuze zou betekenen voor het project zelf en voor de doorstroming; •te bezien wat de mogelijkheden zijn om vanuit het oogpunt van nationale en regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid belang-rijke aanlegprojecten zo veel mogelijk door te zetten, zo nodig met gebruik van de ADC-toets en natuurcompensatie, en met benutting van provinciale en private stikstofexpertise	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	12-12-2023 8 (kleinere) (vaar)wegprojecten zijn uitgezonder van herprioritering omdat verwacht wordt dat de stikstofopgave hier gering zal zijn. De landelijke netwerkanalyse vormt de basis om de komende periode samen met de regio's verder te werken aan een verdieping per MIRT-regio. Een ambtelijke werkgroep 'mobiliteits- en bereikbaarheidsvraagstukken' met vertegenwoordigers van Rijk en regio wordt ingericht om gezamenlijk vorm te geven aan dit proces. Deze regionale verdieping moet per MIRT-regio meer zicht gaan bieden welke vraagstukken er ontstaan als gevolg van het pauzeren van 17 weg- en vaarwegprojecten en welke mitigerende maatregelen er wenselijk en mogelijk zijn. Met de regio's wordt richting het BO MIRT 2024 daarnaast toegewerkt naar een concrete strategie om de projecten weer op te starten, waarbij de ruimte en het commitment op de condities (financieel, stikstof en capaciteit) per project in beeld worden gebracht. Als onderdeel hiervan wordt verkend waar ruimte kan worden gezocht rond stikstofopgaven en slimme oplossingen met capaciteit uit regio, de markt, of (inhuur door) RWS. Concrete besluiten hierover zijn echter aan een nieuw kabinet.
29385-130 verzoekt het kabinet volgend jaar uitgewerkte bereikbaarheidsnormen inclusief minimumnormen en drempelwaardes te hanteren bij het afwegingskader van het Mobiliteitsfonds en het MIRT	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	30-05-2024 Keuzes hieromtrent zijn aan een nieuw kabinet. Beoogd wordt de Tweede Kamer hier eind van het jaar over te informeren.
29385-132 verzoekt het kabinet een visie, strategie en aanpak te ontwikkelen hoe het Rijk de projecten na de aanlegstop weer gaat opstarten, en daarin als uitgangspunt te nemen dat er niet gesneden hoeft te worden op, of een keuze gemaakt te worden uit, de projecten die nu in het MIRT-boek zijn opgenomen, en de Kamer jaarlijks te informeren over de stand van zaken van deze visie, strategie en aanpak.	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	27-02-2024 Aan de Kamer is een landelijke netwerkanalyse toegezonden. De Kamer wordt voor de zomer over de aanpak voor de herstart geïnformeerd.
29385-127 verzoekt de regering in gesprekken met de ov-sector het invoeren van betalen naar gebruik en de daarmee gepaard gaande verwachte reizigers-groei nadrukkelijk mee te wegen	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	29-11-2023 BNG is in september door de Tweede Kamer controversieel verklaard en de werkzaamheden zijn door het kabinet stopgezet. Er zijn daarom geen resultaten (effecten van BNG op het OV/reizigersgroei) om te bespreken met de OV-sector. Indien BNG alsnog wordt voortgezet door een nieuw kabinet, zal aan de motie alsnog invulling worden gegeven.
31936-1062 verzoekt de regering om de regie te pakken en de Kamer regelmatig te informeren over de zakenvluchten die regionale luchthavens van Schiphol hebben overgenomen	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Verduurzaming luchtvaart	29-05-2024 Deze motie wordt behandeld en afgehandeld middels de verzamelbrief Luchtvaart Q2.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
31936-1070 verzoekt de regering in het vervolg van de onderhandelingen in de Raad aan te dringen op het vinden van oplossingen voor de struikelblokken en een actieve rol te spelen in het versnellen van de onderhandelingen, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Verduurzaming luchtvaart	29-05-2024 Deze motie wordt behandeld en afgedaan middels de verzamelbrief Luchtvaart Q2.
verzoekt de regering om op Europees niveau de voordelen van het recyclen van brandstofstaven in kerncentrales te agenderen, daarover tot afspraken te komen en de Kamer daarover te informeren	Tweeminutendebat Kernenergie gehouden op 20 december 2022.	29-05-2024 IenW trekt hierin gezamenlijk op met EZK. Idee is om dit met 'like-minded countries' op te pakken. Met de PV Brussel wordt besproken hoe we dit het beste kunnen insteken. De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd
30175-445 verzoekt de regering om de bacteriën- en viruslast die worden meegevoerd in fijnstof uit de veehouderij, de risico's op besmettingen en het ontstaan van nieuwe zoönosen te laten onderzoeken of deze aspecten mee te nemen in de reeds lopende onderzoeken en hierover te rapporteren,	Parlementair agenda punt [13-06-2023] - Aanscherping van de uitstootnormen voor fijnstof uit pluimveestallen	24-05-2024 De Staatssecretaris zal de Tweede Kamer schriftelijk informeren na Q4 2024.
36254-16 verzoekt de regering te komen met een plan om producten waarin bont, dons van levend geplukte dieren, angorawol of kangoeroeleer is verwerkt, uit de Nederlandse winkels te weren,	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	24-05-2024 De voortgangsrapportage zit in de lijn en moet in Q2 uit gaan. Hierin wordt de stand van zaken van de motie weergegeven.
29984-1116 verzoekt de regering in het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn (Deltaplan voor het noorden) ook de verbinding Groningen-Bremen, bijvoorbeeld via de Wunderline, te onderzoeken,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Spoor (CD 8/6)	26-05-2024 Wordt meegenomen in het MIRT-onderzoek (eind 2024 gereed): er komt een kosteninschatting voor Groningen-Oldenburg en er wordt een vervoerwaardestudie opgepakt vanuit IenW.
27625-645 verzoekt de regering om te garanderen dat het gemaal IJmuiden bij de eerstvolgende renovatie volledig visvriendelijk wordt gemaakt; verzoekt de regering tevens om totdat het gemaal visvriendelijk is, andere maatregelen in te zetten om zo veel mogelijk dieren een veilige overtocht te bieden en de Kamer hierover in het najaar verder te informeren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	15-01-2024 21 februari :
		27 november 2023 is er een verzamelbrief voor het WGO naar de TK (kenmerk 27 625 Nr.659)waarin de laatste stand van zaken is gemeld. Voor de korte termijn is een aantal maatregelen in beeld om de vissterfte bij het gemaal te beperken.
		O.a. Pilot Paling over de dijk evaluatie hiervan wordt uiterlijk 15 april 2024 opgeleverd.
		Planning VenR gemaal, besluit voorkeursalternatief Q3 2026
27625-647 verzoekt de regering een doorrekening te maken van de aanvullende maatregelen vanuit het impulsprogramma, deze mee te nemen bij de tussenevaluatie van de KRW in 2024 en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	15-02-2024 In de KRW Kamerbrief van 19 december 2023 hebben we aangegeven dit we dit - voor zover de concreetheid van de maatregelen toelaat - meenemen in de tussenevaluatie KRW . De Kamer zal in de brief voor het CD Water van 25 juni van de voortgang op de hoogte worden gebracht.
27625-648 verzoekt de regering de gereserveerde middelen sneller en effectiever in te zetten op plekken waar de effecten van de medicijnresten het grootst zijn,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	18-01-2024 We zijn nog bezig met het vormgeven van de tweede tranche. Streven is dat voor het commissiedebat Water de 2e tranche is afgerond. Dan kunnen we door middel van een update in de brief de motie af doen.
29398-1064 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe in het LEV-kader gemeenten toe te staan om lokaal maatwerk en een lokaal verbod voor lichte elektrische voertuigen, waaronder e-steps, in te voeren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Verkeersveiligheid	27-02-2024 De Kamer is in december met een brief geïnformeerd over de stand van zaken van het onderzoek naar de plaats op de weg van LEVs (Kamerstuk 29 398, nr. 1086).
		Het onderzoek bevindt zich in de verkennende fase en hierin werkt het ministerie van IenW nauw samen met de F10-steden14 (een netwerk van wethouders en ambtenaren van ambitieuze fietssteden) en G4-steden. Zodra concrete oplossingsrichtingen in beeld zijn, gaan deze gedeeld en getoetst worden bij andere wegbeheerders. In de uitwerking van het onderzoek wordt aansluiting gezocht bij de planning van het Meerjarenplan Fietsveiligheid.
29398-1066 verzoekt het kabinet in de ontwikkeling van het gehandicaptenvoertuigen-kader ernaar te streven een verplichting op te nemen voor leveranciers van scootmobielen om standaard een cursus voor gebruik aan te bieden die de rijvaardigheid kan verbeteren,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Verkeersveiligheid	29-11-2023 We nemen dit mee in de nadere uitwerking van de contouren van het nieuwe kader. De contouren worden eind Q1 2024 verstuurd naar de Kamer. De uitwerking van deze motie volgt daarna.
36200-A-90 verzoekt het kabinet op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over welke acties het kabinet gaat ondernemen om zich in te spannen het vertrouwen van deze regio in de rijksoverheid en het Ministerie van IenW te herstellen,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - MIRT	30-04-2024 Met amendement 36410-A-27 heeft de Tweede Kamer dit project uitgezonderd van de schuif van aanleg naar instandhouding. De verkenning wordt nu afgerond, waarna bekeken zal worden of er voldoende zicht is opoplossingen voor de stikstofproblematiek en personele capaciteit om een planuitwerking te starten. In de tussentijd wordt ook doorgewerkt aan raakvlakprojecten, zoals knooppunt Raalte en Meer Veilig 3 Wijthmen-Nijverdal

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
22343-354 verzoekt de regering de Nederlandse regels zo spoedig mogelijk aan te passen zodat de Europese norm van 500 milligram stikstofdioxide per kubieke meter ook opgelegd kan worden aan de kooksfabrieken van Tata Steel,	Parlementair agenda punt [06-04-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel)	17-05-2024 • De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied gaat de vergunning deze Kooksfabriek 1 aanpassen. • Doel hiervan is het aanscherpen van de emissiegrenswaarden voor stikstof richting de 500 milligram per normaalkuub. • Uit het onderzoek van de Omgevingsdienst moet blijken of dit wettelijk afdwingbaar is binnen de huidige regels. Dat weten we nu nog niet en moeten we dus afwachten • De informatie die uit dit vergunningstraject naar voren komt, is tegelijkertijd ook noodzakelijk om het wetsvoorstel verder te kunnen brengen.
27625-650 verzoekt de regering om voor 2025 alle relevante onttrekkingen van water en alle relevante vervuilingsbronnen in kaart te hebben gebracht en via vergunningen te hebben gereguleerd; verzoekt de regering om voor 2026 alle onttrekkingen en vervuilings-bronnen die bijdragen aan het overschrijden van Kaderrichtlijn Water-normen via intrekken en beperken van vergunningen zodanig te beperken dat het halen van de normen in 2027 wordt gegarandeerd,	Parlementair agenda punt [06-07-2023] - Water	29-11-2023 De motie hangt samen met Kamerstuk 27625-636 en 36200-XII-13. Er worden benodigde stappen gezet om zo goed mogelijk invulling te geven aan het verzoek.
29684-251 verzoekt de regering om in het lopende actualisatieproces van lozingsvergunningen ervoor te zorgen dat er een overzicht wordt bijgehouden van de stoffen die volgens de vergunningen geloosd mogen worden, en dit overzicht publiek toegankelijk te maken,	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Uitvoering motie Beckerman over het in kaart brengen van vergunningen die een rol spelen bij het lozen in de Waddenzee	17-01-2024 Uitvoering van de motie wordt meegenomen in het proces van bezien/herzien van de RWS watervergunningen (projectleider Thomas Verhappen) en in de brieven aan de Kamer daarover, zoals in aanloop naar CD Water van juni 2024. Huidig inzicht is dat eenmalig publiceren van de stoffenlijst van beziene/herziene vergunningen voor lozingen op Waddenzee mogelijk is maar voortdurende actualisatie niet, althans niet zonder extra ICT-maatregelen. NB. Dat de motie door RWS wordt opgepakt voor de RWS-watervergunningen komt door de appreciatie die M aan de motie gaf. Feitelijk gaat de motie over alle vergunningen voor lozingen op Waddenzee.
31305-424 verzoekt de regering om een verkenning uit te voeren naar een top tien van ruimtelijke, wettelijke en fiscale instrumenten die de groei van elektrische deelmobiliteit bevorderen, en deze met de Kamer te delen.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Auto	21-05-2024 Onderzoek loopt. afronding voor de zomer verwacht.
31936-1101 verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport beter ontsloten kunnen worden door middel van snelbussen en extra busplatformen.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	27-05-2024 Geen update, vanuit OVS geen actie. Luchtvaart zou ook betrokken zijn, geen naam ontvangen. Wordt achteraan gegaan.
31936-1105 verzoekt het kabinet in de samenwerking met Schiphol alles op alles te zetten om ook het aantal vluchten aan de randen van de dag, van 5.00 uur tot 7.00 uur en van 22.00 uur tot 0.00 uur, substantieel en zo veel mogelijk te beperken.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	30-05-2024 Op dit moment wordt gewerkt aan de impactanalyse (gedeeltelijke) nachtsluiting Schiphol. De resultaten hiervan worden in de zomer van 2024 verwacht en zullen worden betrokken bij verdere beleidsvorming.
31936-1107 verzoekt de regering inzichtelijk te maken welke mondiale, Europese en nationale lasten op onze luchtvaartsector afkomen tot en met 2030 en welke gevolgen dit heeft voor de betaalbaarheid en prijsstelling van vliegtickets	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	29-05-2024 Er wordt onderzocht of de informatie die nodig is voor de beantwoording van dit verzoek volledig intern beschikbaar is of dat er een externe uitvraag nodig is. In het najaar van 2024 zal de verzochte informatie met de Kamer gedeeld worden.
31936-1109 verzoekt de regering het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol (NNHS) alsnog in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vast te leggen.	Parlementair agenda punt [28-09-2023] - Luchtvaart	30-05-2024 De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in de volgende Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.
22112-3788 verzoekt de regering om zich in Europa sterk uit te spreken tégen verslechtering van de ambities die zijn opgenomen in deze Europese Verpakkingsverordening,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Verordening inzake Verpakkingen en Verpakkingsafval	30-05-2024 Er is een politiek akkoord bereikt. De Kamer wordt daarover per brief geïnformeerd.
33118-265 verzoekt de regering in kaart te brengen welke kosten het Rijk heeft gemaakt vanwege de pfas-vervuiling veroorzaakt door Chemours; verzoekt de regering Chemours aansprakelijk te stellen voor deze kosten,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	07-02-2024 Wordt gekoppeld aan het traject van motie 12477: Er zijn een aantal moties die betrekking hebben op Chemours. Deze pakken we samen met RWS en de Prov ZH op. Verwachting is dat dit wel even tijd gaat kosten en dat we in de brief voorafgaand aan het CD in juni een update kunnen sturen aan de Kamer.
33118-268 verzoekt de regering onderzoek te doen naar hoe wet- en regelgeving aangepast kan worden om de gezondheid van omwonenden beter te garanderen,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	17-05-2024 Een onderdeel van de actieagenda Industrie en Omwonenden is een aantal onderzoeken die kijken hoe wet- en regelgeving kan worden aangepast om de gezondheid van omwonenden beter te garanderen (bijvoorbeeld om

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		de luchtkwaliteit en de meetsystematiek te verbeteren). Met het uitvoeren van deze actielijn zal deze motie dus worden afgehandeld.
33118-269 verzoekt de regering om als Nederland de Europese Commissie te wijzen op het streven om BBT-referentiedocumenten uiterlijk acht jaar na de publicatie van de vorige versie te hebben bijgewerkt; verzoekt de regering om in Europa te pleiten voor, en zo mogelijk een kopgroep te vormen met andere landen, het zo snel mogelijk, doch uiterlijk voor 31 december 2024, herzien van de BBT-conclusies voor de ijzer- en staalindustrie,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Leefomgeving	30-05-2024 Op dit moment wordt voorzien dat de BREF IJzer en Staal in 2026 wordt herzien. Nederland zal nog het gesprek aangaan of dit vervroegd kan worden.
22343-365 verzoekt het kabinet bij de verdere uitvoering van het voorstel het register van zeer zorgwekkende stoffen te baseren op de reeds bij omgevings-diensten aanwezige informatie,	Parlementair agenda punt [03-10-2023] - Voorhangprocedure besluit tot invoering van een register voor zeer zorgwekkende stoffen	29-05-2024 Deze motie wordt momenteel uitgevoerd en de Kamer wordt voor het zomerreces hierover geïnformeerd.
32852-271 verzoekt de regering om, als blijkt dat er een mogelijkheid is, een nationaal verbod in te stellen op sigarettenfilters,	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	30-05-2024 Hoewel een Europees verbod op zich de voorkeur geniet, wordt op dit moment ook een nationaal verbod al onderzocht. De motie vraagt om in het geval uit dit onderzoek blijkt dat het kan (bijv. dat het niet strijdig is met Europese regels), dan ook daadwerkelijk een nationaal verbod in te voeren. Past in het beleid om hier met deze formulering uitvoering aan te geven. Zie ook toezegging 15217.
31936-1120 verzoekt het kabinet zo snel mogelijk aanpassingen aan de relevante wet- en regelgeving te doen, zodat de eisen voor de natuurvergunning waaraan Schiphol moet gaan voldoen zo snel als mogelijk gebaseerd zullen worden op het aantal vluchtbewegingen in het krimpbesluit, en de Kamer over het tijdpad met betrekking tot deze aanpassingen bij elke stap actief te informeren,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Luchtvaart	30-05-2024 Op dit moment wordt gewerkt aan de wijziging van het LVB, waarin dit wordt meegenomen. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van de vorderingen omtrent de wijziging van het LVB.
31936-1119 verzoekt het kabinet bij de evaluatie van het steunpakket een analyse toe te voegen om in de toekomst stevigere en verplichtende voorwaarden toe te voegen, vooral gericht op het schenden van afspraken, en daarin mee te nemen hoe de overheid zou moeten handelen bij schending van die afspraken inclusief de mogelijkheid tot het opleggen van sanctie;	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Luchtvaart	29-05-2024 Het ministerie van Financiën is in de lead voor de evaluatie, IenW wordt nauw betrokken. EY voert de evaluatie uit. Bij de aanbesteding zijn de punten uit de motie meegegeven. De Tweede Kamer is op 5 april jl. geïnformeerd over het doel en de stand van zaken van de evaluatie (Brief aan Eerste of Tweede Kamer - Invulling evaluatie KLM steunpakket (overheid.nl)). Daarbij is aangegeven dat verwacht wordt de evaluatie voor het zomerreces af te ronden en met de Kamer te delen.
verzoekt het kabinet het contract tussen KLM en de Staat, uiteraard geschoond van eventuele bedrijfsvertrouwelijke gegevens, vertrouwelijk ter inzage te leggen bij de Kamer,		Op 27 februari jl. is het Framework Agreement (het contract) vertrouwelijk ter inzage gelegd aan de Tweede Kamer en is uitvoering gegeven aan het tweede deel van de motie.
31936-1121 verzoekt het kabinet om er binnen het programma Luchtruimherziening en in lijn met alle relevante besluiten en wet- en regelgeving, zoals onder meer Luchthavenverkeerbesluiten, de Wet luchtvaart, het Besluit burgerluchthavens en het Besluit milieueffectrapportage, op toe te zien dat de verruiming van de militaire oefenmogelijkheden en het eventueel invoeren van een vierde aanvliegroute, steilere vertrapping en hogere nadering als voorwaarden worden gesteld,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Luchtvaart	30-05-2024 Het verruimen van de militaire oefenmogelijkheden en het ophogen van de naderingspunten zijn onderdeel van de Luchtruimherziening. Bij de presentatie van het schetsontwerp voor de hoofdstructuur zal inzichtelijk worden gemaakt hoe dit eruit komt te zien. Deze aangepaste hoofdstructuur is nodig om het hoger naderen van luchthavens mogelijk te maken. Hoe dat eruit komt te zien zal in beeld worden gebracht bij het inrichten van de vaste naderingsroutes.
22343-374 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met Chemours en uiterlijk in 2025 te komen tot een eind aan de pfas-productie in Dordrecht en de Kamer te informeren over de uitkomsten daarvan; verzoekt de regering alle juridische en wetgevende mogelijkheden in kaart te brengen om de pfas-productie in Dordrecht uiterlijk in 2025 te stoppen en de Kamer te informeren over de uitkomsten daarvan,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	29-05-2024 Deze motie wordt momenteel uitgevoerd en de Kamer wordt voor het zomerreces hierover geïnformeerd.
22343-378 verzoekt de regering in gesprek te gaan met de GGD Zuid-Holland Zuid om te komen tot gerichte ondersteuning bij de gezondheidsvragen in deze regio,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	21-02-2024 De GGD Zuid-Holland en Zeeland zijn beide betrokken bij de RIVM-verkenning. Deze verkenning is begin 2024 van start gegaan. De Westerschelde wordt daarin ook meegenomen.
22343-380 verzoekt de regering haar regiefunctie in het VTH-domein breder invulling te geven en daartoe de omgevingsdiensten beter te ondersteunen met kennis,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Externe veiligheid	28-05-2024 De Kamer wordt geïnformeerd met een Kamerbrief voor het zomerreces de moties wordt dan deels afgedaan (regiefunctie). Pas als duidelijk is welke

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
capaciteit en doorzettingsmacht, de Kamer hierover voor de zomer te informeren, en eventuele financiële consequenties te verwerken in de begroting voor 2025,		uitwerkingsrichting wordt gekozen kan ook aangegeven worden hoe omgevingsdiensten ondersteund gaan worden. De verwachting is dat dit 1 oktober 2024 duidelijk zal zijn.
29984-1169 verzoekt het kabinet blijvende prioriteit te geven aan de Lelylijn en Nedersaksenlijn; verzoekt het kabinet de Kamer te informeren over de mogelijkheden, onmogelijkheden, kansen en risico's voor deze projecten in het Europese domein;	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Internationaal spoor	26-05-2024 Deze motie zal eind 2024 afgerond worden, wanneer de MIRT-onderzoeken afgerond zijn.
29984-1168 verzoekt het kabinet proactief met Duitsland, Denemarken en Zweden in gesprek te gaan over het versterken van de spoorcorridor tussen Nederland, Duitsland en Scandinavië en in te zetten op een gezamenlijk onderzoek naar het versterken van deze spoorcorridor,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Internationaal spoor	27-05-2024 Er is, naast Duitsland en Denemarken, ook eerste contact gelegd met Zweeds ministerie. Prioriteit is TEN-T besluitvorming. Contact met stringmegaregion (Hamburg-Kopenhagen -Gotenborg – Oslo) en TEN T corridor Scan-MEd wordt voorbereid.
29984-1167 verzoekt het kabinet om in Europees verband een voortrekkersrol op zich te nemen en de komende tijd actief met andere landen en de Europese Commissie een Europees reserveringssysteem te bespoedigen,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Internationaal spoor	03-06-2024 Bewindspersonen blijven zich in Europa actief inzetten voor de het initiatief van de Multimodal digital mobility services (MDMS) door het delen van best practice en gesprekken op hoog niveau. De motie is daarmee afgedaan.
32852-278 verzoekt de regering in de ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik ruimte te bieden voor het gebruik van eenmalig bruikbare papieren bekers en bakjes mits deze maximaal slechts 5% kunststof bevatten, 100% gerecycled kunnen worden en aantoonbaar aan de in de regeling gestelde inzamelpercentages voldaan wordt; verzoekt de regering tevens niet te handhaven bij aanbieders van producten die aan gestelde voorwaarden voldoen, voordat de ministeriële regeling daadwerkelijk is aangepast,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	30-05-2024 Afdoening motie wordt overgelaten aan nieuwe kabinet.
32852-279 verzoekt de regering de door het Europees parlement voorgestelde bredere definitie voor hoogwaardige recycling op te nemen in het eerste Circulaire Materialenplan (CMP1), en in de ministeriële regeling eenmalige kunststofproducten; verzoekt de regering tevens niet te handhaven bij aanbieders van producten die aan deze voorgestelde definitie voldoen totdat de ministe-riële regeling daadwerkelijk is aangepast,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	30-05-2024 Afdoening motie wordt overgelaten aan nieuwe kabinet.
32852-280 verzoekt de regering bij de verbetervoorstellen voor de UPV's ook te verkennen hoe het Rijk of een onafhankelijke partij een meer centrale regierol kan spelen, zonder dat producenten daardoor minder verantwoor-delijkheid gaan dragen,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	30-05-2024 Wordt meegenomen in doorontwikkeling UPV.
32852-281 verzoekt de regering om de mogelijkheid te onderzoeken om wegwerp-e-sigaretten te verbieden, en de Kamer over de uitkomsten te informeren,	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Tweeminutendebat Circulaire economie	30-05-2024 Onderzoek wordt nu opgestart, de Kamer wordt na afronding ervan geïnformeerd.
31936-1069 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de buurlanden en zich tevens op EU-niveau in te zetten om tot een zwaar verhoogd tarief voor of een verbod op fossiele privépassagiersvliegtuigen op korte afstanden te komen	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Verduurzaming luchtvaart	29-05-2024 Nederland heeft dit onderwerp op verschillende momenten onder de aandacht gebracht op EU-niveau. Bijvoorbeeld bij de Informele Transportraad in de zomer van 2023, waar Nederland een oproep heeft gedaan om meer handvatten te creëren om te kunnen sturen op privépassagiersvliegtuigen. Nederland zal hiervoor blijven inzetten.
31016-361 verzoekt de regering dit mee te nemen bij de wetgevingsverkenning door IenW op basis van de green deal en dit proces te bespoedigen	TMD Ziekenhuiszorg (ingediend door J.A.M.J. van den Berg	18-01-2024 Wetgeving moet worden aangepast. Wordt voor het einde van het jaar opgepakt.
36410-A-31 verzoekt de regering om met een plan van aanpak te komen, nog voor het zomerreces, over hoe zij denkt de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten te herfinancieren en te hervatten	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	14-05-2024 Toezegging wordt afgedaan in de MIRT brief de half juni verzonden zal worden.
36410-A-32 verzoekt de regering om in overleg met de provincie Overijssel te treden om te bezien op welke wijze het Rijk kan bijdragen aan het bespoedigen van de elektrificatie van deze lijnen	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	26-05-2024 2024 In de voorjaarsnota is 98 miljoen euro toegezegd uit het klimaatfonds om bij te dragen aan de elektrificatie van de spoorlijnen tussen Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg. Wordt bij verzending in juni afgedaan.
36410-A-37 verzoekt de regering het afwegingskader van infrastructuurbeslissingen voor MIRT-investeringen vanaf 2025 zodanig aan te passen dat aspecten van brede	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	27-05-2024 Uiterlijk op Prinsjesdag 2024 informeren we de TK over de afweegmethode Mobiliteitsfonds

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
welvaart worden meegewogen zodat op termijn een betere balans van investeringen tussen (dunbevolkte) regio's en stedelijke gebieden ontstaat		
36410-A-39 verzoekt de regering zich tot het uiterste te blijven inspannen om de Lelylijn in de komende periode op te nemen in het (uitgebreide) kernnetwerk van TEN-T	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	26-05-2024 De verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen wordt opgenomen in het uitgebreide netwerk. In de herziene TEN-T verordening is het mogelijk gemaakt om de TEN-T status van nieuw aan te leggen lijnen tussentijds aan te passen, bijvoorbeeld van uitgebreid netwerk naar uitgebreid kernnetwerk. De motie is hiermee afgehandeld.
36410-A-40 verzoekt de regering zo spoedig mogelijk samen met de regio maatre-gelen op het onderliggend wegennet in kaart te brengen om de verkeers-veiligheid te waarborgen, waaronder bij de op- en afritten van de A2, en bij voorkeur voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2024 te bepalen of de A2 Deil-Den Bosch-Vught in aanmerking komt voor alternatieve aanwending van de gereserveerde middelen	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	25-04-2024 Het proces van de regionale verdieping van de gepauzeerde projecten loopt momenteel. Planning is om in BO MIRT 2024 afspraken te maken over mitigerende maatregelen nu de A2 Deil Vught is gepauzeerd en welke bijdrage het rijk vanuit het restbudget daaraan meebetaalt.
36410-XII-29 verzoekt de regering te onderzoeken of een gepersonaliseerd kenteken ingevoerd kan worden; verzoekt de regering bij dat onderzoek niet alleen te kijken naar een gepersonaliseerd kenteken dat gekoppeld is aan een persoon maar ook aan een voertuig; verzoekt de regering tevens de Kamer voor het zomerreces te voorzien van de resultaten en de bijbehorende kosten-batenanalyse	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	21-05-2024 Onderzoek is opgestart. 22/05 startgesprek met externe partij en RDW. Begin mei uitstelbrief naar de TK omdat voor de zomer niet haalbaar was.
36410-XII-32 overwegende dat dit onacceptabel is; verzoekt de staatsecretaris van IenW om in samenspraak met het Ministerie van JenV en de vervoerders een aanvalsplan op te stellen om de veiligheid in het openbaar vervoer en op stations te verbeteren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	27-05-2024 Is onderdeel van het actieprogramma Sociale Veiligheid in het OV. Daaraan wordt door alle partijen in de OV-sector eendrachtig samengewerkt om de sociale veiligheid in het OV te vergroten.
36410-XII-34 verzoekt de regering met voorrang te kijken naar een oplossing voor Mariënheem; verzoekt de regering binnen de bestaande plannen voor de aanpak van de N35 met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met het aanleggen van een ringweg rond Mariënheem zodra dit stikstoftechnisch mogelijk is; verzoekt de regering de Kamer voor het zomerreces te informeren over de voortgang	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	19-02-2024 In de NRD (die in maart wordt gepubliceerd) is opgenomen dat leefbaarheid de eerste prioriteit is. De leefbaarheid is het meest in de knel rondom Mariënheem en daarom zal op deze manier ook als eerste gekeken worden naar het traject rondom Mariënheem. Ook bij een eventuele gefaseerde aanpak kan als eerste naar de rondweg worden gekeken.
36410-XII-44 verzoekt de regering te bevorderen dat concessie verlenende provincies en gemeenten tekorten aan vrijwilligers bij buurtbussen kunnen tegengaan, zodat de dienstregeling op peil blijft en voorzieningen in de regio bereikbaar blijven	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	27-05-2024 Hier wordt conform motie aan gewerkt.
36410-XII-46 verzoekt de regering de mogelijkheden voor een algemene regeling op internationaal niveau met betrekking tot de CCR-eisen voor kleine schepen te onderzoeken; verzoekt het kabinet te bezien of bij de uitwerking van een mogelijke algemene regeling de technisch moeilijke uitvoerbaarheid en onevenredig hoge kosten meegenomen kunnen worden in de bepalingen	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	22-04-2024 De motie is in uitvoering. Het ministerie is in gesprek met de sector om te kijken welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor kleine schepen op internationaal niveau. Dit voorstel zal, zodra dit gereed is, worden ingebracht in het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, CESNI.
36410-XII-47 verzoekt de Minister zich in te spannen om op Europees niveau mogelijk-heden te verkrijgen waarmee de gedoogsituatie voortgezet kan worden in aanloop naar de vierde Rijbewijsrichtlijn; verzoekt de regering om zo snel mogelijk met de mobiliteitssector in gesprek te treden om te kijken wat er verder gedaan moet worden om te zorgen dat de sector vertrouwen krijgt om tot die tijd niet geconfronteerd te worden met keuzes die de bedrijfsvoering bemoeilijken	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	31-05-2024 De motie wordt naar verwachting half juni 2024 afgedaan.
36410-XII-48 verzoekt de regering in de loop van dit jaar een onafhankelijke evaluatie te laten uitvoeren naar het sluiten van de nautische post Vuurtoren Westhoofd en op basis daarvan, in overleg met alle regionale partners (gemeente, maritieme en visserijsector, recreatievaart en watersport), de sluiting tegen het licht te houden en te bezien hoe de verloren gegane functies opnieuw ingevuld kunnen worden	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	23-04-2024 Motie ligt voor bij RWS. RWS gaat een evaluatie laten uitvoeren en daar wordt IenW bij betrokken. Er is een relatie met verkeersbegeleiding.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-XII-50 verzoekt de regering een evaluatie uit te voeren naar de prijsbijstellings-systematiek voor investeringen uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in het afgelopen decennium, daarbij tevens vooruit te blikken op het komende decennium, en waar nodig en mogelijk met verbetervoorstellen te komen zodat de prijsbijstellingssystematiek de reële kostenontwikkeling structureel bijhoudt, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van 2025 te informeren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	
36410-XII-57 verzoekt de regering te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het verlaagde btw-tarief voor meer reparatiediensten te laten gelden, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	30-05-2024 Brief op schema voor verzending voor zomerreces.
36410-XII-58 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken prioriteit krijgt, en in overleg met de betrokken provincies alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat het project doorgang kan vinden	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	
36410-XII-74 verzoekt de regering om de aanbevelingen over te nemen; verzoekt de regering tevens het verbeterplan doelgroepenvervoer zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen;	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	26-05-2024 Het ministerie van VWS is als coördinerend ministerie hoofdverantwoordelijke voor de implementatie van het VN-verdrag handicap. Het verbeterplan doelgroepenvervoer is in december 2023 reeds door de minister van VWS naar de Kamer gestuurd. Daarmee is de motie afgehandeld.
32813-1348 verzoekt de regering met een voorstel te komen om Lelystad Airport definitief niet te openen voor de commerciële burgerluchtvaart; verzoekt de regering tevens in overleg met lokale autoriteiten en inwoners een alternatief te presenteren voor een maatschappelijke investering in de regio,	Debat over de Klimaatnota 2023 en de Klimaat- en Energieverkenning (KEV)	30-05-2024 In uitvoering. Dit wordt meegenomen in het besluit opening Lelystad Airport.
29398-1095 verzoekt de regering voorstellen voor te bereiden om de aanpak voor verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen, waarbij de meest verkeers-onveilige wegen die niet opgenomen zijn in de huidige twee tranches opgepakt kunnen gaan worden, en de Kamer hierover voor Prinsjesdag te informeren,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	14-05-2024 Reactie wordt voorbereid. Nb. in de appreciatie van de motie is reeds aangegeven dat er voor aanvullende voorstellen vooralsnog geen financiële dekking is.
31305-444 verzoekt de regering blijvend aandacht te houden voor de handhaving en stevig te sanctioneren als er overtredingen zijn; verzoekt de regering met zo veel mogelijk andere brandstof exporterende of verhandelende landen afspraken te maken die de handel in giftige brandstoffen tegengaan; verzoekt de regering om met andere landen in overleg te treden over de uitwisseling van gegevens van bedrijven die betrapt zijn bij het schenden van de regels, zodat de handhaving en opsporing internationaal effectief wordt,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 31/1)	31-05-2024 De motie wordt naar verwachting begin 2025 afgedaan. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijft zich onverminderd inzetten voor de naleving van de beleidsregel die toeziet op export van betere kwaliteit brandstoffen. Tevens maken de ILT en de regering goede vooruitgang in het verminderen van de handel in schadelijke brandstoffen door afspraken met buurlanden en de Benelux-Unie. België heeft vergelijkbare regelgeving in procedure en er wordt gewerkt aan een gezamenlijke politieke aanbeveling binnen de Benelux Unie. Na inspanningen op internationale conferenties, zoals op de klimaattop (COP28) en de VN- milieuconferentie (UNEA-6), zijn er positieve veranderingen zichtbaar, met landen zoals Nigeria, Rwanda en Ghana die strengere kwaliteitsnormen voor brandstoffen opnemen. Daarnaast heeft Nederland zich ingezet om tijdens UNEA-6 mondiale afspraken te maken om de handel in laagwaardige brandstoffen tegen te gaan. Echter, vanwege grote economische belangen zijn veel landen terughoudend om afspraken te maken op dit niveau. Daarom zal het vervolg zich eerst richten op bilaterale afspraken. Eind Q3 2024 zal de ILT rapporteren over de evaluatie van de effectiviteit van de beleidsregel, waaronder de exportstromen vanuit Nederland, ontsnappingswegen, en samenwerking met andere landen om schadelijke brandstoffenhandel te verminderen en eerlijke concurrentie te bevorderen.
36410-XII-69 verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat de kansen van nature-based solutions in waterprojecten maximaal worden benut,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	
36410-XII-72 verzoekt de regering de drinkwaterbedrijven dit jaar zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de financieringsruimte met ingang van 2025, en daarbij te verzekeren dat deze financieringsruimte de drinkwaterbedrijven in staat stelt de noodzakelijke investeringen te	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	28-05-2024 In april is er een beslisnota aan de minister voorgelegd, daarna is het onderwerp op 24 april en wederom op 24 mei besproken met de minister.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
doen, zodat zij kunnen blijven voldoen aan hun wettelijke taak, en de Kamer voor het eind van het eerste kwartaal te rapporteren, of in ieder geval voor het volgende debat,		Op 27 mei heef dg WB een gesprek hierover met stakeholders waarna verder besloten kan worden. Er zijn al conceptteksten voor een Kamerbrief over deze motie.
36410-XII-36 verzoekt de regering om voor de komende vaststelling van luchthaventa_rieven in te zetten op een veel sterkere differentiatie op geluid en uitstoot	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	29-05-2024 Schiphol is – binnen de kaders van de Wet luchtvaart – verantwoordelijk voor de vaststelling van de luchthaventarieven. IenW heeft daar geen directe invloed op. Wel is IenW bezig met een (evaluatie)onderzoek naar de werking van de tariefregulering. De volgende tariefperiode treedt op 1 april 2025 in werking en dient voor 1 november 2024 geconsulteerd te worden. Schiphol heeft al aangegeven sterker te willen differentiëren en de meest lawaaiige vliegtuigen te willen gaan weren.
32852-295 verzoekt de regering om het Afvalfonds Verpakkingen te verplichten jaarlijks te rapporteren over de besteding van niet geïnd statiegeld	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	30-05-2024 Wordt meegenomen in doorontwikkeling UPV.
32852-296 verzoekt de regering de mogelijkheid in kaart te brengen om naar Oostenrijks voorbeeld reparatievouchers in te voeren in Nederland, en de Kamer uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting 2025 daarover te informeren	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	30-05-2024 De Kamer wordt hierover binnenkort geïnformeerd. Zie ook toezegging 15514.
32852-300 verzoekt de regering om in de uitwerking van de circulaireplasticsnorm het gebruik van hoogwaardig recyclaat te stimuleren	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	30-05-2024 De Kamer wordt geïnformeerd in de eerste helft van 2025, bij de aanbieding van de Amvb voor internetconsultatie.
32852-303 verzoekt de regering om in de evaluatie van de statiegeldregelgeving in ieder geval de volgende punten mee te nemen: •het proces van totstandkoming van de statiegeldregelgeving; •de juridische kwaliteit van de statiegeldwet en de doelstellingen; •de handhaafbaarheid van de statiegeldwet en de doelstellingen; •transparantie en verplichte rapportage over geldstromen en niet geïnd statiegeld; verzoekt de regering tevens om in de rapportage aan de Kamer over de evaluatie in te gaan op welke lessen er uit voorgaande punten zijn getrokken	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	30-05-2024 De Kamer is op 23 mei per brief geïnformeerd over de uitvoering van deze motie. De genoemde punten worden meegenomen in de evaluatie of andere processen. Het verslag over de evaluatie wordt (conform de tekst in de wetgeving) in 2024 aan de Tweede Kamer aangeboden.
29684-264 verzoekt de regering te onderzoeken wat er nodig is om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	27-05-2024 Voorbereiding van het onderzoek is in uitvoering.
29684-271 verzoekt de regering om binnen zes weken een overleg in te plannen met de veiligheidsregio, de burgermeesters van de Waddeneilanden en de waddentaxibedrijven om te onderzoeken of een aanwijzing als kleine veerpont mogelijk is,	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	12-06-2024 Beide worden besproken in de regionale overlegstructuur die NN heeft opgezet n.a.v. de Ovv-rapporten over de watertaxi-ongevallen op de Nieuwe Maas en in het Schuitengat. Dit wordt ook zo gemeld in de kabinetsreactie op die rapporten (medio juni naar de TK). Inhoudelijk wordt er nader op teruggekomen in de verzamelbrief maritiem van komend najaar.»
31409-442 verzoekt de regering om aan alle sectorpartijen duidelijk te maken dat fase 1 en 2 een harde deadline hebben die ook zal worden gehandhaafd en dat fase 3 van kracht zal worden zodra dit kan, maar niet later dan 2027	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	02-05-2024 De motie is in uitvoering. Zoals aangegeven, zal Fase 2 ongeveer enkele weken tot een maand later ingaan. Dat heeft te maken met de aankondigingstermijnen. Voor fase 3 is inmiddels het overleg met de buurlanden geopend.
31409-443 verzoekt de regering om beter uit te werken wat een spoedrit recht-vaardigt, wie dit mag uitvoeren en hoe die bevoegdheid wordt verleend, hoe hierop wordt toegezien en welke sancties volgen op overtredingen	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	
31409-448 verzoekt de regering zich in NOVEX hard te maken voor het ruimtelijke belang van de havens en als havenontwikkeling in het gedrang komt daarover in overleg te treden met de regio en alle in de omgeving betrokken partijen waaronder de havens zelf	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	22-04-2024 Deze motie vraagt aandacht voor het havenbelang in de NOVEX gebieden. Dit wordt ingevuld door te participeren in de NOVEX gebieden en het belang daar onder de aandacht te brengen.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
29984-1193 verzoekt de regering NS en ProRail onder verscherpt toezicht te stellen door een programma onder de concessie op te leggen waarin zij gericht op zoek moeten gaan naar de oorzaken van de problemen en met een verbeteraanpak moeten komen en voor het zomerreces een eerste plan van aanpak op te leveren	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	27-05-2024 In Kamerbrief 29984-1201 d.d. 17 mei 2024 heeft de staatssecretaris van IenW aangegeven dat zij, indien haalbaar, voor het zomerreces een eerste versie van het plan van aanpak zal delen met de Tweede Kamer.
29984-1198 verzoekt de regering, samen met NS, ProRail en veiligheidsdriehoeken van gemeenten waar stationsdemonstraties hebben plaatsgevonden, te komen tot een gezamenlijk handelingskader en escalatieladder om handhaving bij stationsdemonstraties te verbeteren	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	26-05-2024 Wordt conform motie aan gewerkt. Eerste gesprekken en eerste opzet na de zomer.
29984-1195 verzoekt de regering in het kader van het beheerplan 2025–2026 prestatie-afspraken met ProRail te maken over het beheer en herstel van liften	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	26-05-2024 Hier wordt conform motie aan gewerkt.
28089-278 verzoekt de regering om, in lijn met de conclusies van het rapport-VanAartsen/Sorgdrager, de opties voor stelselwijzigingen in kaart te brengenwaarbij er meer ruimte en regie komt voor de bewindspersoon, en dezeaan de Kamer voor te leggen	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	28-05-2024 In de Kamerbrief van juni 2024 wordt in kaart gebracht welke opties voor meer regie er thans voorliggen. Deze opties worden verder uitgewerkt en later ter keuze aan de Kamer voorgelegd. Hiermee wordt de motie Bamenga afgedaan.
28089-279 verzoekt de regering om in kaart te brengen wat er nodig is om onafhan-kelijke emissiemeting de standaard te maken binnen ons VTH-stelsel	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
28089-284 verzoekt de regering naar Australisch voorbeeld te komen tot eenpfas-platform met actuele en toegankelijke informatie voor bewoners,bedrijven, beleidsmakers en andere actoren	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd (Q3 2025).
28089-285 verzoekt de regering de actieagenda aan te vullen met een tijdlijn enstreefdata voor afronding van de acties, en de Kamer vervolgensregelmatig te informeren over de voortgang van deze acties	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd over de voortgang.
28089-286 verzoekt de regering om per direct te starten met het opstellen van eengezondheidseffectrapportage in samenwerking met de ExpertgroepGezondheid IJmond om gezondheid een volwaardige plaats te geven inhet maatwerktraject	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	17-05-2024 Op dit moment wordt de precieze vormgeving van de gezondheidseffectrapportage (GER) verder uitgewerkt, in samenwerking met verschillende overheidspartijen waaronder de GGD en het RIVM, de Commissie voor de MER en de expertgroep. In een volgend stadium wordt hierbij ook contact gelegd met belanghebbenden. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.
28089-287 verzoekt de regering om te onderzoeken of een gezondheidseffectrap-portage eenzelfde plek kan krijgen als een milieueffectrapportage in debesluitvorming over omgevingsvergunningen voor industriële bedrijven	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	30-05-2024 Dit onderzoek maakt deel uit van de acties aangekondigd in de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Deadline een jaar later.
28089-288 verzoekt de regering om alleen overheidssteun in het kader van maatwerkafspraken met Tata Steel te geven als er harde afdwingbare prestatieafspraken zijn gemaakt over het minimaliseren van gezondheidsschade en emissies; verzoekt de regering voorts te borgen dat die prestatieafspraken onafhankelijk te verifiëren zijn en dat deze worden verbonden aan continue metingen en periodieke rapportageverplichtingen	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	17-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd wanneer relevant. Er heeft een technische briefing plaatsgevonden op 16 mei jl. waarin de Kamer besloten wordt bijgepraat over de onderhandelingsinzet
28089-292 verzoekt de regering middels de onderzoeksagenda inzicht te geven incumulatieve gezondheidseffecten en deze te meten, zoals gevraagd doorde provincies Noord- en Zuid-Holland	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
28089-293 verzoekt de regering naar het voorbeeld in Zeeland een interdeparte-mentaal aanspreekpunt voor de Chemoursproblematiek voor de lokaleoverheden op te zetten met binding in de regio	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	21-05-2024 We zijn in overleg met de gemeente Dordrecht en PZH om te kijken hoe dit aanspreekpunt moet worden ingevuld. Het streven is om deze invulling op 12 juni (BO Chemours) te bespreken met de bestuurders. Voor het zomerreces zal er besluitvorming plaatsvinden.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
28089-297 verzoekt het kabinet ook voor Chemours Dordrecht een expertgroep in testellen verzoekt de regering in de nieuwe bestuursafspraak Friese taal en cultuur concrete maatregelen op te nemen voor een gelijkwaardige positie van de Friese taal in de openbare ruimte, in het bijzonder waar het gaat om verkeersbebording, beleid en wet- en regelgeving,	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden TMD BFTK (27 maart 2024)	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
24170-318 verzoekt de regering om met een voorstel te komen om de algemene medische keuring voor mensen met autisme, ADD en ADHD af te schaffen en deze mensen te beoordelen op rijvaardigheid	VWS: debat over de implementatie van het VN-verdrag Handicap.	
28089-294 verzoekt de regering het bevoegd gezag te helpen om zo snel mogelijk alle passende en preventieve maatregelen te nemen om de uitstoot van schadelijke stoffen door grote vervuilers te minimaliseren en de gezondheid van omwonenden en medewerkers te beschermen	Parlementair agenda punt [09-04-2024] - TMD Externe Veiligheid	29-05-2024 De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
36410-A-54 verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurele knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe HRN-concessie uit te kunnen voeren	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	03-06-2024 Aan de inventarisatie wordt gewerkt.
36410-A-55 verzoekt de regering om de drie aanbevelingen van het PBL over het meenemen van grensoverschrijdende effecten integraal over te nemen in de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	30-05-2024 De conceptversie van de nieuwe werkwijzer wordt momenteel door het CPB en PBL getoetst. Het is belangrijk dat de werkwijzer grondig getoetst wordt en eventuele aandachtspunten nog kunnen worden opgelost. In maart jl. is aan de Kamer gemeld dat de nieuwe werkwijzer voor het zomerreces van 2024 zal worden opgeleverd. Dit zal niet gehaald worden. De werkwijzer zal pas na het zomerreces worden opgeleverd. Met de oplevering van de werkwijzer wordt de motie afgedaan.
31209-256 verzoekt de regering om op korte termijn onafhankelijk te laten onderzoeken of het gebruik van Duomix in de praktijk negatieve effecten heeft op het milieu en de gezondheid, en parallel daaraan te onderzoeken of de toepassing ervan eventueel verboden kan worden, en over de bevindingen voor januari 2025 aan de Kamer te rapporteren,	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Circulair Bouwen	23-05-2024 Er is begonnen met de eerste stappen richting opdrachtformulering.
36412-19 verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te informeren over de belastingopbrengst per waterschap, de verdeling tussen de categorieën en de relatieve en absolute stijging en daling van de lasten per categorie;		28-05-2024 Overleg met de Unie van Waterschappen gehouden. Gevraagde data kan aangeleverd worden en zal medio november bekend zijn. Deze informatie wordt toegestuurd naar de Kamer.
verzoekt de regering binnen vijf jaar na inwerkingtreding van het huidige wetsvoorstel onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de toepassing van het «de vervuiler betaalt»-principe binnen de waterschapsbelastingen en hierbij de maatschappelijke kosten en baten (relaterend aan hun bijdrage aan de doelen van het waterschap en de mate waarin ze vervuilen) van en voor de diverse categorieën in het waterschap te onderzoeken, en de resultaten hiervan aan de Kamer toe te zenden,	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	Onderzoek zal pas na 1 januari 2026 opgezet kunnen worden door ingang van wetswijziging.
36412-20 verzoekt de regering om scherp toezicht te houden op hoe de waterschappen het begrip «gebiedskenmerken» invullen en waar nodig aan te sturen, waardoor de rechtszekerheid in stand blijft; verzoekt de regering tevens om zo snel als mogelijk de gebiedskenmerken en diens elementen in een AMvB vast te leggen	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	28-05-2024 Overleg met de Unie van Waterschappen gehouden. De Unie gaf aan dat er momenteel een grondslag mist in de wet om een dergelijke AmvB op te stellen. Intern zal met HBJZ besproken worden wat hieraan gedaan dient te worden. De Unie stelt zelf een handreiking op voor de waterschappen omtrent de gebiedskenmerken.
36412-21 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het leveren van diensten ten behoeve van het watersysteem door agrariërs verdisconteerd kan worden in de kostentoedeling van de waterschapslasten	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	28-05-2024 Probleem voor onderzoek is dat kostendeling op macroniveau plaatsvindt. Hierdoor wellicht lastig om te onderzoeken. Er zal eerst goed gekeken dienen te worden hoe een dergelijk onderzoek vormgegeven kan worden met de huidige vraagstelling opgenomen in de motie. Dit traject zal z.s.m. opgezet worden.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36412-23 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de zuiverings- en verontreinigingsheffing meer op basis van de omvang van huishoudens geheven kan worden	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	28-05-2024 Dergelijk onderzoek wordt al uitgevoerd in het plan Nationaal Aanpak Drinkwater. Eerst inventariseren welke onderzoeken al plaatsvinden alvorens een onderzoek op te starten. Indien onderzoek noodzakelijk is zal deze in ieder geval na het zomerreces dienen te starten met resultaten uiterlijk eind februari/begin maart.
21501-20-2068 verzoekt de regering op korte termijn een analyse te doen van de risico'svan elektrische auto's voor de nationale veiligheid;verzoekt de regering indien zulke risico's geconstateerd worden optiesaan te dragen om deze te mitigeren en daarin de optie van gebiedsverboden bij bijvoorbeeld militaire complexen, kritieke infrastructuur enoverheidsgebouwen mee te nemen	Moties ingediend bij het debat over de buitengewone Europese Top van 17 en 18 april 2024	
31305-455 verzoekt de regering om te inventariseren in welke concessies komend jaar afschalingen in de dienstregeling en/of forse tariefstijgingen zijn voorzien en te bezien hoe deze afschalingen voorkomen kunnen worden,en de Kamer hierover voor de behandeling van de IenW-begroting voor het jaar 2025 te informeren	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	03-06-2024 Er zijn in het NOVB monitoringsafspraken gemaakt. Voor de behandeling van de begroting 2025 zal de kamer over de eerste resultaten worden geinformeerd.
31305-460 verzoekt de regering om de groep huishoudens in kaart te brengen die geen brandstofauto hebben vanwege de onbetaalbaarheid, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	30-05-2024 Er is een afspraak met het KiM en TNO ingeplanned in de eerste helft van juni over deze onderzoeksvraag.
31305-463 verzoekt de regering de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding van het woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	
28089-307 verzoekt de regering om het overnemen van de adviezen van de Expert-groep Gezondheid IJmond als harde voorwaarde in de onderhandelingen op te nemen en zodanig de gezondheid van de bevolking van de IJmond een volwaardige plaats te geven in de maatwerkafspraken	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	
28089-315 verzoekt de regering in te zetten op maximale handhaving van bestaande verplichtingen en daarbij de provincie Noord-Holland te steunen	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	
28089-316 verzoekt de regering Tata Steel op te dragen die gegevens zo spoedig mogelijk aan te leveren, zodat de onderhandelingen over de maatwerkafspraken zo ingericht kunnen worden dat de effecten van het Groen Staalplan op de gezondheid en het milieu inzichtelijk zijn	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	
36410-A-59 verzoekt de regering om de algehele drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot in ieder geval stuw Borgharen weer volledig functioneel is	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal (36410-A-57)	
31936-1158 verzoekt de regering een externe commissie in te stellen bestaande uit experts en omwonenden die de nut en noodzaak van een vierde aanvliegroute zal beoordelen in het licht van de veranderende omstandigheden;	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	
verzoekt de regering de bevindingen van deze commissie mee te sturen met het voorlopig ontwerp van de hoofdstructuur van de luchtruimherziening in 2025, zodat de Kamer dit mee kan nemen in de besluitvorming		
31936-1160 verzoekt de regering een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor de luchtvaart en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie van PAS-melders	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	13-06-2024 Deze motie en bijhorende Kamervraag worden overgedragen aan LVVN.
31936-1162 verzoekt de regering een luchtvaarttafel in te richten en voor te zitten waarin omwonenden, het regionaal bestuur, Schiphol, de luchtvaartsector en airlines, alsmede het Ministerie van IenW, ieder per afvaardiging, een plaats innemen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
31936-1163 verzoekt de regering om bij EASA te bepleiten dat de minimale doelstelling van het Extended Minimum Crew-traject «veiligheid verhogen» moet zijn en om zolang het onderzoek loopt te blijven vliegen met als uitgangspunt «twee piloten in de cockpit»	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	
23645-820 verzoekt de regering om na overleg met consumentenorganisaties de geïnde boete van € 500.000 door NS te laten inzetten voor de aankoop van bodycams	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	
23645-822 verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk de identiteitscheck door gekwalificeerde boa's in het ov in te voeren	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	
23645-823 verzoekt de regering om in overleg met de vervoerders, politie en de Autoriteit Persoonsgegevens te komen tot een juridisch kader en afspraken over gegevensuitwisseling, zodat decentrale overheden en vervoerders per 1 januari 2025 aan de slag kunnen met regionale reisverboden	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	
23645-825 verzoekt de regering om samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties instelling van een BRT-systeem potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	
23645-826 verzoekt de regering zich ervoor in te spannen dat het versterken van het internationaal treinverkeer, waaronder het afronden van de wetgeving voor een EU-breed ticketsysteem, een van de prioriteiten op het gebied van mobiliteit wordt van de komende Europese Commissie, en de Kamer te rapporteren over deze inspanningen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	

Tabel 205 Door de bewindslieden gedane toezeggingen die zijn afgerond

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
T02884: Kamer informeren over bestuurlijke afspraken koepels inzake Uitvoeringsprogramma Convenant Bodem en Ondergrond (34.864)	Parlementair agenda punt [11-02-2020] – 34864 Aanvullingswet bodem Omgevingswet, 34864, C Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet, 35054 Aanvullingswet geluid Omgevingswet. 35054, B Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet	29-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
De staatssecretaris zal zo snel mogelijk terugkomen op de end-of-waste status van Bokashi.	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Circulaire Economie	02-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - kamerbrief Stand van zaken uitvoering duurzaamheidskader biogrondstoffen
T03203 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat zij bij de evaluatie in 2023 nog eens expliciet kan besluiten of dat alleen het wegvervoer in BKE's mag handelen of dat het ook voor de scheepvaart en voor de luchtvaart mogelijk moet blijven om van de mogelijkheden gebruik te maken, waarbij over de luchtvaart een expliciete afspraak is gemaakt inhoudende dat de luchtvaart dan niet meer als inboeker op mag treden.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	15-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Toezegging inzake evaluatie beleid Energie Vervoer n.a.v. implementatie RED-II
De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de rekenregels voor geluidscumulatie.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-05-2024] - Cumulatie luchtvaartgeluid
Er zal een formele MKB-toets worden uitgevoerd bij de verschillende terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	20-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Derde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken najaar 2023)

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer wordt geïnformeerd over de argumenten om de stookwijzer in te zetten in relatie tot het stookalert.	Parlementair agenda punt [07-04-2022] - Leefomgeving	03-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
De staatssecretaris zal een overzicht toesturen met betrekking tot haar inspanningen op internationaal niveau, onder andere op het gebied van luchtkwaliteit en zeer zorgwekkende stoffen.	Parlementair agenda punt [07-04-2022] - Leefomgeving	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
- In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om houtrookemissies verder te verminderen. In deze brief zullen ook de resultaten van de analyse die wordt uitgevoerd door het RIVM naar de nieuwe WHO-advieswaarden worden betrokken.	Parlementair agenda punt [20-04-2022] - Leefomgeving	03-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
Voor het commissiedebat Internationaal spoor wordt de Kamer geïnformeerd over de haalbaarheidskansen van korte grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de spoorlijn Hamont-Weert.	Parlementair agenda punt [09-06-2022] - Spoor	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
De resultaten van de inventarisatie met betrekking tot de mogelijkheden voor het beperken van plastic producten zullen voor het zomerreces van 2023 met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agenda punt [21-06-2022] - Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Uitbreiding aanpak kunststof producten voor eenmalig gebruik
In de eerstvolgende jaarverantwoording van NS zal de staatssecretaris meer aandacht besteden aan beheersmaatregelen en financiële risico's binnen het kader van de naleving van de HRN-concessie	Parlementair agenda punt [23-06-2022] - Jaarverslagen	06-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-06-2023] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2022
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om bedrijven aan te pakken die veel ruimte hebben in hun vergunning om extra stikstof uit te stoten of geen natuurvergunning hebben.	Parlementair agenda punt [22-06-2022] - Externe Veiligheid	28-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-07-2023] - Nationaal MilieuProgramma: voortgang
De Kamer ontvangt de uitwerking en planning van de werkzaamheden aan de N36 voor de zomer van 2023 en in november 2022 de stand van zaken.	Parlementair agenda punt [30-06-2022] - MIRT	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
In 2023 ontvangt de Kamer een brief over de inzet in IMO-verband voor het tegengaan van bijmenging van giftige stoffen in stookolie.	Parlementair agenda punt [05-07-2022] - Maritiem	30-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [30-05-2023] - Risicoanalyse bijmenging in stookolie en Nederlandse inzet bij IMO voor bunkerlicentiesystemen
Inn de volgende voortgangsrapportage vliegveiligheid Schiphol zal worden ingegaan op het operationeel concept en de complexiteit op Schiphol. Kamerlid Kröger, S.C.2 TZ202209-042	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Vliegveiligheid	06-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-07-2023] - Achtste voortgangsrapportage veiligheid Schiphol
De staatssecretaris zal in een brief concretiseren wat de inbreng van Nederland is met betrekking tot de spooragenda in Europees verband. TZ202209-071	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
De Kamer zal in november de evaluatie van de pilot Air-Rail ontvangen.	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met de deelstaatvoorzitter van Noordrijn-Westfalen in het kader van de verbinding Zwolle-Enschede-Münster. TZ202209-077	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken in het kader van een spoorverbinding met München. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-076	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
Om de vijf à zes maanden zal een update worden gegeven van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, met het oog op het Toekomstbeeld OV. TZ202209-065	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-01-2024] - Uitkomsten Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel
De evaluatie van de MaaS-pilots (Mobility as a Service) zal eind 2022 naar de Kamer worden gestuurd. Kamerlid Minhas, F.B. TZ202209-060	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-07-2022] - Verzamelbrief Digitalisering en Voertuigtoelating

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zal de Kamer elk halfjaar informeren over de voortgang met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken. Kamerlid Molen, H. van der TZ202211-047	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2023] - Treinverbinding Eindhoven - Heerlen - Aken
Er zal onderzoek worden gedaan naar de dubbele opstaptarieven en de resultaten daarvan zullen voor de zomer van 2023 met de Kamer worden gedeeld. Kamerlid Alkaya, M.Ö. TZ202211-046	Parlementair agenda punt [01-11-2022] - Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
In het voorjaar van 2023 ontvangt de Kamer concrete plannen voor aanpassing van de geurregelgeving. . Kamerlid Esch, E.M. van TZ202211-100	Parlementair agenda punt [10-11-2022] - Geurproblematiek	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Geurhinder en veehouderij; uitgangspunten aanpassing geurregelgeving
In de eerste helft van 2023 komt de staatssecretaris met verbetervoorstellen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (upv). Hierin, of in een aparte brief, zal de staatssecretaris ook ingaan op de governance ten aanzien van de upv en rol van gemeenten. Kamerlid Mulder, A.H. TZ202211-097	Parlementair agenda punt [08-11-2022] - Circulaire Economie	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2023] - Doorontwikkeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)
De staatssecretaris zegt toe om een pilot te starten ten aanzien van één van de artikelen van de IenW-begroting ter verbetering van de informatiewaarde. TZ202211-201	Parlementair agenda punt [23-11-2022] - Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	06-10-2023 Afgedaan met: Invulling gegeven in onze begroting 2024. Dit wordt ook expliciet toegelicht in de groeiparagraaf van de begroting (p8-9).
De Kamer wordt blijvend geïnformeerd over de aanbesteding van de Maaslijn. TZ202211-307	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	30-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Kamervragen leden De Hoop (PvdA) en Van der Plas (BBB) over Maaslijn
Begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de provincie over het tijdpad en de kosten van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	20-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Bestuursovereenkomst Tolvrije Westerscheldetunnel
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over voortgang van de intercityverbinding Heerlen – Aken, inclusief een raming van de kosten. TZ202211-312 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2023] - Treinverbinding Eindhoven - Heerlen - Aken
De Kamer wordt geïnformeerd over de herstart van de A58 (Koerhuis, VVD). TZ202211-311 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	16-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
Zodra de opleverdatum van de sluis bij Terneuzen bekend is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202211-313 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Nieuwe opleverdatum project Nieuwe Sluis Terneuzen
Voor de zomer van 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over het projectvoorstel en het plan van aanpak voor de N36 en de N50. TZ202211-322 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
De Kamer wordt geïnformeerd over de spoorverbinding Utrecht-Arnhem-Duitsland, nadat de gesprekken over de studies hiernaar op de 14 december hebben plaatsgevonden. TZ202211-323 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	26-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
De Kamer wordt op de hoogte gehouden over een eventueel extra havenbakken in de Houtrakpolder. TZ202211-325	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	04-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-10-2023] - Onderzoeksrapport havenbekken Houtrakpolder
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar benodigde verbetering van de baanstabiliteit van het spoor. TZ202211-326 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-12-2023] - Spoorveiligheid
De Kamer wordt in 2023 geïnformeerd over het eindrapport van het kennisprogramma zeespiegelstijging. TZ202211-206	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	07-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-11-2023] - Tussenbalans Kennisprogramma Zeespiegelstijging

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister informeert de Kamer na de zomer over de uitkomsten van het plan om de beginnersregeling voor rijbewijzen effectiever te maken.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
TZ202212-070		
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geinformeerd over de stappen die de Nationale Zorg Autoriteit heeft ondernomen met betrekking tot de kosten voor de medische keuring voor rijbewijzen.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023
TZ202212-071 Kamerlid Dekker-Abdulaziz, H.		
De minister informeert de Kamer over de (on)mogelijkheden voor het eisen van een verklaring omtrent gedrag (VOG) voor rijschoolhouders.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	28-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2023] - Kwartaalrapportage CBR 'corona-inhaalslag examens' 1e kwartaal 2023
TZ202212-072 Kamerlid Hoop, H.E. de		
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over het vraagstuk examenfraude bij het CBR, in overleg met de minister van Justitie en Veiligheid.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Stand van zaken verkeersveiligheid voorjaar 2023
TZ202212-073 Kamerlid Koerhuis, D.A.N		
De staatsecretaris zegt toe de Tweede Kamer per brief te informeren over hoe de National Focal Points in de Small Island Developing States kunnen worden meegenomen in het verzoek aan de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen bij onderzoeken en beleid rondom het thema van klimaat. (toezegging aan het lid Wuite) TZ202210-179	Begroting Koninkrijksrelaties d.d. 19 en 20 oktober 2022	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Maritiem door de minister geïnformeerd over de uitkomsten van zijn gesprek met zijn collega's in Duitsland over de aanpak van de voorwasprocedure, in het kader van zeezwaaien.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2023] - Verzamelbrief commissiedebat maritiem 30 mei 2023
TZ202212-077 Kamerlid Raan, L. van		
De minister zal de Kamer informeren zodra het onderzoek naar het ongeval met de watertaxi en veerboot bij Terschelling is afgerond.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2023] - Reactie op OVV rapport inzake de aanvaring in het Schuitengat
TZ202212-079 Kamerlid Groot, T.C. de		
De Kamer wordt in het tweede kwartaal van 2023 geïnformeerd over verkenning naar bunkerlicentiesystemen.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	30-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [30-05-2023] - Risicoanalyse bijmenging in stookolie en Nederlandse inzet bij IMO voor bunkerlicentiesystemen
TZ202212-107 Kamerlid Kröger, S.C.		
De staatssecretaris ontvangt in 2023 het rapport van ProRail inzake de risicobenadering bij overwegen en zal dat rapport per omgaande aan de Kamer doen toekomen.	Parlementair agenda punt [15-12-2022] - Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	07-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Voortgangsbrief Spoorveiligheid
TZ202212-113 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der		
De Kamer ontvangt begin 2023 een plan van aanpak voor de NABO's. Er volgt, na overleg met ProRail, ook een voorstel voor de regulier beveiligde overwegen.	Parlementair agenda punt [15-12-2022] - Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Voortgangsbrief Spoorveiligheid
TZ202212-114 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der		
De staatssecretaris zal aan de NS vragen of zij, middels een brief aan de Kamer (via het ministerie), inzicht willen geven in het waarderingsbeleid voor het personeel.	Parlementair agenda punt [15-12-2022] - Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-06-2023] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2022
TZ202212-111 Kamerlid Madlener, B.		
De staatssecretaris zal een afschrift van de verslagen van haar gesprekken met de directie van de NS delen met de Kamer.	Parlementair agenda punt [15-12-2022] - Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-06-2023] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2022
TZ202212-112 Kamerlid Madlener, B.		
De Kamer wordt geïnformeerd over de vergunningen wat betreft de meest vervuilende stoffen aan bedrijven in het buitenland.	Parlementair agenda punt [13-12-2022] - Milieuraad	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
Kamerlid Haverkort, E.A. TZ202301-004		
De Kamer ontvangt eens in de zoveel tijd een update over de ontwikkelingen en belemmeringen t.a.v. de hubs voor de stadslogistiek.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Duurzaam vervoer	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-08-2023] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector
TZ202301-049 Kamerlid Ginneken, L.M. van		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zal bekijken hoe groot de verschillen zijn tussen de laadprijzen bij uiteenlopende laadpalen en gemeenten en of dat redelijk is, en hierop schriftelijk terugkomen bij de Kamer.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Duurzaam vervoer	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-06-2023] - Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens
TZ202301-051 Kamerlid Ginneken, L.M. van		
De Kamer wordt in het kader van het NOVEX-traject in de tweede helft van het jaar geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. de studentenhuisvesting bij Kronenburg te Amstelveen.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-01-2024] BZK - Kamerbrief voortgang ontwikkeling Kronenburg
TZ202301-036 Kamerlid Geurts, J.L.		
De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over de wijze waarop op Heathrow baanonderhoud plaatsvindt.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2023] - Vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
TZ202301-037 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.		
De Kamer wordt voor het meireces geïnformeerd over de verschillende belangen die spelen naast de netwerkkwaliteit, zoals leefbaarheid, beperking van overlast en woningbouw, wat hieraan wordt gedaan en hoe de integraliteit van deze belangen wordt geborgd.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Toezegging gedaan aan het lid Boucke tijdens het commissiedebat luchtvaart op 25 januari 2023
TZ202301-035 Kamerlid Boucke, R.M.		
De Kamer wordt geïnformeerd over de steilere vertrapping t.a.v. de algemene luchtvaart.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	25-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-06-2023] - Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening
TZ202301-047 Kamerlid Geurts, J.L.		
In een brief wordt voor de Kamer in kaart gebracht hoelang het traject al loopt tot een natuurvergunning voor Schiphol.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	27-09-2023 Afgedaan met: Deze toezegging is afgedaan door LVVN bij brief van 26 september jl, aan TK onder verwijzing naar de verleende vergunning (zie Stcrt 2023, 26631.
TZ202301-048 Kamerlid Raan, L. van		
De staatssecretaris zegt toe de Kamer een terugkoppeling te geven over de gesprekken die zij gaat voeren met de spoorgoederensector over de tarifering, als onderdeel van het Toekomstbeeld Spoorgoederen.	Parlementair agenda punt [26-01-2023] - Spoor	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-04-2023] - Visie op de toekomst van het spoorgoederenvervoer
TZ202301-052		
Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Hagen over het verhalen van PFAS-schade door 3M (Kamerstuk 30175, nr. 402).	Parlementair agenda punt [02-02-2023] - PFAS en gezondheidseffecten	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2023] - Kamerbrief aansprakelijkheid 3M voor PFAS schade
TZ202302-051 Kamerlid Hagen, K.B.		
Voor het volgende commissiedebat Water wordt in kaart gebracht wat er in de Maas- en Rijncommissies wordt gedaan om de instroom van PFAS aan te pakken.	Parlementair agenda punt [02-02-2023] - PFAS en gezondheidseffecten	07-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2023] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2023
De staatssecretaris informeert de Kamer over vervolgonderzoek op het KiM-onderzoek naar (auto)maatregelen die het ov kunnen versterken.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	26-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
TZ202302-189 Kamerlid Ginneken, van L.M.		
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om de energiekosten in de ov-sector te compenseren.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2023] - Gesprekken met OV-sector n.a.v. NOVB-conferentie
TZ202302-184 Kamerlid Bouchallikh, K.		
In de MIRT-brief wordt de Kamer geïnformeerd over de spreidingsafspraken met werkgevers en overheidsinstellingen.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - MIRT-brief voorjaar 2023
TZ202302-187 Kamerlid Ginneken, L.M.		
De Kamer wordt nader geïnformeerd over het weigeren van hulphonden in taxi's.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Voortgang uitvoering Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer
TZ202302-188 Kamerlid Madlener, B.		
De Kamer ontvangt voor de zomer een brief over de voortgang van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en over de vervolgacties die nodig zijn.	Parlementair agenda punt [09-03-2023] - Actieve Mobiliteit (wandelen en fietsen)	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-08-2023] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector
TZ202303-033		
In de voortgangsbrief over het VTH-stelsel en het interbestuurlijk programma die voor het zomerreces naar de Kamer komt wordt informatie opgenomen over de Altijd inzetbare Digitale Vergunning (ADV).	Parlementair agenda punt [29-03-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	21-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-07-2023] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2023
Kamerlid Haverkort, E.A.		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zegt toe om een bandbreedte en/of inschatting van zowel het huidige aantal vergunningen als de te verwachten vergunningaanvragen met de Kamer te delen. Deze toezegging is gedaan aan de heer Haverkort en mevrouw Van Esch.	Parlementair agenda punt [29-03-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
Kamerlid Esch, van E.M.		
In de voortgangsbrief over het VTH-stelsel wordt ook ingegaan op het uniformeren van het systeem van de Omgevingsdiensten die vergunningen voor zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) afgeven.	Parlementair agenda punt [29-03-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	07-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-07-2023] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2023
Kamerlid Haverkort, E.A.		
Na overleg met de bevoegde gezagen en de collega's van het ministerie van LVVN komt de staatssecretaris terug op de vergunningverlening aan veehouderijen in brede zin.	Parlementair agenda punt [29-03-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	07-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-07-2023] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2023
Kamerlid Esch, van E.M.		
De minister van Infrastructuur en Waterstaat stuurt de Kamer voor het commissiedebat Water een brief over zijn overleg met de Jonge Klimaatbeweging.	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
TZ202303-078, Kamerlid Groot, de T.C.		
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal bij zijn collega bewindspersonen van Binnenlandse Zaken en Financiën navragen hoe de financiële impact van bodemdaling verwerkt is in de verdeling van het Gemeentefonds en zal de Kamer voor het commissiedebat Water hier schriftelijk over informeren.	Parlementair agenda punt [27-03-2023] - Water en Bodem sturend	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2023] - Brief voor het Commissiedebat Water van 7 juni 2023
TZ202303-081, Kamerlid Krul, H.M.		
De minister zal de effecten van de vraagstimulerende maatregelen in kaart brengen en de Kamer daarover informeren in het actieprogramma van de Mobiliteitsvisie, dat in het najaar (voor de begrotingsbehandeling) naar de Kamer wordt gestuurd.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Uitwerking Bereikbaarheidsdoelen
TZ202303-132, Kamerlid Ginneken, van L.M.		
De minister informeert de Kamer periodiek over de gesprekken met werkgevers over het «mijden en spreiden» van woon-werkverkeer, voor de eerste keer in het najaar 2023.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	26-05-2023 Afgedaan met: Toezegging word deze zomer afgedaan door middel van de SZW Kamerbrief Toekomstagenda Hybride Werken. SZW heeft het voortouw, DuMo levert 2 alinea's aan.
TZ202303-135, Kamerlid Ginneken, van L.M.		
De Kamer wordt in het najaar in het actieprogramma geïnformeerd over het gebruik van andere indicatoren zoals de brede welvaartsindicator, de MDI en de Duitse index toekomstvaardigheid.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Uitwerking Bereikbaarheidsdoelen
TZ202303-134, Kamerlid Graaf, S.J.F. van der		
De minister zegt toe de afwegingen met betrekking tot bereikbaarheid expliciet op te nemen in de MIRT-projectenlijst. Hierover komt een apart brief naar de Kamer, nog voor de zomer.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-09-2023] - Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT
TZ202304-008, Kamerlid Krul, H.M.		
Ook zal de staatssecretaris onderzoeken wat er voor nodig is om, indien in een EU-lidstaat een eindeafvalstatus is afgegeven, deze in de hele EU van toepassing te doen zijn. Ook hier komt zij op terug in de voortgangsbrief.	Parlementair agenda punt [29-03-2023] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	07-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-07-2023] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2023
Kamerlid Haverkort, E.A.		
De Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsrapportage over de vorderingen ten aanzien van het CO2-plafond. TZ202304-124 Kamerlid Boucke, R.M.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Verduurzaming Luchtvaart	14-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-12-2023] - Voortgang CO2-plafond per luchthaven
De Kamer ontvangt een uitvoerige appreciatie van het 8-puntenplan van Schiphol in de volgende voortgangsbrief Programma Omgeving luchthaven Schiphol. TZ202304-125	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Verduurzaming Luchtvaart	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2023] - Vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Voorafgaand aan het tweeminutendebat wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag of de juridische check of een nachtsluiting op Schiphol onderdeel kan zijn van de lopende 'balanced approach'-procedure, reeds is afgerond en, zo nee, wanneer deze juridische check dan wel zal zijn afgerond. TZ202304-127 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Verduurzaming Luchtvaart	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2023] - Vierde voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
We hebben vorig jaar al afspraken gemaakt over de opgevoerde fietsen en de e-bikes. Er loopt op dit moment een onderzoek naar de aard en de omvang van het probleem. Direct na de zomer zijn de eindresultaten bekend en komen de beleidsopties naar de Kamer	Parlementair agenda punt [18-04-2023] - Mondelinge vraag van het lid Koerhuis over het bericht Explosie aantal verkeersdoden: vooral onder 75-plussers stijging fatale ongelukken	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
De Kamer ontvangt een overzicht van de stimuleringssubsidies. TZ202305-058 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Visie op verduurzaming kledingindustrie, overzicht van stimuleringssubsidies en overleg met banken
De Kamer ontvangt binnen een maand een brief met een standpunt van de regering waarin de ambitie van het kabinet is verwoord ten aanzien van de verduurzaming van de kledingindustrie, inclusief de uitkomst van gesprekken met banken, als signaal naar het financierende bedrijfsleven en de kledingindustrie. TZ202305-059 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-05-2023] - Visie op verduurzaming kledingindustrie, overzicht van stimuleringssubsidies en overleg met banken
Voor de zomer wordt de voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd waarin wordt ingegaan op de effecten van de landelijke campagne om de aankoop van tweedehands kleding te stimuleren. TZ202305-060 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
Voor het eind van het jaar ontvangt de Kamer de uitkomsten van de inventarisatie van wet- en regelgeving die belemmerend is voor circulaire bedrijfsmodellen. TZ202305-061 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Voortgangsrapportage beleidsprogramma circulair textiel 2023
De Kamer ontvangt na de zomer een tijdlijn waarop is te zien welke stappen uit het Nationaal Programma Circulaire Economie op welke manier worden uitgewerkt en hoelang deze stappen duren. TZ202305-067 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	04-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-10-2023] - Toezending tijdlijn van maatregelen in het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030
Voor het volgende commissiedebat Circulaire economie krijgt de Kamer een terugkoppeling van het gesprek met het Afvalfonds en de overige partijen over de voorstellen van de Plastic Soup Surfer en de Zwerfinator (toegezegd aan het lid Agnes Mulder (CDA)). TZ202305-070	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2023] - Diverse onderwerpen op het gebied van de circulaire economie
De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de voortgang van de nationale grondstoffenstrategie en daaruit volgende vervolgacties, in overleg met EZK. TZ202305-069	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	09-01-2024 Afgedaan met: Brief EZK 22 december 2023: Kamerbrief over voortgang Nationale Grondstoffenstrategie
De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de gesprekken met de afvalsector over het gezamenlijke feitenonderzoek naar importheffing. Het onderzoek van prof. Dijkgraaf wordt hierbij betrokken (toegezegd aan het lid Agnes Mulder (CDA). TZ202305-073	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-07-2023] - Diverse onderwerpen ten aanzien van verbranden en storten
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over haar besluit inzake de uitvoering van de ja/ja-sticker TZ202305-074	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	17-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2024] - Verzamelbrief circulaire economie juni 2024
T03581 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Nicolaï (PvdD), toe dat de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening voor de zomer een brief zal sturen met de stand van zaken en de consequenties van de uitspraak Nevele op de Omgevingswet in den brede.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	29-05-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-05-2023] - Stand van zaken Nevele arrest
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal bij het IPO en de VNG uitvragen wat de medeoverheden nodig hebben voor verdere uitrol van de weginrichting voor 30km/h gebiedsontsluitingswegen en informeert de Kamer hierover. TZ202306-078 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	18-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister van IenW zal in de toekomstige rapportages van het SWOV, over verkeersongevallen, ook een uitsplitsing naar het type fiets laten opnemen (zoals een elektrische fiets). TZ202306-080 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
De minister van IenW neemt de criteria duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap mee bij het aanbesteden van kavels voor de verzorgingsplaatsen. TZ202306-079 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
De minister van IenW zal in de brief over de verzorgingsplaatsen van de toekomst ook ingaan op het vermeende moratorium met betrekking tot de laadpalen. In deze brief zal de minister ook nader ingaan op de concessie voor fossiele brandstoffen, biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en waterstof voor de komende dertig jaar. Deze brief komt voor de zomer naar de Kamer. TZ202306-081 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	14-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-06-2023] - Realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens
De Kamer ontvangt na de zomer een brief over roekeloos rijgedrag, waarin ook wordt ingegaan op de uitvoering van de motie Alkaya/Koerhuis over levenslange rijontzegging.	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - Moties zware verkeersovertreders
De minister zal de Kamer voor het volgende commissiedebat Maritiem schriftelijk informeren over de elf overgangsbepalingen van de nieuwbouweisen (waaraan de schepen moeten voldoen in 2035) die lastig uitvoerbaar zijn voor de oudere, kleinere binnenvaartschepen. Ook zal de minister de resultaten van de toets met twee schepen delen met de Kamer en zal hij daarbij ook meenemen hoe hij verder internationaal zal inzetten op een vrijstelling voor de elf moeilijk uitvoerbare eisen. TZ202306-062 Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De staatssecretaris en de minister van IenW gaan voor 1 oktober 2023 aan tafel met de betrokken partijen uit de sector, waaronder de rederijen maar ook onder andere bergers, watertaxi's, helikopters, om te praten over de problematiek rondom de de vaargeulen en de bereikbaarheid van de Friese Waddeneilanden. TZ202306-057 Krul, H.M.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	26-06-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-06-2023] - Instemmingsverzoek aanpassing dienstregelingen Ameland en Schiermonnikoog
De minister zal de Kamer voor ieder commissiedebat Maritiem schriftelijk informeren over de stand van zaken van de implementatie van het verbod op ontvarend ontgassen en hij zal de Kamer bij belangrijke ontwikkelingen tussentijds informeren. TZ202306-058 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe uit te zoeken hoe het zit met de door de ILT vereiste meetbrief bij het aanvragen van een zeebrief voor een boot kleiner dan 24 meter, terwijl op de website staat vermeld dat een meetbrief niet nodig is bij een boot van dat formaat. TZ202306-060 Groot, T.C. de	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	26-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister stuurt na het zomerreces een reactie op het artikel in het Dagblad van het Noorden over certificering van de bruine vloot. TZ202306-059 Kamerlid Groot, T.C. de	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	28-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-09-2023] - Opvolgingsonderzoek veiligheid historische zeilvloot
De minister zegt toe om de ook onder de niet-BOZ-haven te inventariseren of er behoefte is aan voorzieningen voor walstroom. TZ202306-061 Krul, H.M.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe dat hij zich nog zal verdiepen in (1) hoe een visie op de inrichting al meeloopt in het ontwikkelperspectief NOVEX en (2) wat EZK hierop doet. Eventuele bruikbare informatie voor de toekomstige inrichting van havens komt de minister in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Maritiem op terug. TZ202306-065 Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	01-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister stuurt de Kamer in september een brief over de de mogelijke regionale, economische gevolgen (denk bijv. aan woningbouw) van de maatregelen die worden getroffen ten behoeve van het verbeteren van de waterkwaliteit. TZ202306-135 Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2023] - Beantwoording Kamervragen over het adviesrapport Goed water goed geregeld van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
De minister stuurt de Kamer in september een brief waarin de kwantitatieve onderbouwing met betrekking tot de keuzes voor het Markermeer wat breder uiteen wordt gezet. TZ202306-139 Grinwis, P.A.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Buitendijks bouwen in het Markermeer en IJsselmeergebied
De Kamer ontvangt voor het wetgevingsoverleg Water een geanonimiseerd overzicht van alle grondwateronttrekkingen. TZ202306-136 Bromet, L.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
De minister stuurt de Kamer voor het zomerreces een brief over de planvorming van het project Voorne aan Zee en specifiek over de rol van Rijkswaterstaat. TZ202306-141 Madlener, B.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	02-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-06-2023] - Toezegging over eventuele rol van Rijkswaterstaat bij het project Voorne aan Zee
De Kamer ontvangt voor ieder debat over Water een dashboard Kaderrichtlijn Water (KRW), waarbij wordt gekeken naar de mogelijkheid tot het toevoegen van kaartjes over waar de waterkwaliteit wel en niet goed is. TZ202306-142 Bromet, L.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Voortgang Kaderrichtlijn Water
De Kamer ontvangt in september een reactie van het kabinet op de motie over het gebruik van middelen op basis van giftige niet-toetsbare stoffen verbieden (Kamerstuk 27858, nr. 593). TZ202306-143 Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	03-10-2023 Afgedaan met: Is afgedaan door LVVN op 22 september 2023. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z15790&did=2023D38494
De minister stuurt de Kamer voor het wetgevingsoverleg Water een brief over welke optimalisaties bij de Haringvlietsluizen mogelijk zijn met behoud van de zoetwatervoorziening binnendijks en iets meer ruimte in die sluizen zelf. TZ202306-144 Grinwis, P.A.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	13-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2023] - Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
De minister zegt toe om in de kabinetsreactie op het Rli-advies zo concreet mogelijk de wet- en regelgeving die nodig is om het beleid te veranderen op te nemen. TZ202306-134 Bromet, L.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	07-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2023] - Kabinetsreactie Rli advies over KRW en nadere invulling van KRW - impulsprogramma
Voor de begrotingsbehandeling van het najaar 2023 ontvangt de Kamer een overzicht van de investeringen in het verbeteren van de doorstroming, waaronder spitsmijden. TZ202306-181	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
De Kamer ontvangt voor de begrotingsbehandeling in het najaar 2023 een overzicht van de brede doeluitkeringen OV en de uitsplitsingen in het Provinciefonds. TZ202306-178	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	13-11-2023 Afgedaan met: Stas heeft tijdens het debat direct al antwoord gegeven op de toezegging (zie stand van zaken voor inhoudelijk antwoord)
De Kamer ontvangt in november 2023 het rapport van het PWC-onderzoek naar uitgesteld onderhoud van infrastructuur. TZ202306-179	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	16-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
In aanloop naar de begrotingsbehandeling in het najaar van 2023 ontvangt de Kamer per brief informatie over opties om de aanbestedingen voor onderhoud aan infrastructuur van Rijkswaterstaat te versnellen. TZ202306-184 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	08-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
In de uitgangspuntenbrief over de IMA (integrale mobiliteitsanalyse) die in het najaar van 2023 naar de Kamer komt, wordt ingegaan op werkgeversafspraken over spitsmijden en andere slimme maatregelen. TZ202306-182 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Update Integrale Mobiliteitsanalyse
In het najaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over regelgeving over circulaire economie die zal worden opgenomen in de Wet milieubeheer.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	01-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofdlijnennotitie Circulaire Economie-wet

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202306-183 Ginneken, L.M. van		
TZ202306-219 De minister zal uitzoeken of een definitie voor deelvoertuigen juridisch mogelijk en nuttig is, en komt hier einde van het jaar op terug in het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-09-2023] - Stand van zaken Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en reactie op toezeggingen deelauto
TZ202306-229 De minister zal voor de begrotingsbehandeling een stand van zaken geven van de gesprekken met de sector over hoe auto's met rijhulpsystemen ook toegankelijker worden voor automobilisten met een fysieke beperking. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	22-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-01-2024] - Toezegging Stand van zaken gesprekken sector over toegankelijkheid auto's voor mensen met een beperking
TZ202306-225 De minister zal de Kamer in het najaar informeren, ter voorbereiding op de Transportraad en anders per separate brief, over de Nederlandse inzet op het dossier auto-data in EU-verband en over de stand van zaken met betrekking tot privacy en data bij niet-Europese auto's. Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	04-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-11-2023] - Nederlandse inzet voertuigdata
De staatssecretaris stuurt de Kamer na het zomerreces een brief over het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en zal in die brief onder andere terugkomen op de vragen over de mogelijkheid tot collectief gebruik van deelauto's en over de gesprekken met de verzekeraars over deelmobiliteit. Kamerlid Kröger, S.C. TZ202306-231	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-09-2023] - Stand van zaken Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en reactie op toezeggingen deelauto
De staatssecretaris informeert de Kamer nog voor de zomer over hoe omgevingsdiensten sturen op het gebruik van de best beschikbare technieken en hoe ze dat handhaven.	Parlementair agenda punt [14-06-2023] - Milieuraad	05-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
De staatssecretaris stuurt in het vierde kwartaal een brief naar de Kamer over hoe zij de doelen en normen van de nieuwe richtlijn Luchtkwaliteit gaat vertalen naar herkenbare en begrijpelijke taal voor de burgers.	Parlementair agenda punt [14-06-2023] - Milieuraad	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Monitoringsrapportage NSL 2023
De Kamer ontvangt op korte termijn een brief over de huidige werkwijze bij medische keuringen voor het verkrijgen van het rijbewijs, waarbij de minister specifiek zal ingaan op de aantallen van uitgevoerde medische keuringen en de administratieve lasten voor het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) in relatie tot de voorstellen op dat vlak in de herziene Rijbewijsrichtlijn. TZ202305-125	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	28-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-08-2023] - Huidig aantal rijbewijskeuringen en impact voorstellen Europese Rijbewijsrichtlijn op stelsel medische rijgeschiktheid
De staatssecretaris zegt toe, in de brief die voor het commissiedebat Spoor (8 juni) wordt verzonden, terug te komen op de vragen van het lid Kröger over de overstapgarantie voor treinreizigers bij internationale reizen. TZ202305-124	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-04-2023] - Treinverbinding Eindhoven - Heerlen - Aken
De minister komt tijdens het commissiedebat Maritiem terug op de vraag van het lid Koerhuis over het aanpassen van de regels voor de Exclusieve Economische Zone (EEZ) van Turkije. TZ202305-126	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	12-07-2023 Afgedaan met: M heeft de vraag beantwoordt in het CD Maritiem van 30 mei.
De staatssecretaris neemt het plan van een fonds voor omwonenden mee in het traject van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en informeert de Kamer hierover via de reguliere terugkoppeling van de voortgang van het toekomstbeeld. TZ202305-037	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
De minister treedt in overleg met de topsector logistiek over de efficiencyregelingen en informeert de Kamer hierover rondom de zomer. TZ202305-036	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe bij de regio's te inventariseren welke vraag er is naar het vervoer van stoffen via buisleidingen en dit in september aan de Kamer terug te koppelen. TZ202305-039	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	14-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-02-2024] - Beleidskader buisleidingen in een multimodaal transportsysteem

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Stelt Nederland hogere brandveiligheidseisen ten aanzien van spooremplacementen dan België en Duitsland?	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Beantwoording Kamervragen over de naleving van wetgeving bij onderhoud van het spoor
De staatssecretaris zal het plan van aanpak van de NS, die uiteenzet hoe de boete van 1.5 miljoen euro besteed wordt in het voordeel van de reiziger, delen met de Kamer zodra deze gereed is. TZ202306-130	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De Kamer wordt via een reguliere brief geïnformeerd over de ambities en stand van zaken omtrent de (korte) grensoverschrijdende treinverbindingen. TZ202306-128	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	10-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
De staatssecretaris informeert voor de zomer de Kamer over de stand van zaken betreffende uniforme toegangspoortjes op stations. TZ202306-129	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-07-2023] - Aanbieding tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie
De staatssecretaris zal op korte termijn de Belgische spoorgoederenagenda aan de Kamer doen toekomen. TZ202306-127	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
De staatssecretaris zal aan NS vragen om in kaart te brengen welk effect de samenhang van het treinennetwerk heeft gehad op de treinuitval door heel het land, die ontstond naar aanleiding van de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-123	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris informeert de Kamer over de externe review van de ICT-storing bij ProRail zodra deze is afgerond. TZ202306-132	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris informeert de Kamer na het zomerreces over de pilot van het reisverbod in Overijssel. TZ202306-133	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-07-2023] - Toename incidenten en afname veiligheidsgevoel in het OV
De staatssecretaris informeert de Kamer zo snel mogelijk na afloop van de schouw op Amsterdam Centraal in het kader van de Eurostar-terminal. Tevens kijkt zij of er een bredere vertegenwoordiging van de sector aanwezig kan zijn bij deze schouw. TZ202306-125	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	19-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-06-2023] - Voortgang beveiligd vertrek treinen naar het Verenigd Koninkrijk
Op korte termijn zal de staatssecretaris de Kamer informeren over de stand van zaken betreffende het bestuursakkoord Toegankelijkheid. TZ202306-131	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	03-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Voortgang uitvoering Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer
Het lid Madlener wordt op korte termijn geïnformeerd over de inzet van vervangend busvervoer tijdens de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-124	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	03-07-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2023] - Businzet IT Storing Verkeersleidingpost Amsterdam
De staatssecretaris zal aan NS en ProRail vragen om te reflecteren op de aanbevelingen uit eerdere storingen en hoe deze aanbevelingen invloed hebben gehad op de handelswijze bij de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-122	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De evaluatie van NS en ProRail over de storing op de verkeersleidingpost van Amsterdam zal met de Kamer worden gedeeld zodra deze gereed is. TZ202306-121	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris zal aan NS vragen om in kaart te brengen welk effect de samenhang van het treinennetwerk heeft gehad op de treinuitval door heel het land, die ontstond naar aanleiding van de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-123	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister zal in gesprek gaan met de regio's over de mogelijkheid tot het aanstellen van «sidekicks» van de gedeputeerden die zich bezig kunnen houden met de praktische bereikbaarheidsaspecten van de gepauzeerde projecten. Hij informeert de Kamer hierover in de MIRT-najaarsbrief. TZ202307-108. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	16-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
De minister zegt toe de scores op de elementen woningbouwwaarde en bereikbaarheidswaarde, uit het afweegkader, met de Kamer te delen in de MIRT-najaarsbrief en gaat in die brief ook in op de meer kwalitatieve elementen uit het afweegkader. TZ202307-106	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	13-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-10-2023] - Toezegging Afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit
De minister zegt toe om, uiterlijk op Prinsjesdag, schriftelijk nader in te gaan op onder andere de benodigde stikstofruimte en de impact op de verkeersveiligheid voor ieder van de 17 gepauzeerde projecten. TZ202307-107	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	28-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-08-2023] - Besluitvorming herprioritering Mobilteitsfonds/MIRT
De staatssecretaris zal de Kamer na de zomer nader informeren over de stand van zaken van relevante ontwikkelingen op het spoor in de regio zuid, waaronder intercity Eindhoven-Heerlen-Aken en de elektrificering van de Maaslijn. TZ202307-111 Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Actualiteiten internationaal spoor Zuid
De Kamer ontvangt op korte termijn een afschrift van de reactie van de minister op de brandbrief van een aantal ondernemers uit de regio «foodvalley». TZ202307-110 Krul, H.M	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	22-09-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-09-2023] - Toezeggingen en moties n.a.v. het CD MIRT 5 juli en TMD MIRT 6 juli 2023
De staatssecretaris zal de Kamer in het vierde kwartaal informeren over de invulling van de taakstelling voor het openbaar vervoer en de spoorwegen. TZ202307-109 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-01-2024] - Beantwoording Kamervragen Herprioritering MF/MIRT
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over mogelijke fietskoppelkansen die er zijn rondom beheer en onderhoud dat gaat plaatsvinden op gronden in eigendom van Rijkswaterstaat. TZ202307-112 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	01-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-08-2023] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector
De staatssecretaris zegt toe nog eens goed te kijken naar een basiskwaliteitsniveau voor fietspaden en zal de Kamer hierover in het voorjaar van 2024 schriftelijk informeren. TZ202307-113 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De Kamer wordt bij iedere stap die wordt gezet bij de herziening van het luchtruim geïnformeerd en de mogelijkheid geboden hier al dan niet mee in te stemmen in een voorhangprocedure (c.q. een procedure in de geest hiervan). In de volgende voortgangsbrief zal het verdere proces worden toegelicht, inclusief een tijdpad van wanneer de Kamer wat kan verwachten. TZ202307-088	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2023] - Vervolgproces programma Luchtruimherziening
In de volgende voortgangsbrieven zal de Kamer op de hoogte worden gehouden van de inspanningen van het ministerie en de werkgevers op Schiphol om de negatieve werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit zo veel mogelijk te beperken. TZ202307-085 Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2023] - Reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol
De Kamer ontvangt, na afronding hiervan, het onderzoek over de beperking van het aantal grondafhandelaars op Schiphol. TZ202307-086 Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2023] - Reductie grondafhandelingsbedrijven Schiphol
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden van het overnemen van vakantievluchten door Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. TZ202307-089 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	22-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
De Kamer wordt geïnformeerd over de administratievelastendruk en veiligheidseisen voor kleine vliegvelden. TZ202307-092 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
De Kamer ontvangt in Q4 een overzicht met mogelijke maatregelen om gezondheidsrisico's voor omwonenden van Tata Steel te verkleinen inclusief een advies van de expertgroep. TZ202307-022 Thijssen, J.	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	30-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-04-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. de vervolgstappen en maatwerkafspraken met Tata Steel. TZ202307-021 Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	21-08-2023 Afgedaan met: De toezegging is afgedaan door EZK op 14 juli 2023 Kamerbrief over stand van zaken Nationaal Programma Verduurzaming Industrie
De Kamer ontvangt indien mogelijk voor de zomer een overzicht van alle granulietstortingen in Nederland. TZ202307-023 Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop het plan van de haard- en kachelsector wordt doorvertaald in het Schone Lucht Akkoord. TZ202307-024 Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	01-08-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-06-2023] - Verzamelbrief luchtkwaliteit - Schone Lucht Akkoord, houtstook, inzet internationaal
De Kamer ontvangt voor eind 2023 een overzicht van waar staalslakken zijn toegepast door de rijksoverheid. TZ202307-025 Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	17-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-04-2024] - Kamerbrief Versterken toezicht en handhaving staalslakken
T02444 De minister van Infrastructuur en Milieu zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Verheijen (PvdA), toe dat zij bij de verdere uitwerking van de Omgevingswet zal bekijken hoe ten gunste van de burger vorm gegeven kan worden aan het valideren van milieu-informatie die door de overheid wordt verstrekt.	17-01-2017 Implementatie herziening mer-richtlijn (34.287)	05-09-2023 Afgedaan met: Wordt door BZK afgedaan.
T02892 De Minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Moonen (D66), toe de effecten van piekgeluiden overdag op de gezondheid te betrekken bij de brief over het rapport over de WHO-normen die wordt gestuurd ter uitvoering van de motie-Schonis.	11-02-2020 Aanvullingswet geluid Omgevingswet (35.054)	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
T02898 De Minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Crone (PvdA), toe het punt van handhaving van geluidproductie van brommers en andere lawaai makende mobiliteit in gesprekken met VNG onder de aandacht te brengen.	11-02-2020 Aanvullingswet geluid Omgevingswet (35.054)	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
T02873 De minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Janssen (SP), toe bij de doorlichting van het milieurecht te bezien waar de bewijslast betreffende best beschikbare technieken (BBT) ligt bij het aanpassen van vergunningen.	28-01-2020 Invoeringswet Omgevingswet (34.986)	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
T02871 De minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat gemeentes eraan te herinneren dat het opstellen van milieueffectrapporten (MER'en) tot hun takenpakket hoort.	28-01-2020 Invoeringswet Omgevingswet (34.986)	09-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-10-2023] - Aanbieding tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH en beantwoording toezeggingen
T02877 De minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van de leden Nooren (PvdA), Kluit (GroenLinks), Janssen (SP), Klip-Martin (VVD) en Rietkerk (CDA), toe de uitvoeringsagenda VTH aan de Kamer aan te bieden vóór de zomer van 2020, waarbij tevens financiële aspecten aan de orde komen.	11-02-2020 Invoeringswet Omgevingswet (34.986)	21-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-05-2024] - Toezegging T02877 uitvoeringsprogramma VTH en overzicht financiën voor zomer 2020 en verzoek jaarlij...
T03577 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat zij de milieueffectrapportage zal agenderen in het bestuurlijk overleg Leefomgeving, het bestuurlijk overleg Mobiliteit en het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Daarnaast zegt de staatssecretaris de Kamer toe dat het onderwerp milieueffectrapportage structureel bij het Bestuurlijk Omgevingsberaad zal worden geagendeerd	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Toezegging Agendering milieueffectrapportage bij diverse bestuurlijke overleggen
De Kamer krijgt statistische gegevens toegezonden over de mate waarin vermoeidheid bij piloten een rol speelt op Nederlandse luchthavens. TZ202309-011 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [06-09-2023] - Vliegveiligheid	26-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-02-2024] - Rapportage vermoeidheid onder piloten
De Kamer wordt geïnformeerd over de registratiekosten voor drones in een aantal andere Europese lidstaten. TZ202309-010 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [06-09-2023] - Vliegveiligheid	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-10-2023] - Verzamelbrief luchtvaart

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Mevrouw Kröger (GroenLinks): De Benelux heeft natuurlijk een aparte juridische en economische status. Zo liggen er in artikel 3.3 een aantal dingen vast over het vervoer binnen de Benelux. Ik zou de minister dus toch echt willen vragen of hij er een juridische analyse van kan maken in hoeverre het binnen de Benelux-afspraken wel degelijk mogelijk is om korteafstandsvluchten te verbieden.	Parlementair agenda punt [25-05-2023] - Verduurzaming luchtvaart	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-10-2023] - Verzamelbrief luchtvaart
Minister Harbers: Volgens mij gaan hier de EU-regels en de ICAO-regels voor. Maar als ik dat nog een keer op papier moet zetten voor mevrouw Kröger en de Kamer, dan zal ik dat doen.		
Mevrouw Kröger (GroenLinks): Wanneer kan ik deze analyse dan verwachten? We hebben nu in drie jaar tijd één vlucht minder gekregen. In dat tempo gaan we het niet redden.		
Minister Harbers: Ik zal even kijken wat er mogelijk is. Laat ik veiligheidshalve zeggen dat ik die brief meteen aan het eind van het zomerreces, aan het begin van de nieuwe termijn na het zomerreces, heb geleverd.		
De staatssecretaris zegt toe om te kijken hoe ongunstige tarieven en ticketvoorwaarden (zoals een mogelijke reserveringplicht) op de internationale lijnen voorkomen kunnen, aangezien dit niet geborgd is in de HRN-concessie.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-087 Minhas, F.B.		
De staatssecretaris zegt toe in het NOVB te gaan kijken naar mogelijkheden om een einde te maken aan het dubbele opstaptarief bij het reizen met verschillende vervoerders.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-089 Ginneken, L.M. van		
De staatssecretaris zegt toe om de NS opdracht te geven om de huidige plannen voor tariefdifferentiatie en spitsmijding te verbeteren. Ook laat zij een externe toets uitvoeren op deze plannen in het kader van de bedrijfsverantwoordelijkheid van NS.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Tariefdifferentiatie in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-085		
De staatssecretaris zegt toe kijken naar de mogelijkheden voor een (goedkoper) combi-abonnement voor verschillende modaliteiten.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-088 Ginneken, L.M. van		
De staatssecretaris zegt toe vóór 2026 geen nieuw tariefstelsel in te voeren. Tevens kan deze invoering niet plaatsvinden zonder goedkeuring van de Kamer. Dit neemt zij op in de HRN-concessie.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	06-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Tariefdifferentiatie in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-084		
De staatssecretaris zegt toe de NS te verzoeken om de prestaties, naast landelijke rapportages, ook per lijn te monitoren en te rapporteren. Ook onderzocht zij de mogelijkheid voor een ondergrens van deze prestaties.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
TZ202309-090 Minhas, F.B.		
De staatssecretaris informeert periodiek de Kamer over de vorderingen die gemaakt worden in het kader van sociale veiligheid.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	08-05-2024 Uitgaande brief [08-03-2024] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
TZ202309-091 Madlener, B.		
De staatssecretaris komt in een brief terug onder welke voorwaarden ACM wél kan toetsen op het economisch evenwicht (EET) bij een capaciteitsaanvraag op het spoor. Tevens besteed zij in deze brief ook aandacht aan het proces van capaciteitstoewijzing bij ProRail.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Te volgen procedures bij nieuwe treindiensten in open toegang
TZ202309-092 Minhas, F.B.		
De staatssecretaris zegt aan de leden De Hoop (PvdA) en Van der Graaf (CU) toe om in een brief terug te komen op de dienstregeling en minimale bedieningstijden betreffende de verbinding Zwolle-Leeuwarden-Groningen.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	03-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Bedieningseisen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (2025-2033)
TZ202309-093 Hoop, H.E. de		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zegt toe om tevens een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar (andere) maatregelen om de spits te vermijden en te verlichten. Over het plan van aanpak en de andere toezeggingen op het gebied van tariefdifferentiatie informeert zij op korte termijn de Kamer. TZ202309-086 Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	02-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Tariefdifferentiatie in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
Voor het einde van het jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen en de planning van het circulaire-economiewetsvoorstel. TZ202310-013, K.B. Hagen	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	24-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofdlijnennotitie Circulaire Economie-wet
De Kamer wordt voor het eind van het jaar geïnformeerd over de vraag of en wanneer schoenen onder de upv textiel gaan vallen. TZ202310-012, K.B. Hagen	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met PBL en CPB over de wijze waarop de modellen die ze gebruiken, beter kunnen worden toegesneden op de circulaire economie. TZ202310-019 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Kamerbrief Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
De uitkomsten van de scenariostudie over bouwgrondstoffen zullen eind dit jaar met de Kamer worden gedeeld. TZ202310-014, Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
De Kamer zal spoedig worden geïnformeerd over het verbetertraject voor de upv's. TZ202310-016 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	23-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2023] - Doorontwikkeling uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)
Binnen twee weken wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden voor het opleggen van de norm van 500 mg stikstofdioxide per m2 voor de kooksfabrieken van Tata Steel binnen het vergunningverleningstraject n.a.v. de motie-Bouchallikh. TZ202310-073 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	01-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-10-2023] - Initieel onderzoeksrapport Tata Steel over stikstofoxiden Kookgasfabriek 1 en beoordelingsrapport Omgevingsdienst NZKG
De staatssecretaris zal de Kamer binnen twee weken informeren over de vraag of omkering van de bewijslast (van de bevoegd gezagen naar de bedrijven) mogelijk is als het gaat om potentieel ZZS'sen. TZ202310-078 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	03-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-10-2023] - Toezeggingen in Commissiedebat Externe Veiligheid van 11 oktober 2023 over beleid terugdringen gevaarlijke chemische stoffen
Binnen twee weken wordt de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop de drie betreffende omgevingsdiensten reageren op de kabinetsreactie op het OVV-rapport. TZ202310-079 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Reactie bevoegde gezagen op het rapport van de Onderzoekraad voor de Veiligheid «Industrie en omwonenden»
De Kamer ontvangt op zeer korte termijn de brief van de omgevingsdiensten over hun conceptrapport over Tata Steel. Als dit rapport gereed is, zal dit met de Kamer worden gedeeld. TZ202310-075 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	03-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-03-2024] - Reactie op de verzoeken van de leden Bamenga en Grinwis
De Kamer ontvangt, indien mogelijk, binnen twee weken een reactie op de door het lid Van Esch (PvdD) aangehaalde moties. TZ202310-080 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Reactie op toezegging inzake VTH en motie Van Esch inzake instrumenten bevoegd gezagen
Binnen twee weken wordt de Kamer geïnformeerd hoe binnen het interbestuurlijk programma VTH de zorgen van het IPO zullen worden weggenomen over de vraag of er voldoende financiële ondersteuning zal zijn voor de omgevingsdiensten, en of het milieubeleid voldoende wordt geüniformeerd, zodat provincies voldoende ontzorgd worden. TZ202310-084 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	02-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Reactie op toezegging inzake VTH en motie Van Esch inzake instrumenten bevoegd gezagen
De Kamer zal binnen twee weken worden geïnformeerd over het pfas-bloedonderzoek in de omgeving van de Westerschelde. In deze brief zal worden toegelicht hoe hoe dit onderzoek wordt uitgevoerd en of ook wordt onderzocht hoe het staat met de gezondheid van deze mensen en welke klachten ze hebben. TZ202310-085 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	31-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-10-2023] - Kamerbrief Invulling enkele moties en toezeggingen op het gebied van PFAS
De Kamer zal binnen twee weken een schriftelijke toelichting ontvangen waarom het juridisch niet mogelijk is een minimalisatieverplichting voor potentieel ZZS'sen in te voeren. TZ202310-077 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	03-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-10-2023] - Toezeggingen in Commissiedebat Externe Veiligheid van 11 oktober 2023 over beleid terugdringen gevaarlijke chemische stoffen
De Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop de motie-Haverkort c.s. (Kamerstuk 22343, nr. 365) over het register van zeer zorgwekkende stoffen baseren op reeds bij de omgevingsdiensten aanwezige informatie wordt uitgevoerd. TZ202310-100 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	19-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-10-2023] - Moties met betrekking tot het ZZS-Register
De Kamer ontvangt een reactie op het D66-actieplan over de aanpak van pfas. TZ202310-102 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	21-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zal op basis van een gesprek met het RIVM kritisch nagaan welke stoffen op de lijst met potentieel zeer zorgwekkende stoffen kunnen worden toegevoegd aan de ZZS-lijst en hier binnen twee weken schriftelijk bij de Kamer op terugkomen. Hierbij zal ze ook ingaan op de vraag of F-gassen en alle pfas die nu beschouwd worden als potentieel ZZS, opgenomen kunnen worden op de ZZS-lijst en op de vraag wat er wèl kan om de risico's van potentieel ZZS'sen zo veel mogelijk te beperken. TZ202310-076 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	03-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-10-2023] - Toezeggingen in Commissiedebat Externe Veiligheid van 11 oktober 2023 over beleid terugdringen gevaarlijke chemische stoffen
De Kamer ontvangt, indien mogelijk voor het einde van de week, een brief over de mogelijke inzet van artikel 6.22 Waterwet. In deze brief zal ook worden ingegaan op de berichtgeving van Investico dat o.a. Dow, Tata Steel en BP niet voldoen aan de Europese waterregelgeving en op de vraag hoe de watervergunningen van de twaalf betrokken bedrijven alsnog in lijn kunnen worden gebracht met de EU-regels. TZ202310-101 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	17-10-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-10-2023] - Kamerbrief Toelichting op artikel 6.22 van de Waterwet
De staatssecretaris van IenW laat de Kamer voor het commissiedebat Leefomgeving (26 oktober 2023) weten of het mogelijk is om te analyseren hoe er in de EU-lidstaten verschillend wordt omgegaan met de vier voorwaarden uit artikel 6 (einde-afvalfase) van de Kaderrichtlijn Afvalstoffen. TZ202310-094 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [12-10-2023] - Milieuraad	29-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Verslag Milieuraad op 16 oktober 2023
De staatssecretaris zal haar collega bewindspersonen aansporen om verder gevolg te geven aan uitvoering van de motie-Hagen/Tjeerd de Groot die opdraagt een UPV medicijnen in te stellen (Kamerstuk 21501-08, nr. 894). TZ202310-096 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [12-10-2023] - Milieuraad	12-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-04-2024] - Verslag Milieuraad d.d. 25 maart 2024
De Kamer wordt voor de start van het verkiezingsreces (27 oktober 2023) door de staatssecretaris geïnformeerd over de Nederlandse inzet betreffende de Herziening Richtlijn Luchtkwaliteit bij de COREPER. TZ202310-103	Parlementair agenda punt [12-10-2023] - Milieuraad	06-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-11-2023] - Verslag Milieuraad op 16 oktober 2023
De Kamer wordt, indien mogelijk, in de schriftelijke reactie op het rapport van de rapporteur EU-slotverordening, die begin november komt, geïnformeerd over de wijze van differentiëren op schonere en stillere vliegtuigen op andere Europese luchthavens (en anders op een later moment). TZ202311-011	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
In de volgende voortgangsbrief van later dit najaar wordt de Kamer geïnformeerd over het aantal vliegbewegingen waarbij gebruik wordt gemaakt van hybride taxibots. TZ202311-013 Kamerlid Ceder, D.G.M.	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	21-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-12-2023] - Verzamelbrief Luchtvaart: studie Prijs van een vliegreis, registratie zakelijk vliegen en TaxiBots
De behoefte aan gecertificeerde mbo-luchtvaarttechniekopleidingen zal door de minister, in afstemming met OCW, in kaart worden gebracht en de Kamer zal hierover verder worden geïnformeerd. TZ202311-016 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	02-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Toezegging gecertificeerde mbo-luchtvaarttechniekopleidingen
De minister zal in de komende Transportraad vermoeidheid bij piloten aan de orde stellen en de Kamer hierover schriftelijk informeren. TZ202311-015 Kamerlid Boucke, R.M.	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	13-11-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-11-2023] - Geannoteerde agenda Transportraad d.d. 4 december 2023 te Brussel
De Kamer wordt uiterlijk voor het einde van het jaar geïnformeerd over de conceptwijziging van de brandveiligheidseisen voor de kleine luchthavens. TZ202311-012 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	22-12-2023 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
De Kamer wordt in de volgende brief, in december, inzake de versterking van het VTH-stelsel geïnformeerd over de aanpak van milieucriminaliteit en veelplegers. TZ202311-018 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-01-2024] - Kamerbrief voortgang versterking VTH-stelsel januari 2024
De Kamer wordt nog dit jaar geïnformeerd over de vraag hoe in aanvulling op het onderzoek naar de verschillende scenario's voor Tata Steel, de motie over hetzelfde onderwerp wordt uitgevoerd. TZ202311-022 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over de uitvoering van de aangenomen motie-Van Esch (Kamerstuk 22343, nr. 319) over een	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-02-2024] - Voortgang Impulsprogramma Chemische Stoffen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
landelijk toetsingskader waarmee plannen m.b.t. zeer zorgwekkende stoffen van bedrijven kunnen worden gecontroleerd. TZ202311-017 Kamerlid Esch, E.M. van		
Ten behoeve van het WGO Water in januari wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag welke pfas-vergunningen er bij de verschillende bevoegde gezagen zijn. TZ202311-020 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Aanvullende verzamelbrief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
De staatssecretaris zal schriftelijk terugkomen op het verzoek van de Partij voor de Dieren om in Europa te pleiten voor een kortere overgangstermijn voor plastics in cosmetica. TZ202311-024 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	08-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Kamerbrief Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
Dhr Hartog (Volt) vroeg naar de mogelijkheden van zelfrijdende technologie voor bijvoorbeeld het regionaal openbaar vervoer en daarmee voor (met name) de regionale bereikbaarheid. Kan het tekort aan chauffeurs bijvoorbeeld niet worden opgevangen door deze techniek? S heeft toegezegd dat de minister hier schriftelijk op zal reageren.	Kennismakingsgesprek Staatssecretaris met de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving (IWO) op 14 november 2023	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-02-2024] - Schriftelijke reactie op vraag van het lid Hartog betreffende zelfrijdende technologie
Dhr Dessing (FvD) gaf aan dat er flinke kosten verbonden zitten aan de verduurzaming van het goederentransport en dan met name in de zeevaart en luchtvaart. De senator gaf aan nog graag meer uitgebreid stil te willen staan bij de verduurzaming van de luchtvaart. S heeft toegezegd dat de minister hier schriftelijk op terug zal komen.	Kennismakingsgesprek Staatssecretaris met de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving (IWO) op 14 november 2023	17-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Klimaatbeleid luchtvaart
De Kamer ontvangt voor de stemmingen over de moties ingediend bij het wetgevingsoverleg Water een kabinetsappreciatie op de moties-Kostic (Kamerstuk 36410-XII, nrs. 67 en 68).	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-02-2024] - Appreciatie van twee moties Kamerlid Kostic (PvdD) over PFAS in bestrijdingsmiddelen
De staatssecretaris zegt de Kamer toe dat zij in gesprek gaat met de NS over de frequentieverlagingen op een aantal stations in de omgeving van Utrecht en koppelt de Kamer hierover terug in een brief voor het commissiedebat Spoor op 7 maart. - TZ202402-046	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De staatssecretaris vraagt advies aan het Platform Spoorgoederenvervoer over de hinder op de Brabantroute tijdens werkzaamheden op de Betuweroute en hoe daarop een goed antwoord gevonden kan worden en koppelt daarover terug aan de Kamer. - TZ202402-047	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
De Kamer wordt per brief geïnformeerd over de methodiek die er voor zorgt dat het ministerie twee jaar vooruit de werkzaamheden van Rijkswaterstaat en ProRail goed op elkaar kan afstemmen. - TZ202402-045	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De Kamer wordt voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid geïnformeerd over de stand van zaken van de Mobiliteitsvisie. Dat gaat om een kwalitatief inzicht. - TZ202402-044	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de alternatieve financiering voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. - TZ202402-040	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	12-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-03-2024] - Kamerbrief beantwoording openstaande vragen commissiedebat spoor op 7 maart 2024
De Kamer wordt door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit geïnformeerd over de kabinetsreactie op het rapport van de Rli over natuurinclusiviteit. - TZ202401-040	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	03-06-2024 Afgedaan met: Brief LVVN 1 maart 2024, betreft Kabinetsreactie Agenda Natuurinclusief 2.0
De minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het project aanpak verkeersveelplegers in Oost-Nederland en besteedt daarin specifiek aandacht aan de rol van de politie. TZ202402-065	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	16-02-2024 Afgedaan met: Toezegging overgenomen door JenV
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de mogelijkheid voor het invoeren van een minimumleeftijd voor het rijden op een fatbike te laten onderzoeken en informeert de Kamer daarover in de brief over de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen. - TZ202402-067	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
De minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het wetsvoorstel verbetering	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	27-02-2024 Toezegging zal worden afgedaan door JenV

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
aanpak rijden onder invloed, en gaat daarbij nader in op waarom de aanpak afwijkt van die in Duitsland. - TZ202402-064		
De minister van Infrastructuur en Waterstaat informeert de Kamer per brief binnen een maand over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken. - TZ202402-068	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	02-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Leeftijdsregistratie van veroorzakers verkeersongevallen en analyse betrokkenheid ouderen
De staatssecretaris zegt toe om ook de spoorgoederensector te betrekken in de herijking van het ERTMS-programma, specifiek met betrekking tot de Hanzelijn. Zij zal de Kamer hierover informeren bij de eerstvolgende voortgangsrapportage (TZ202402-091)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	18-04-2024 Afgedaan met: Afgedaan met: Uitgaande brief [18-04-2024] - 20e voortgangsrapportage ERTMS
In de volgende brief spoorveiligheid zal ook aandacht besteed worden aan een verscherping van de veiligheidscertificaten waaraan de ILT de veiligheid toetst (TZ202402-093)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
De staatssecretaris treedt nogmaals in overleg met ProRail over compensatie die geboden wordt aan de omwonenden van de ontstane situatie met de overlast van kwartsballast bij Apeldoorn. Tevens zal zij met ProRail spreken over de metingen die zijn uitgevoerd. Daarbij zal ook gereflecteerd worden op de andere punten die de heer van Kent aanstipte; zoals de afstand en de hoeveelheid kwartsballast die boven de provisorische omheining uitkwam. (TZ202402-094)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De staatssecretaris informeert de Kamer over de financiële gevolgen van een mogelijke afschaffing van de toeslag op de HSL, for the time being, dus zolang er nog geen hogesnelheidslijnsnelheid wordt behaald. Dit is een toezegging aan het lid Bamenga en Grinswis. (TZ202402-095)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De minister zal de Kamer over ruim een maand schriftelijk een stand van zaken omtrent varend ontgassen doen toekomen. Hij betrekt daarbij ook de positie van de schipper. (TZ202402-097)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Varend ontgassen
T03790: De minister voor Klimaat en Energie zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Visseren-Hamakers (PvdD), toe dat de Kamer volgend jaar terugkoppeling zal ontvangen met betrekking tot de stand van zaken van de permanente opslag van kernafval.	EK Debat Tijdelijke wet Klimaatfonds – 19-12-2023	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2024] - Terugkoppeling permanente opslag kernafval (36.274 / 36.410 XIII)
TZ202401-032 / 2024A00493 De staatssecretaris zal de ACM vragen onderzoek te doen naar de prijzen voor elektrisch rijden.	https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen/details/activiteit?id=2024A00493	12-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2024] - Regionale uitrol Laadinfrastructuur
TZ202402-122 De door het lid Van Houwelingen (FvD) gestelde vragen over de geluidsnormering van windmolens zullen binnen enkele weken schriftelijk worden beantwoord.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	03-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - TZ202402-122 Vragen geluidsnormering windmolens
TZ202402-128 Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van een in te voeren nieuwverkoopverbod voor brom- en snorfietsen.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	19-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-04-2024] - Kamerbrief Verduurzamen brom- en snorfiets
TZ202402-129 De Kamer ontvangt ongeveer binnen een maand een voortgangsbrief over de implementatie van de Renewable Energy Directive, de RED III, en het bijbehorende tijdpad.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Voortgang implementatie RED-III vervoer
TZ202402-131 De Kamer wordt binnen enkele maanden geïnformeerd over laadplaatsen voor vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	27-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Kamerbrief Laadinfra op verzorgingsplaatsen
Reikwijdte PFAS-restrictie Meneer Bamenga stelt nu een vrij technische vraag over een specifiek gebruik van pesticiden in de landbouw. Natuurlijk, als er goede alternatieven zou je eigenlijk niet moeten willen dat dit wordt uitgezonderd. Ik beloof de heer Bamenga dat ik hierover met mijn collega van LVVN zal schakelen om te kijken of er een volwaardig alternatief	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
beschikbaar is. Als dat wel beschikbaar is, ga ik ook wel in Europa de boer op om te kijken of het toch niet uitgezonderd kan worden van onze pfas-deal.		
Nachtsluiting Schiphol De heer Van Dijk vroeg om een nadere duiding op de toezegging over de nachtsluiting en het debat op 10 april. Ik weet niet of de impactanalyse nachtsluiting dan al gereed is, maar ik zal er wel voor zorgen dat alle informatie die ik toegezegd heb, over de vraag of je zo'n nachtsluiting nog kunt inpassen in de lopende Balanced Approachprocedure en hoe dat eruit zou zien, vóór het debat naar de Kamer is gestuurd.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	08-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
TZ202402-038 De Kamer wordt in het tweede kwartaal van 2024 geïnformeerd over de jaarverantwoordingen van NS en ProRail over 2023.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De Kamer wordt in het voorjaar geïnformeerd over wat er wordt gedaan met de mondkapjes die zijn blijven liggen op het ministerie VWS. TZ202403-028 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	09-04-2024 Afgedaan met: Wordt opgepakt door VWS
Binnen enkele weken wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag of een nultarief van de btw mogelijk is bij de verkoop van tweedehandsproducten. TZ202403-026 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	12-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-03-2024] - Beantwoording vraag over btw voor kringloopwinkels
Op korte termijn zal de hoofdlijnennotitie over de circulaire-economiewet met de Kamer worden gedeeld. TZ202403-025 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	24-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofdlijnennotitie Circulaire Economie-wet
De Kamer zal in het voorjaar worden geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken over de lachgascilinders. TZ202403-030 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	19-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-04-2024] - Aanvullende kabinetsinzet lachgasproblematiek in de afvalketen en terugkoppeling gesprekken met de afvalsector
De scenariostudie toekomst bouwgrondstoffen komt zo spoedig mogelijk naar de Kamer, voor de zomer. TZ202403-031 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
De minister van IenW zegt toe om in de rapportage over het Deltaplan Zoetwater, die nog voor de zomer naar de Kamer wordt gestuurd, nader in te gaan op de effecten van het zoetwatertekort in het Waddengebied op de voedselvoorziening voor dieren, en welke beheersmaatregelen worden genomen. (TZ202403-045)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	17-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water
De minister van IenW zegt toe om de Kamer, voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid, schriftelijk te informeren over de tot dan toe behaalde resultaten van het platform Bezorg Veilig. TZ202403-048 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	14-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2024] - Stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2024
T03277 De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een opmerking van het lid Kluit (GroenLinks), toe de Kamer bij brief te informeren met een overzicht van de verschillende bestuurlijke overleggen waarin de kwaliteit van de verschillende milieueffectrapportages (mer's) (periodiek) kan worden geagendeerd en terug te komen op een aantal onderwerpen samenhangend met de Omgevingswet, (o.a. de monitoring van de mer's, het effect van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van juni 2021 over de MER-plicht in algemene zin en de stand van zaken rondom IT bij de mer), welke brief op zijn vroegst eind november 2021 verstuurd zal worden.	https://www.eerstekamer.nl/toezegging/brief_diverse_onderwerpen_34_287	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Toezegging Agendering milieueffectrapportage bij diverse bestuurlijke overleggen
De staatssecretaris zegt toe om in overleg met NS en ProRail te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden. Zij houdt hierbij de mogelijkheid voor het opstellen van een verbeterprogramma open. In mei koppelt zij de uitkomsten van dit gesprek terug aan de Kamer. TZ202403-053	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	28-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op de vragen van het lid Van der Plas over de precieze werking van het nummer van de meldkamer van NS. Zij zal dit doen voor het tweeminutendebat. TZ202403-054 Kamerlid Plas, C.A.M. van der	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	15-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-03-2024] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zegt toe in mei een actueel beeld van de bodem- en streefwaarden naar de Kamer te sturen. TZ202403-055 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De staatssecretaris zal NS nogmaals vragen om te kijken naar de mogelijkheden voor een alternatief voor het wegvallen van de directe intercity Enschede-Schiphol. TZ202403-056	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De Kamer ontvangt dit voorjaar een reactie op de aangenomen motie-Wassenberg/Van Esch (Kamerstuk 35334, nr. 235) over de versnelde uitfasering van pfas in de zorgsector. TZ202403-070 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	28-03-2024 Afgedaan met: Toezegging wordt opgepakt door VWS
De Kamer ontvangt eind deze maand een reactie op de aanbevelingen van de Expertgroep Gezondheid IJmond, inclusief de vervolgstappen ten aanzien van Tata Steel. TZ202403-069	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	02-04-2024 Afgedaan met: Afgedaan met een brief door EZK op 28 maart 2024
Een dezer dagen ontvangt de Kamer een evaluatie van de Kernenergiewet. TZ202403-073 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	28-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-03-2024] - Evaluatie stelsel Kernenergiewet en Veiligheidsbenchmark Borssele
De staatssecretaris zal aan de ILT voorleggen of het mogelijk is om een informatieplicht in te voeren voor ZZS in afvalstromen. Na ontvangst van de reactie hierop van de ILT, zal zij deze doorsturen aan de Kamer. TZ202403-079 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	06-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-06-2024] - Wijziging Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen
Deze maand ontvangt de Kamer een brief over de scenariostudie en het monitoringsprogramma inzake zand- en grindwinning. TZ202404-009 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
De minister zegt toe om in een brief nader in te gaan op hoe vervoersarmoede efficiënt en effectief kan worden aangepakt en gaat daarbij specifiek in op de aspecten ov-bereikbaarheid, lagere reisbereikbaarheid, reisgedrag, reisafstand en reismotieven. De minister zal deze brief de Kamer doen toekomen vóór het plenaire debat over vervoersarmoede. TZ202404-017 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	17-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-05-2024] - Reactie op motie De Hoop ten aanzien van vervoersarmoede
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de voortgang van het oplossen van de problematiek bij het rangeerterrein voor gevaarlijke stoffen in Botlek en Pernis. TZ202404-018 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
In de brief over de vervolgstappen ten aanzien van het RBV-vonnis die na het meireces naar de Kamer komt, zal de minister ook ingaan op de consequenties van het vonnis voor de woningbouw. TZ202404-066 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-09-2012] - Antwoorden op vragen van het lid Slob (ChristenUnie) over realisatie van station Barneveld-Zuid
De Kamer wordt geïnformeerd of en hoe minder lawaaiige vliegtuigen in avond en nacht kunnen worden meegenomen in de balanced approach en de uitkomsten van de gesprekken over de vrachtjumbo's met de sector. TZ202404-072 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-09-2012] - Antwoorden op vragen van het lid Slob (ChristenUnie) over realisatie van station Barneveld-Zuid
TZ202404-160		
De staatssecretaris zegt toe om in het gesprek met Wouter Koolmees aandacht te vragen voor een versnelling van de brede invoering van bodycams bij het treinpersoneel van de NS. Tevens zal zij in dit gesprek vragen om het besluit over de afschaffing van de BOA-status van hoofdconducteurs te heroverwegen. Hierover zal zij de Kamer uiterlijk eind volgende week informeren.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Gesprekken met NS over Sociale Veiligheid
TZ202404-161		
De staatssecretaris zegt toe een verslag aan de Kamer te doen toekomen over het werkbezoek die zij op maandag 22 april aflegt in het kader van de veiligheid van NS-medewerkers.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Gesprekken met NS over Sociale Veiligheid

Tabel 206 Door de bewindslieden gedane toezeggingen die nog niet zijn afgerond		
Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma	Parlementair agenda punt [20-06-2011] - Waterkwantiteit (2e termijn)	27-05-2024 Evaluatie Waterwet is in uitvoering.
Zodra er meer bekend is n.a.v. de gesprekken in Brussel over de aanpassing van de slotverordening, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	29-05-2024 De Kamer is op 11 november 2022 schriftelijk geïnformeerd over de inbreng van IenW op de publieke consultatie voor de geplande herziening van de EU slotverordening & over het EU-wetgevingsproces voor de herziening van de slotverordening. Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt worden de Eerste en Tweede Kamer via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd. Naar verwachting zal de Europese Commissie het wijzigingsvoorstel over het mandaat van de huidige Commissie tillen. Hierover is de Kamer geïnformeerd in de Kamerbrief van 7 november 2023 met de reactie op het eindrapport van de EU-rapporteur over de geplande herziening van de Slotverordening. Het voorstel van de Europese Commissie is tot op heden nog niet ontvangen.
Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	29-05-2024 De secundaire slothandel maakt onderdeel uit van de geplande herziening van de EU slotverordening. Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel komt worden de Eerste en Tweede Kamer via de reguliere BNC-procedure geïnformeerd. In 2024 laat IenW een onderzoek uitvoeren naar slotmobiliteit. De Tweede Kamer wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2024 over de uitkomsten van dat onderzoek geïnformeerd. Vanwege aangetekend bezwaar is dit onderzoek later gestart, naar verwachting zal dit eind Q2 of begin Q3 worden opgeleverd.
T02888: M.e.r.-beoordelingsplicht monitoren op het punt van diepe plassen (34.864)	Parlementair agenda punt [11-02-2020] – 34864 Aanvullingswet bodem Omgevingswet, 34864, C Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet, 35054 Aanvullingswet geluid Omgevingswet. 35054, B Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet	23-05-2024 Op dit moment worden er weinig aanvragen verwacht en monitoren we via het netwerk of ze er zijn. Er zijn nog geen aanvragen voor een mer beoordelingsplicht
Het advies van de Raad van State over het VTH-stelsel en de toepassing van straf- en/of bestuursrecht wordt, zodra beschikbaar, met de Kamer gedeeld.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	22-05-2024 In oktober 2023 is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin is toegelicht waarom geen advies is aangevraagd (Kamerstuk 22 343/ 28 663, nr. 348). Het onderdeel dat betrekking heeft op doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties ligt bij JenV; zij laten onderzoek doen. Het onderdeel dat betrekking heeft op de doorzettingsmacht wordt separaat opgepakt en onderzocht.
De Kamer ontvangt het meerjarenprogramma terugsluis voorafgaand aan de invoering van de wet.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	20-05-2022 Het kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2026-2030, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
Zodra de onderhandelingen over de verbinding Hasselt-Maastricht verder zijn gevorderd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [09-06-2022] - Spoor	27-05-2024 De gesprekken zijn nog gaande.
Bij het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, dat eind 2022 naar de Kamer wordt gestuurd, zal de staatssecretaris ook een reactie geven op het Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer.	Parlementair agenda punt [09-06-2022] - Spoor	27-05-2024 Dit wordt betrokken bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, gereed in 2024.
Zodra de vergunningenstrategie voor de omgevingsdiensten gereed is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [13-09-2022] - Vergunningverlening, toezicht en handhaving	28-05-2024 De Kamer wordt conform toezegging voor het zomerreces geïnformeerd met de Kamerbrief over de voortgang versterking VTH-stelsel.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Als in de tweede helft van 2023 de pilot voor een regionaal reisverbod is afgerond, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202209-062	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	26-05-2024 De provincie Overijssel zal de uitkomsten van de pilot in het landelijk overleg sociale veiligheid delen. Daarna zal de Kamer geïnformeerd worden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de wijze waarop gemeenten, in het kader van de afvalinzameling bij milieustraten en kringlopen, beleidsmatig ondersteund kunnen worden rondom het al dan niet instellen van een «grijze fase» waarin afgedankte producten nog geen afvalstatus krijgen.	Parlementair agenda punt [08-11-2022] - Circulaire Economie	24-05-2024 De toezegging zal in Q3 worden afgedaan met openbaarmaking van de gids voor milieustraten.
Kamerlid Bouchallikh, K. TZ202211-099		
De minister zegt toe om in de volgende strategische evaluatie agenda (SEA) expliciet een koppeling te maken met het Mobiliteits- en Deltafonds. TZ202211-200	Parlementair agenda punt [23-11-2022] - Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	
De Kamer wordt geïnformeerd over de kostenramingen voor de Lelylijn, waarbij ook zal worden ingegaan op de verwachte cofinanciering. TZ202211-309	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	26-05-2024 Dit is onderdeel van het lopende MIRT-onderzoek. Naar verwachting zal in de loop van 2024 meer duidelijkheid komen over de kostenramingen voor de Lelylijn.
De minister zegt toe dat hij zich inzet om de vergunningverlening in het kader van drinkwaterwinning in het duingebied te versnellen en dat hij daar voor het commissiedebat Water in juni 2023 op terugkomt. TZ202211-208 Kamerlid Grinwis, P.A.	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	31-01-2024 Er wordt regelmatig contact gezocht met Dunea, maar er is nog geen zittingsdatum bekend. Zodra zittingsdatum bekend is, volgt een update.
De minister informeert de Kamer rond de zomer over de uitwerking van de strategie met de sector over de helmplicht voor fietsers. TZ202212-069 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	27-02-2024 De strategie zal samen met het Meerjarenplan Fietsveiligheid in mei 2024 naar de Kamer worden gestuurd
De minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het Gehandicapten Vervoer Kader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen. TZ202212-074 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	07-05-2024 Toezegging 14717 (De minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het Gehandicapten Vervoer Kader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen) Let wel: deze toezegging van de minister doelde ook op de contouren, niet het gehele kader (zoals de toezegging doet klinken). Deze is daarom (in elk geval deels) afgedaan met de Kamerbrief. De rijvaardigheid wordt ook in de motie genoemd die nu nog niet is afgedaan
De afloopvoorzieningen voor ligplaatsen worden meegenomen in de brief die de minister aan de Kamer zal sturen, conform een eerdere toezegging uit de begrotingsbehandeling. TZ202212-075 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	25-04-2024 Het onderwerp ligplaatsen is onderdeel van het traject Basiskwaliteitsniveau (BKN) van de RWS-netwerken bijbehorende kaders mbt HVWN. In het kader van BKN worden diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze lopen momenteel nog. De kamer zal naar verwachting in Q3 worden geinformeerd.
De Kamer wordt eind volgend jaar geïnformeerd over de uitkomsten van verkenningen in IMO-verband en op nationaal niveau naar mogelijkheden voor het aanscherpen van richtlijnen voor scrubbers. TZ202212-106 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	17-05-2024 De kamer zal hierover voor 1 juli 2024 worden geinformeerd in een kamerbrief over scrubbers.
De Kamer zal eind 2023 worden geïnformeerd over de aanvullende maatregelen die genomen worden om toe te werken naar de WHO-normen voor luchtkwaliteit in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2024-2040. TZ202301-001	Parlementair agenda punt [13-12-2022] - Milieuraad	30-05-2024 Voor de zomer wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
Nadat de staatssecretaris heeft gesproken met staatssecretaris Van Rij over fiscalisering elektrificatie van de binnenvaart, zal zij de Kamer op de hoogte stellen van de uitkomsten. TZ202301-050 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Duurzaam vervoer	26-04-2024 Het overleg met de staatssecretaris van Financiën zal in de zomer plaatsvinden. De kamer zal daarna worden geïnformeerd. De verwachting is Q4.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om de bevoegdheid om het rijbewijsregister te raadplegen, zoals medewerkers met boa-bevoegdheid bij NS al is toegezegd, kan worden uitgebreid naar andere vervoerders.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	30-05-2024 Grondslag voor RDW-toegang voor boa's in dienst van private werkgevers (OV-bedrijven)n ontbreekt. Voor verstrekking aan private openbaar vervoerbedrijven is een

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202302-194 Kamerlid Minhas, F.B.		wijziging van de Wegenverkeerswet. Daar wordt aan gewerkt, maar een wijziging van de wet kent de nodige doorlooptijd.
In het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de manier waarop wij inzamelmethoden kunnen optimaliseren dat eind 2023 wordt afgerond, wordt ook meegenomen welke inzamelmethode voor kleding de meeste grondstoffen oplevert. TZ202305-057, Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmaatschappij naar circulaire economie	30-05-2024 Zie toezegging 15216. De Kamer wordt in de 2e helft van 2024 geïnformeerd.
De Kamer wordt voor het einde van het jaar geïnformeerd over de mogelijkheid van een nationaal verbod op sigarettenfilters en een gereedschapskist voor een rookverbod op stranden en andere locaties (toegezegd aan de leden Bouchallikh (GroenLinks) en Van Esch (Partij voor de Dieren). TZ202305-071 Kamerlid Bouchallikh, K.	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	30-05-2024 Overlap met toezegging 15217. De Kamer wordt in de eerste helft van 2024 geïnformeerd over de gereedschapskist. Inzake het nationale verbod (zie 15217) heeft het traject tijdens de aanbestedingsfase vertraging opgelopen. De Kamer wordt eind 2024 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.
Zodra er bestuurlijke afspraken zijn met de regio over de rol van industriële clusters en ketensamenwerking, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd (toegezegd aan het lid Agnes Mulder (CDA). TZ202305-072	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	24-05-2024 We zijn nog steeds goed in gesprek met regionale partijen. Op 13 juni stond een bestuurlijk overleg gepland om de principes en uitgangspunten met elkaar te bespreken en vast te stellen. Deze wordt naar verwachting verplaatst, vanwege het verlof van de staatssecretaris en de wisseling van het kabinet. Het informeren van de Kamer ligt dan meer voor de hand in Q3.
De staatssecretaris zal het kennisplatform verzoeken om expliciet in te gaan op de financiële en maatschappelijke baten van vraaggestuurd OV zodat deze kunnen worden meegenomen in de jaarstukken van IenW. TZ202306-190 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	28-05-2024 Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid komt in 2024 met de resultaten van een onderzoek naar vraaggestuurd ov waarin ook ingegaan wordt op de financiële aspecten.
TZ202306-232 De minister zal de Kamer uiterlijk 1 april 2024 informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	27-02-2024 In CD van 30 jan heeft de minister gezegd dat hij uiterlijk eind juni de Kamer zal informeren. Er is vertraging in het onderzoek omdat het lastig bleek de juiste data via het CBS te verkrijgen.
De begrotingsrapporteur ontvangt een uitnodiging om nader te verkennen -in overleg met het ministerie- hoe het basiskwaliteitsniveau wordt geborgd en hoe de Kamer daarover wordt geïnformeerd. TZ202306-180	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	03-10-2023 De Kamer wordt met de MIRT-brief geïnformeerd over de voortgang inzake het Basiskwaliteitsniveau. De validatie van het basiskwaliteitsniveau rond ik eind dit jaar af, uw kamer informeer ik hierover begin 2024.
De staatssecretaris zegt toe, in de brief die voor het commissiedebat Spoor (8 juni) wordt verzonden, terug te komen op de vragen van het lid Kröger over de overstapgarantie voor treinreizigers bij internationale reizen. TZ202305-124	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	27-05-2024 De uitwerking van deze toezegging wordt meegenomen bij de strategie internationaal spoor.
De minister zegt toe om in het BNC-fiche over de EU-slotverordening in te gaan op de historische slots ("Grandfather rights") in relatie tot de krimpopgave van Schiphol Airport. TZ202305-127	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	29-05-2024 Zodra de Europese Commissie met een wijzigingsvoorstel voor de EU slotverordening komt zal in het BNC-fiche worden ingegaan op historische slots in relatie tot krimp. NL heeft dit punt ook reeds ingebracht tijdens de publieke consultatie in november 2022. In de verzamelbrieven luchtvaart die in 2024 naar de Tweede Kamer zullen worden gestuurd zal een actuele stand van zaken van deze trajecten worden gegeven. Tot op heden is het voorstel van de Europese Commissie nog niet ontvangen.
De minister zegt toe te kijken naar de modalshiftregeling in relatie tot vervoerscorridor Oost en te kijken of het mogelijk is om de voorwaarden hiervoor aan te passen. Hij informeert de Kamer hierover middels een brief voor het einde van de zomer. TZ202305-034	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	28-03-2024 De minister heeft aangegeven de aansluiting van het Twenthekanaal op corridor Oost/Zuidoost te willen meenemen in de herijking van de goederenvervoeragenda. Op 20 maart 2024 is de brief Hoofdlijnen herijking Goederenvervoeragenda naar de kamer verzonden. In de komende maanden worden de hoofdlijnen samen met de maatschappelijke omgeving uitgewerkt tot een Actieagenda Goederenvervoer. De kamer zal in Q3 over deze Actieagenda Goederenvervoer worden geinformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zegt toe te onderzoeken hoe prijsprikkels kunnen worden meegenomen in de criteria voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Zij informeert de Kamer hierover per brief.	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	09-01-2024 Wordt aan gewerkt conform toezegging.
TZ202305-038		
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de gevolgen, waaronder de kosten, van het verplicht maken van het gebruik van kwartsloze ballast door ProRail. Dit zal zij doen via de reguliere voortgangsrapportage.	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	03-06-2024 Korte update volgt met de 10e voortgangsrapportage van PHS, welke eind Q1 2024 of begin Q2 2024 verstuurd wordt.
TZ202306-120 Ginneken, L.M. van		
De staatssecretaris zegt toe de gebruikstarieven in Nederland te vergelijken met omliggende landen en te kijken naar hoe de spoorgoederensector daar ondersteund wordt.	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	27-05-2024 Dit wordt betrokken bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, gereed in 2024.
TZ202306-126 Ginneken, L.M. van		
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. cabinelucht. Na bestudering van het recent verschenen medische protocol, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	29-05-2024 Deze toezegging wordt behandeld en afgedaan middels de verzamelbrief Luchtvaart Q2.
TZ202307-090 Graus, D.J.G./Van der Plas		
In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden van een aparte slotpool voor de luchtvracht.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	29-05-2024 IenW is in gesprek hierover met de vrachtsector en Schiphol. De vrachtsector en Schiphol hebben toegezegd om in het eerste kwartaal van 2024 met een voorstel te komen. Dit voorstel is tot op heden niet ontvangen. Wanneer er meer duidelijkheid is over het voorstel zal de Tweede Kamer hierover geïnformeerd worden.
TZ202307-091 Koerhuis, D.A.N.		
MKE zegt toe dat hij total cost of ownership van fossiele brandstof auto's vs elektrische auto's zal blijven meewegen in beleid. Nodig om te bepalen of autobelastingen of subsidies daarop aangepast moeten worden, zodat de elektrische auto niet alleen het duurzame maar ook het betaalbare alternatief is. Toezegging om hiernaar te kijken en mee te nemen.	Debat over het aanvullend Klimaatpakket d.d. 20-06-2023	31-05-2024 De toezegging wordt afgedaan in de Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer die naar verwachting in juni 2024 naar de Kamer wordt gestuurd.
T03578 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Fiers (PvdA), toe dat de verbetering van de kwaliteit van de milieueffectrapporten een onderdeel wordt van het verbeterplan voor het VTH-stelsel en dat de Kamer de tweejaarlijkse evaluaties zal ontvangen. In het geval uit deze tweejaarlijkse evaluaties blijkt dat er nog aanvullende zaken nodig zijn om de kwaliteit van de milieueffectrapporten te verbeteren, dan zal de staatssecretaris de Kamer hierover informeren tegen de tijd dat die rapportage bekend is	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	16-05-2024 De 2-jaarlijkse evaluatie VTH is alleen aan de TK gestuurd en niet aan de Eerste Kamer. In de 2de helft 2024 zal een aparte brief over VTH-stelsel en MER worden gestuurd.
T03579 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Janssen (SP), toe dat bij de tweejaarlijkse rapportage van VTH, waar ook de (kwaliteit van de) MER onderdeel van uitmaakt, verschil wordt aangebracht tussen de verschillende bestuurslagen, zodat duidelijk wordt bij welke milieueffectrapporten van de bevoegde gezagen ruimte voor verbetering is.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	29-05-2024 De 2-jaarlijkse evaluatie VTH is alleen aan de TK gestuurd en niet aan de EK. In de 2de helft 2024 zal een aparte brief over VTH-stelsel en MER worden gestuurd.
T03580 De staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat de rapportages betreffende de kwaliteit van de MER's aan de Kamer worden gestuurd.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	16-05-2024 Er zijn nog geen nieuwe rapportages beschikbaar. Dit wordt om het jaar uitgevoerd. Naar verwachting is er eind 2024 nieuwe informatie beschikbaar, die zal dan worden toegestuurd aan de Kamer.
In een volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de veiligheidseisen voor onderzeese kabels.	Parlementair agenda punt [06-09-2023] - Vliegveiligheid	29-05-2024 De Kamerbrief is momenteel in voorbereiding bij het Directoraat-Generaal Water en Bodem (DGWB), en DGWB heeft laten weten dat afronding is voorzien voor september 2024. Eerder is de Kamer op 8 november 2023 en op 18 maart 2024 om uitstel verzocht.
TZ202309-012 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.		
De Kamer wordt in de eerste helft van 2024 geïnformeerd over het onderzoek naar een eventuele introductie van een landelijke afvalinzamelingsstandaard. TZ202310-010, E.A. Haverkort	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	30-05-2024 De Kamer wordt in de tweede helft van 2024 geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een verbod op sigarettenfilters. TZ202310-011, E.M. van Esch	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	30-05-2024 Dit traject heeft tijdens de aanbestedingsfase vertraging opgelopen. De Kamer wordt eind 2024 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd, zodra het Kennisplatform Afval operationeel is, waarbij wordt ingegaan op de vraag hoe uniformiteit m.b.t. de eindeafvalstatus wordt gerealiseerd. TZ202310-018, E.A. Haverkort	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	24-05-2024 Onder leiding van Omgevingsdienst NL wordt het uitvoeringsplan opgesteld. De verwachting is dat het Kennisplatform in 2024 operationeel wordt.
De Kamer wordt in de eerste helft van 2024 geïnformeerd over de indicatoren voor grondstofstromen. TZ202310-017 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	
De Kamer ontvangt om de twee maanden een update over het ingezette wetgevingstraject n.a.v. de motie-Bouchallikh over de Nederlandse regels aanpassen zodat de Europese norm van 500 milligram stikstofdioxide per kubieke meter ook aan Tata Steel kan worden opgelegd (Kamerstuk 22343, nr. 354). TZ202310-074 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	24-05-2024 Brief zit in de lijn, gaat hopelijk nog deze maand uit.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheid van het invoeren van een onafhankelijk schadeloket voor burgers die schade hebben ondervonden van grote infrastructurele projecten, breder dan alleen de verwachte verbreding van dijken. TZ202311-019 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	27-02-2024 Deze vraag is voorgelegd aan diverse collega's wie deze toezegging kan oppakken. Zou ook zijn gemeld in MT BRK en/of DT DGWB. Er is nog geen antwoord op ontvangen
Begin 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de robuuste onderbouwing van de schadelijkheid van pfas en F-gassen door het RIVM, inclusief een advies over de juridische aanpak hiervan. TZ202311-021 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	22-05-2024 Om de toezegging aan de Tweede Kamer uit te voeren, hebben we twee externe rapporten op laten stellen. Deze rapporten worden binnen enkele weken afgerond en zullen dan rond eind juni per brief aan de Kamer worden aangeboden.
De minister informeert de Kamer voor de zomer over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom de Zuidasdok. - TZ202401-041	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	27-02-2024 Het proces rond te maken keuzes loopt
De Kamer wordt voor het commissiedebat MIRT per brief geïnformeerd wordt over welke overleggen er plaatsvinden over ieder gepauzeerd project. - TZ202402-043	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	
De Kamer wordt bij de begrotingsbehandeling door de minister geïnformeerd over hoeveel geld er nog meer nodig is bovenop de eerder toegekende 200 miljoen voor de verkeersveiligheid op de rijks-N-wegen. - TZ202402-041	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	14-05-2024 Betreffende informatie is reeds mondeling met TK gedeeld tijdens CD Verkeersveiligheid op 30 januari 2024. Mede naar aanleiding van de beantwoording is motie 29398-1095 ingediend. In de brief die wordt opgesteld t.b.v. invulling van genoemde motie, zal nog naar deze toezegging verwezen worden, zodat deze door de TK ook als afgehandeld kan worden gemarkeerd.
De staatssecretaris informeert de Kamer voor het einde van het jaar over de voortgang van het onderzoek naar kwetsbare spoordijken. - TZ202402-042	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	27-05-2024 De gesprekken met ProRail zijn gestart om de informatie voor eind dit jaar voor te bereiden.
De minister zegt toe om het intrekkingsbeleid van vergunningen met de provincies te bespreken, om de zorgen over onder andere de lelieteelt en graszodenbedrijven over te brengen en om de commissie hierover voor het commissiedebat Water in juni te informeren. TZ202402-052	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	26-02-2024 Momenteel wordt bezien hoe de gesprekken met de provincies over deze beide onderwerpen vorm te geven, waar mogelijk aansluitend bij de bestaande overlegstructuren.
De minister zegt toe om een uitspraak te doen over de vraag voor welke bedrijven de zorg- en leveringsplicht geldt en zal de Kamer hierover informeren in een brief voor het commissiedebat Water in juni. TZ202402-049	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	22-02-2024 In juni voor het CD Water wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
De minister zegt toe om in een brief over het verzekeren bij de Wts, de Wet tegemoetkoming schade bij rampen, en het voorstel van het Verbond van Verzekeraars ook aandacht te hebben voor de grondwaterproblematiek. TZ202402-051	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	19-06-2024 Enerzijds is voldaan is aan de toezegging (er is in de Kamerbrief Verzekerbaarheid overstromingsrisico 'aandacht voor grondwater'), maar er komt nog wel een volgende stap, namelijk dat wij (IenW) gaan praten met het verbond van verzekeraars, de Unie van Waterschappen en Deltares en een verkennend gesprek hebben over de mogelijkheid van verzekering tegen grondwateroverlast.
De minister zal voor het wetgevingsoverleg Water, dus voor eind november, de Kamer informeren over de uitkomsten van de evaluatie van de wijzigingen van de Waterwet in 2014 en 2017, inclusief eventuele	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	27-05-2024 Evaluatie Waterwet is in uitvoering

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
aanpassingen die daaruit voortvloeien. Dan hebben we het met name over de bijdrage van de waterschappen aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma in de toekomst. TZ202402-053		
De minister zegt toe een probabilistische systeemanalyse van de rol van de eventuele Hollandkering in de benedenrivieren, met een nadrukkelijke koppeling tussen de lange en korte termijn, uit te laten voeren in het vervolg van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging en in het verdiepende onderzoek dat met de regio Rijnmond-Drechtsteden wordt gedaan. TZ202402-061	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	
De minister zegt toe voor het commissiedebat Water te komen met een brief waarin hij de Kamer informeert over het nadere onderzoek naar het VTH-stelsel dat hij samen met de waterschappen zal starten. TZ202402-062	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	31-05-2024 Op 29 februari heeft het eerste overleg met de Unie van Waterschappen plaatsgevonden. Het onderzoek wordt na de zomer verder uitgewerkt.
De minister zegt toe doelen gericht op het voorkomen van een te hoge drinkwater mee te nemen in de herijking van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie. TZ202402-063	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	17-05-2024 De toezegging zal in de volgende Kamerbrief behorend bij het Commissiedebat Water van 25 juni worden afgedaan.
De minister van Justitie en Veiligheid gaat in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid nader in op de aanpak van het rijden onder invloed van drugs. - TZ202402-066	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	27-02-2024 Op korte termijn wordt het concept programmaplan ROI gedeeld met onze stakeholders. De verwachting is dat het programmaplan ROI, overeenkomstig met de toezegging, voor 31-05-2024 in de kamer ligt.
De staatssecretaris zegt toe om een aantal opties in kaart te brengen over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de staatssecretaris en haar ministerie en lokale overheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidswaarborging daarvan. Daarover wordt de Kamer geïnformeerd voor de zomer van 2024 (TZ202402-092)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	23-02-2024 Hier wordt conform de toezegging aan gewerkt.
De minister zal de Kamer een schriftelijke terugkoppeling geven over de uitwerking van de motie-Van der Plas (over bereikbaarheid van Ameland) waarbij hij de optie voor het aanmerken van de watertaxi als veerpont zal inbrengen. (TZ202402-098)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	29-03-2024 De Kamervragen van De Hoop zijn beantwoord en in het CD Wadden zijn opnieuw vragen gesteld. Die bevatten inhoudelijk weinig nieuws, een herhaling van zetten. Dat geldt ook voor het TMD Maritiem en TMD Wadden van 26-3. Daar zijn twee moties ingediend: In het TMD Wadden een motie van Pierik (BBB), die opriep om binnen 6 weken een overleg te organiseren met regionale partijen om te onderzoeken of aanwijzing van watertaxi's als veerpont mogelijk is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement. De minister heeft die motie ontraden. Het is namelijk maar zeer de vraag hoe wenselijk deze 'promotie' tot veerpont is met de recente watertaxi ongelukken in het achterhoofd (Nieuwe Maas Rotterdam en Schuitengat Terschelling). Hij wil dit verzoek zorgvuldig bekijken en komt er, zoals eerder toegezegd, op terug in de Kabinetsreactie op de Ovv-rapporten. In het TMD Maritiem een motie van Kamerlid De Hoop (PvdA) die vroeg om een nadere uitwerking van de uitzonderingsgevallen voor snelvaren. Omdat dit in lijn is met de wat we al doen, heeft de minister deze motie Oordeel Kamer gegeven
De minister zal in de brief over verduurzamingssubsidies ook het voorbeeld van Noorwegen met betrekking tot het varen onder eigen vlag meenemen en stuurt deze brief voor de zomer naar de Kamer. TZ202402-096	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	26-02-2024 De Kamer wordt naar verwachting in Q3 geïnformeerd.
De minister zal de Kamer, aan het einde van het tweede kwartaal, per brief informeren over de uitkomsten van het overleg binnen de IMO over het techniekneutraal houden van investeringen in de zeevaart, in de zogenaamde scrubbers. (TZ202402-099)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	17-05-2024 De kamer zal hierover voor 1 juli 2024 worden geinformeerd in een kamerbrief over scrubbers.
De minister informeert de Kamer, vóór het volgende commissiedebat Maritiem, nader over de reden dat vier schepen zich in het jaar 2023 niet aan het advies voor de noordelijke vaarroute hebben gehouden. (TZ202402-100)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	17-05-2024 De kamer zal hierover geinformeerd worden in de verzamelbrief Maritiem die naar de kamer gestuurd zal worden voor het volgende commissiededebat. De verwachting is Q3.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister zal de Kamer in de brief over verduurzaming ook informeren over de gevolgen van het niet langer bijmengen van chemisch afval. (TZ202402-101)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	17-06-2024 De brief is de lijn in.
De minister zal de problematiek van het Slijkgat voorleggen aan de minister van IenW en de minister van IenW verzoeken om de Kamer te informeren over mogelijke oplossingen.	CD Tuinbouw, visserij en biotechnologie d.d. 08-02-2024	
TZ202402-123 De staatssecretaris zal laten onderzoeken welke inkomensgroepen het meest profiteren van stimuleringsbeleid en de Kamer hierover na afronding hiervan voor de zomer informeren.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	31-05-2024 De toezegging wordt afgedaan in de Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer die naar verwachting in juni 2024 naar de Kamer wordt gestuurd.
TZ202402-124 De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) zal rond het zomerreces bij de Kamer worden voorgehangen.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	31-05-2024 De toezegging wordt afgedaan in de Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer die naar verwachting in juni 2024 naar de Kamer wordt gestuurd.
TZ202402-126 Eind 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de ontheffing van zero-emissiezones.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	31-05-2024 Dit is dezelfde toezegging als 15408. De toezegging wordt naar verwachting eind Q4 2024 afgedaan. Deze toezegging wordt opgepakt na opening van het Centraal Loket. De evaluatie zal naar verwachting eind van het jaar met de Kamer gedeeld worden.
TZ202402-130 De Kamer wordt geïnformeerd over het onderzoek naar de sloopregeling voor oude auto's.	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	31-05-2024 De toezegging wordt afgedaan in de Voortgangsbrief Duurzaam Vervoer die naar verwachting in juni 2024 naar de Kamer wordt gestuurd.
Schone Lucht Akkoord Met betrekking tot de motie op stuk nr. 54 zou ik mevrouw Kostic willen verzoeken om die aan te houden. In de komende voortgangsmeting van het RIVM wordt naast verloren levensjaren en het gemiddelde levensduurverlies ook gerapporteerd over ziektelast, zoals astmagevallen. Of we daar concrete doelen aan kunnen koppelen, is iets wat ik nog met het RIVM moet bespreken. Als het Kamerlid bereid is om de motie aan te houden tot de volgende voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord uitkomt, namelijk voor de zomer, kan ik die informatie nog meenemen.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	30-05-2024 Voor de zomer wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
TZ202402-036 Voor de zomer wordt de Kamer n.a.v. het stopzetten van het aanbestedingstraject voor de Van Brienenoordbrug, geïnformeerd over andere infrastructuurprojecten in Zuid-Holland, waar mogelijk risico's aan de orde zijn met de beheersbaarheid ervan.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	13-06-2024 Deze wordt meegenomen in de verzamelbrief die uitgaat voor het zomerreces
Dit kwartaal nog zal de Kamer de vervolgstudie van Clingendael en de Erasmus Universiteit over de strategische autonomie van de maritieme sector toegezonden krijgen. TZ202402-037 Kamerlid Vedder E.C.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	25-04-2024 De onderzoekers van Clingendael/ Erasmus zijn bezig met een vervolgonderzoek. Na ontvangst van het definitieve rapport wordt een korte kabinetsappreciatie opgesteld. De verwachting is Q3.
TZ202402-039 De Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag wat de staatssecretaris kan doen met het oog op het tot een nulpunt terugbrengen van de uitstoot van TFA.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	
DE minister zegt toe dat het niet alleen expliciet wordt meegenomen in de conceptversie van de Nota Ruimte, maar dat er ook al een fase verder wordt gekeken naar onderliggende besluitvorming, zoals het Bkl en dergelijke, zodat we ook voor de toekomst de drinkwaterbronnen kunnen gaan beschermen	Vragenuur 13 februari 2024	30-05-2024 In het concept voorontwerp Nota Ruimte is de beschikbaarheid van drinkwaterbronnen meegenomen. Planning is vooralsnog dat deze voorligt in de Ministerraad op 14 juni. Het is aan het nieuwe kabinet om te kijken naar onderliggende besluitvorming.
Er is een Actieplan Leveringszekerheid drinkwater is om ervoor te zorgen dat er 100 miljoen liter extra drinkwater kan komen. Hoe staat het met dat actieplan? Welke vorderingen zijn er al gemaakt? De minister zegt toe een korte brief daarover naar de Kamer te sturen	Vragenuur 13 februari 2024	29-05-2024 De regionale actieprogramma's worden ook bestuurlijk vastgesteld, en zullen dan ook niet voor het BO van 10 juli gereed zijn. In het DO Water zal DirWGW navragen wat u mee kunt delen aan de Kamer hierover.
Wij gaan verder het gesprek aan met de airlines over hoe zij hun systemen op elkaar kunnen afstemmen om al die gegevens bij te houden.	Vragenuur 13 februari 2024	29-05-2024 De gesprekken lopen. Zoals toegezegd wordt de Kamer dit kwartaal geïnformeerd over de gedane toezeggingen. Deze toezegging wordt afgedaan middels een Kamerbrief.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Natuurlijk speelt de vraag naar vliegverboden, die we al hebben, naar gebiedsverboden en naar zwaardere straffen. Dat is een juridisch vraagstuk waar ik hier niet een-twee-drie alle antwoorden op heb. Maar dat bespreken we ook samen met JenV en we hebben nu met het Platform Unruly Passengers periodiek besprekingen. We kijken bijvoorbeeld ook hoe procedures aan de kant van het OM nog eenvoudiger kunnen. Ik zal ook de vraag naar de strafmaat en of die in lijn is met wat er bestraft zou moeten worden, daar aan de orde stellen, zeg ik u toe.	Vragenuur 13 februari 2024	29-05-2024 De gesprekken lopen. Zoals toegezegd wordt de Kamer dit kwartaal middels een Kamerbrief geïnformeerd over de gedane toezeggingen.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag en een motie van het lid Van Langen-Visbeek (BBB), toe bij de uitwerking van het uiteindelijke LEV-kader de maximale breedte van bak- en vrachtfietsen van 1 meter versus 1,2 meter nader te bezien.	Parlementair agenda punt [10-10-2023] - Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen (36269)	
Voor de zomer ontvangt de Kamer een update over de resultaten die zijn geboekt door de onafhankelijke bemiddelaar bij de gesprekken tussen het Afvalfonds Verpakkingen en de gemeenten. TZ202403-023 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	30-05-2024 Het proces van het zoeken van een onafhankelijke gespreksleider loopt. De Kamer wordt in het derde kwartaal geïnformeerd over de voortgang.
De staatssecretaris zal voor de Kamer op een rij zetten hoe in nationaal verband het aantal reparaties kan worden vergroot, en de Kamer hier voor het zomerreces over informeren. TZ202403-024 Kamerld Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	30-05-2024 Ligt op schema, tenzij kabinetswisseling voor vertraging zorgt.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de veelheid aan duurzaamheidslabels in het kader van de 'green claims'-verordening. TZ202403-027 Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	30-05-2024 Heeft vertraging opgelopen. De Kamer wordt in het derde kwartaal van 2024 geïnformeerd.
De staatssecretaris zal het PBL vragen wat het kan betekenen als het gaat om informatie over een maatregelenpakket (in het kader van gedragsverandering; mensen helpen om duurzame keuzes te maken en te beschermen tegen misleiding) en de Kamer hierover informeren. TZ202403-029 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	27-05-2024 Conform de toezegging van de staatssecretaris is de vraag aan het PBL voorgelegd. Momenteel is IenW in afwachting van de reactie van PBL. Verwacht wordt dat voor eind juni de vraag van Kamerlid Kostic kan worden beantwoord.
De minister van IenW zegt toe bereikbaarheidsdoelen in ogenschouw te nemen bij de uitwerking van de voortgangsrapportage van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026, welke medio 2024 naar de Kamer komt. (TZ202403-044)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	30-04-2024 In de voortgangsrapportage wordt een passage opgenomen. De voortgangsrapportage wordt op 1 juli in het Bestuurlijk Overleg Waddengebied besproken.
De minister van IenW zegt toe om in de kabinetsreactie op het OVV-rapport over de aanvaring in het Schuitengat ook terug te komen op de mogelijkheden voor het breder inzetten van de watertaxi in het geval van calamiteiten. (TZ202403-046)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	27-05-2024 De kabinetsreactie is in voorbereiding, in samenwerking met Rijkswaterstaat. Deze zal op 21 juni besproken worden in de ministerraad. De brief zal daarna naar de kamer worden gestuurd.
De staatssecretaris zegt toe om verschillende scenario´s voor het voork0men van hoge stijgingen van de ticketprijzen uit te werken. Tevens neemt zij hierin ook de vragen van het lid Grinwis mee met betrekking tot de prijselasticiteit van de kaartjes. TZ202403-052 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	27-05-2024 Het onderdeel prijselasticiteit wordt meegenomen in de brief over scenario's tariefontwikkeling. Streven is om deze Kamerbrief voor het zomerreces te versturen.
De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de contouren van de implementatie van de herziening van de Richtlijn industriële emissies. TZ202403-068 Kamerlid Dijk, O.C van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	30-05-2024 De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de contouren van de implementatie van de herziening van de Richtlijn industriële emissies.
Voor de zomer, in de volgende voortgangsbrief Interbestuurlijk Programma VTH-stelsel, wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het robuust worden van de omgevingsdiensten. TZ202403-071	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	29-05-2024 De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd.
De Kamer wordt rond de zomer geïnformeerd over de toepassingsmogelijkheden van artikel 4.22 Omgevingswet inclusief de casus van de actiegroep Meten is weten uit Drenthe die een beroep deed op dit wetsartikel. TZ202403-076 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	27-05-2024 Reactie volgt voor eind augustus.
De Kamer wordt in de week van 25 maart 2024 geïnformeerd over de uitkomst van het contact met de bestuurders Drechtsteden 0ver de vraag of een landelijke coördinator pfas als wenselijk wordt ervaren. TZ202403-077 Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	09-04-2024 Toezegging is afgedaan middels een mondelinge reactie tijdens het plenaire OvV debat van donderdag 4-4.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Voor de zomer ontvangt de Kamer een reactie op de adviezen uit de technische briefing over de juridische mogelijkheden om de gezondheid van omwonenden van Tata Steel beter te beschermen. TZ202403-075 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	29-05-2024 De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd.
Na de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de immissietoets te verbreden door ook informatie over gezondheidseffecten mee te nemen. TZ202403-078 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	29-05-2024 De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd met de voortgangsbrief Impulsprogramma Chemische Stoffen.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het beleid inzake fluorelastomeren. TZ202403-074 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	29-05-2024 In de eerstkomende brief over de voortgang van het beleid aangaande chemische stoffen, zal de Tweede Kamer voor het zomerreces worden geïnformeerd over het beleid inzake fluorelastomeren.
De minister zegt toe de vraag van het lid Kostic te beantwoorden: een vraag over de vergunningen van bedrijven die schadelijke stoffen lozen op de Waddenzee. Is de minister bereid om de Kamer zo snel mogelijk inzicht te geven in deze vergunningen en de inspectierapporten, eventueel geanonimiseerd?	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	13-06-2024 Deze toezegging wordt nagekomen door een tekstpassage in de Kamerbrief (Voortgang Waterkwaliteit en KRW) die zal worden gestuurd ivm het CD Water van 25 juni.
Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van lopende onderzoeken om meer te sturen op normering, gelijk speelveld en een langetermijnvisie. TZ202404-010 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	24-05-2024 Brief ligt bij Stas om akkoord te geven. Bedoeling is dat de brief eind mei door de ministerraad gaat en erna naar de TK.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de beste mogelijke oplossingen om materialen goed in kaart te brengen, waarbij ook wordt ingegaan op de mogelijke invoering van een materialenpaspoort. TZ202404-011 Kamerlid Gabriëls, G.J.W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	24-04-2024 Deze toezegging wordt meegenomen in de DGMI-brief over circulair beleid, gaat voor de zomer naar de TK
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om circulariteit op te nemen in aanbestedingsregels. TZ202404-012 Kamerlid Gabriëls, G.J.W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	24-05-2024 Brief ligt bij Stas om akkoord te geven. Bedoeling is dat de brief eind mei door de ministerraad gaat en erna naar de TK.
In de volgende algemene update in mei wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van de handreiking circulair ontwerpen. TZ202404-013 Kamerlid Welzijn, R.M.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	24-05-2024 Brief ligt bij Stas om akkoord te geven. Bedoeling is dat de brief eind mei door de ministerraad gaat en erna naar de TK.
De minister zegt toe de maatschappelijke opbrengsten op te nemen in de voortgangsrapportages en inzicht te geven in de doeltreffendheid van de bestedingen, en daarbij rekening te houden met extra inspanningen die gemeentes en regio's daarvoor moeten plegen. TZ202404-002	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	28-05-2024 De komende maanden wordt er gewerkt aan de inrichting van de database. De informatie die hierin komt te staan zal voor een deel als input dienen voor de voortgangsrapportage. In de periode juli t/m augustus start het WoMo-team met het opstellen van de VGR.
De minister zegt toe om de Kamer in de volgende voortgangsbrief Verkeersveiligheid te informeren over de aanpak van de 3% onveilige fietspaden en over de factoren die ervoor zorgen dat de onveilige fietspaden met name in Zuid- en Oost-Nederland liggen. TZ202404-016 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	31-05-2024 De toezegging wordt naar verwachting in juni 2024 afgedaan. De situatie van onveilige fietspaden geldt niet alleen voor Zuid- en Oost-Nederland. Ook voor de regio Midden-Nederland geldt dat er sprake is van onveilige fietspaden. Het heeft met verschillende factoren te maken zoals de ondergrond, tractoren, bermen, paaltjes etc. Via de voorjaarsbesluitvorming worden middelen gereserveerd voor het acuut aanpakken van de 3% onveilige fietspaden.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de resultaten van de evaluatie van het olielek op Bonaire met de Kamer delen zodra ze beschikbaar zijn, met als streven dit te doen voor het zomerreces. TZ202404-045	Parlementair agenda punt [09-04-2024] - CD Klimaat Caribisch deel Koninkrijk	17-05-2024 De toezegging is in uitvoering. IenW is hierover in contact met het bestuurscollege op Bonaire en RWS.
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de duiding en weging van de klachten over vliegtuiggeluid (veelklagers en unieke klachten), ook in relatie tot het gemeten geluid in de handhavingspunten. TZ202404-067 Kamerlid Eerdmans, B.J.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	30-05-2024 De Kamer zal hierover worden geïnformeerd in de volgende Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de maatregelen rond Schiphol om dit gebied als foerageerterrein voor ganzen onaantrekkelijk te maken. Daarbij zal ook worden vermeld welke dierenwelzijnsorganisaties hierbij betrokken zijn geweest. TZ202404-068 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	29-05-2024 Deze toezegging wordt behandeld en afgedaan middels de verzamelbrief Luchtvaart Q2.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Uiterlijk begin juni ontvangt de Kamer een reactie op de klimaatuitspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. TZ202404-069 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	
In het tweede kwartaal van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over het GGD-belevingsonderzoek inzake geluidshinder rond Schiphol. TZ202404-070	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	29-05-2024 De opdrachtverlening aan RIVM en de GGD's voor alle civiele en militaire luchthavens is in de afrondende fase. De vragenlijst wordt in het najaar van 2024 verstuurd naar de omwonenden van alle civiele en militaire luchthavens.
In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag wat er nodig is om elektrische lijnvluchten voor de korte afstand mogelijk te maken. TZ202404-071 Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	29-05-2024 Deze toezegging wordt behandeld en afgedaan middels de verzamelbrief Luchtvaart Q2.
T03845 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Van Langen-Visbeek (BBB), toe om kleinere en middelgrote gemeenten te betrekken bij het overleg dat plaatsvindt over de plek van het voertuig op de weg, in het bijzonder over welke voertuigen naar verwachting van het fietspad naar de weg gaan.	Parlementair agenda punt [10-10-2023] - Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen (36269)	
TZ202404-162 De staatssecretaris zegt toe om met haar collega's van Justitie en Veiligheid in gesprek te gaan of de toegang van NS--medewerkers tot het rijbewijsregister versneld kan worden. Zij zal hiervoor voor juni een terugkoppeling geven aan de Kamer.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	30-05-2024 «Gesprekken over versnelling met betrokken partijen (waaronder JenV) lopen. Echter, privacy toetsen zijn tijdrovend. Kamer wordt vanwege de wisselende bewindspersonen naar verwachting niet voor de zomer geïnformeerd. «
TZ202404-163 De staatssecretaris zegt toe het voorstel van Olger van Dijk, om een gratis service aan te bieden waarbij reizigers hun oude OV-kaart kosteloos kunnen inwisselen voor een nieuwe OVpay-kaart, te bespreken met de betrokken OV-bedrijven.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	27-05-2024 Wordt aan gewerkt.
TZ202404-164 De staatssecretaris zegt toe in het eerstvolgende geschikte overleg in Brussel aandacht te vragen voor een snelle behandeling van het MDMS-voorstel in Europa.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	04-06-2024 Wordt aan gewerkt, conform toezegging. Bij iedere relevante gelegenheid in Brussel wordt er aandacht gevraagd voor dit onderwerp.
TZ202404-165 De staatssecretaris zegt toe de consultatieperiode van de nieuwe Waddenveren-concessie voor Terschelling te verlengen van 8 naar 12 weken en roept eilandbewoners op hier gebruik van te maken.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	04-06-2024 Is conform toegevoerd uitgevoerd. Toezegging is daarmee afgehandeld.
TZ202404-166 De staatssecretaris zegt toe te kijken naar mogelijkheden voor gebruikers en reizigers om tijdens de concessieperiode van de Waddenveren een meer betrokken rol te kunnen krijgen. Tevens zegt zij toe het thema leefbaarheid mee te nemen in de nota van uitgangspunten.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	04-06-2024 Deze toezegging wordt betrokken bij het werkproces om te komen tot nieuwe concessies. Eerste stap is het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten. De openbare consultatie van de concept Nota van Uitgangspunten (NvU) vond plaats van 5 maart tot en met 27 mei 2024. Inspraakreacties worden de komende periode verwerkt.
TZ202404-167 De staatssecretaris zegt toe om met regionale OV-bedrijven in gesprek te gaan over het opleggen van regionale reisverboden en aan te dringen op een goede handhaving hierop.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	04-06-2024 Wordt aan gewerkt conform toezegging: in (bestuurlijke) overleggen over sociale veiligheid in het OV is dit onderwerp van gesprek.
TZ202404-168 De staatssecretaris zegt toe voor de behandeling van de Voorjaarsnota een terugkoppeling te geven over de exacte besteding van de 150 miljoen euro die vrijgemaakt is voor het regionale OV.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	28-05-2024 Wordt aan gewerkt conform toezegging.
T03855 Ik ben het met hem eens dat er ruimte zou moeten zijn voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het EU-Interreg-programma, maar de financiering van Interreg is onderdeel van de EU-begroting. Dat wegen we in zijn totaliteit af onder regie van de minister van Financiën, dus ik zal met hem in gesprek gaan over de mogelijkheden om bij het volgende Interreg-programma ruimte te behouden voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	31-05-2024 De toezegging wordt naar verwachting in de eerste helft van 2025 afgedaan. Op 2 april jl. heeft de Minister de Eerste Kamer toegezegd om met de Minister van Financiën in gesprek te gaan over de mogelijkheden om bij het volgende Interreg-programma ruimte te behouden voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur. De gesprekken hierover vinden binnenkort plaats in de interdepartementale voorbereiding van de onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader van de Europese Unie. De conclusie van de gesprekken met Financiën worden in de

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		eerste helft van volgend jaar verwacht, op basis waarvan de Eerste Kamer zo spoedig mogelijk geïnformeerd wordt.
T03856		
De heer Van der Goot vroeg of we bij het verschijnen van de Voorjaarsnota inzichtelijk willen maken hoe de middelen uit de begroting 2024 beschikbaar worden gesteld voor verbeteringen voor het ov in de regio. Ik hoop dat ik de vraag goed begrijp. Aan de ene kant geven we natuurlijk in het jaarlijkse MIRT-overzicht al een volledig overzicht van alle investeringen en hoe deze in regio's neerslaan en van de spreiding van de investeringen over Nederland. Maar het zou ook zo kunnen zijn dat de heer Van der Goot specifiek doelde op de 300 miljoen euro die voor openbaar vervoer beschikbaar is gesteld in de regio's. Daar kunnen we de Kamer wel over informeren, omdat ik weet dat de provincies en de metropoolregio's er inmiddels ook mee bezig om daar de bestedingsplannen voor te maken. Of die zijn inmiddels zo goed als afgerond. Ik hoop dat dat bij de Voorjaarsnota lukt en anders lukt het op het eerstvolgende moment. Dan kunnen we inzicht geven in hoe die gelden neerslaan.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	04-06-2024 Wordt conform toezegging aan gewerkt. Niet zeker is of de (eerste) deadline kan worden gehaald, anders krijgt de kamer de informatie voor de begrotingsbehandeling.
T03857		
Ik ga door naar de vraag van mevrouw Thijssen, om in het toekomstbeeld OV 2040 ook een doorkijk te geven naar 2050 en dan ook te kijken naar de scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050. Het korte antwoord is: ja, dat doen we. We kijken ook door. De scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 op het gebied van de mobiliteit herkennen wij zeer, want de staatscommissie heeft gebruikgemaakt van feitenmateriaal vanuit het ministerie en het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De opgaven die zullen worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2050 en in deelvisies, zoals het Toekomstbeeld OV 2040. Die baseren zich dus op dezelfde informatie. Wij zullen de antwoorden daarop formuleren.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	28-05-2024 Wordt conform toezegging aan gewerkt .
T03858		
De tweede toezegging die de minister deed, is om met de Fransen en de Britten te gaan praten over wat we bij de Bovenwindse Eilanden kunnen doen aan het meer eenheid brengen in met name de zeeverbindingen, maar eventueel ook de luchtverbindingen, zodat de mensen daar behoorlijk mobiel kunnen zijn.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	13-05-2024 De toezegging is in uitvoering.
T03859		
Mevrouw Van Aelst vroeg naar een overzicht van lozingen van pfas. Voorafgaand aan het laatste wetgevingsoverleg Water in de Tweede Kamer van begin dit jaar heb ik de Kamer een brief gestuurd met een overzicht van de bekende pfas-lozingen. Om u tegemoet te komen, zal ik die brief ook alsnog aan de Eerste Kamer doen toekomen, in de hoop daarmee uw vraag te kunnen beantwoorden.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	31-05-2024 Deze wordt in juni in de waterkwaliteitsbrief gestuurd.
T03860		
Dan even wat nadere precisie over de 800 vergunningen van Rijkswaterstaat. Daarvan zijn er 200 prioritair, gezien de impact op de Kaderrichtlijn Water. Op dit moment zijn er 230 bezien, terwijl dat er vorig jaar 200 waren, waarvan 180 prioritair; dus 180 prioritair en 50 uit de andere reeks. Die zijn bezien. Het precieze aantal herziene vergunningen naar aanleiding daarvan zal ik de Kamer nog doorgeven, maar dat zit ergens tussen de 50 en 100. Dus bezien en herzien zijn twee verschillende werkwijzen. De resterende twintig prioritaire die er nog zijn, worden in ieder geval nog dit jaar bezien. Daar kan een opgave uit voortvloeien om die te herzien. Nou, veel getallen en gegoochel, dus ik stel voor dat ik de laatste stand nog even in een brief aan de Kamer doe toekomen.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	
T03861		
De heer Kemperman heeft een aantal vragen gesteld die hij ook schriftelijk heeft gesteld over straling en cumulatie van straling. Ik zou hier even op het proces in willen gaan. Er wordt hard aan gewerkt om die vragen allemaal te beantwoorden. Omdat het meerdere bewindspersonen raakt, bijvoorbeeld ook	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
de bewindspersonen op EZK, hebben we gewoon echt meer tijd nodig dan gehoopt om serieus op al deze vragen in te gaan. Vorige week heeft uw Kamer daarom een uitstelbrief van de staatssecretaris ontvangen. Zij zal de vragen nog deze maand, voorafgaand aan het meireces, beantwoorden. Ik zal er ook even op meekijken dat dit in tempo gebeurt. Dan kunnen we er ook uitvoeriger op ingaan, wat volgens mij ook meer recht doet aan de vragen die u heeft op dit terrein. Bij de beantwoording van die vragen zullen we ook ingaan op de aanpalende vragen over de recente wetenschappelijk rapporten en op de reactie op de wetgeving in Amerika. Dat zeg ik u bij dezen dus toe.		
T03862 Je kunt niet zomaar spreken over leegstaande winkels in z'n algemeenheid, maar ik zal de suggestie aan de staatssecretaris overbrengen om dit te betrekken bij de initiatieven die de minister van EZK ontplooit in het kader van ruimte voor bedrijvigheid. Dat zeg ik u toe.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	31-05-2024 De suggestie wordt overgebracht aan de betreffende directeur bij EZK.
T03863 Wel kan ik toezeggen een overzicht aan de Kamer te leveren van cofinanciering aan rijksprojecten vanuit de diverse regio's. Ik zou willen voorstellen dat we dit overzicht bieden voor de projecten die nu in het MIRT-overzicht zijn opgenomen, want vanuit het meerjarig karakter van infrastructuurinvesteringen geeft dit al een heel goed inzicht. De heer Rietkerk vroeg om projecten in de periode 2005 tot 2025. Ik zeg er wel bij dat twintig jaar terugkijken een enorme extra administratieve last geeft. Het kost daarmee ook veel meer tijd om dit in een overzicht te leveren, dus ik wilde even beginnen met het overzicht van de projecten die nu in het MIRT-overzicht staan.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	28-05-2024 Dit zal worden doorgevoerd in het MIRT Overzicht 2024 en zal dus deze zomer worden afgedaan.
T03864 Dan de vraag van mevrouw Thijssen en de heer Koffeman over de PBL-berekeningen over de kosten van milieuvervuiling, die in 2018 berekend zijn. Daar lag de vraag achter of we die analyse willen actualiseren of permanent willen maken. Die vraag past in de discussie over het goed in beeld brengen van de brede welvaart, waarvan ik u net al aangaf dat we dat bij de werkwijze voor de MKBA aan het verwerken zijn. Maar we willen dat inzicht ook een meer structureel karakter geven in de beleidsontwikkeling. Hierover zijn we onder andere in overleg met het PBL over de verdere invulling. Ik zal uw Kamer van de uitkomsten van dat overleg met het PBL en waar dat toe leidt, ook aan de hand van dit onderzoek, op de hoogte houden.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	
T03865 De heer Van der Goot vroeg om meer precisie over de Bus Rapid Transit. We zijn in gesprek met Brabant over de verbinding Breda-Utrecht. De werkzaamheden aan de hele A27 Houten-Hooipolder staan op het punt om te starten. Die zijn ook vergund. Dat biedt juist goede kansen om in deze fase niet alleen de automobiliteit te verbeteren, maar ook om te zien wat gedaan kan worden om deze weg te gebruiken voor een snelle ov-verbinding. In de brief over het traject Den Bosch-Waalwijk die ik heb aangekondigd, zal ik ook nader ingaan op de mogelijkheden op de A27. Zoals eerder gezegd, is er voor het traject Den Bosch-Waalwijk contact tussen de provincie Nood-Brabant en Rijkwaterstaat, onder andere over de wens van Noord-Brabant over het gebruik van de vluchtstrook voor deze bussen.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	04-06-2024 Via een reguliere MIRT-brief zal de Kamer worden geïnformeerd.
T03866 De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Hartog (Volt), toe om de minister van Justitie en Veiligheid en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties te verzoeken om met de landen van het Koninkrijk in overleg te treden over de mogelijkheden om personen vanuit Europees Nederland via Curaçao, Aruba en Sint-Maarten controlevrij te laten reizen naar Saba, Sint-Eustatius of Bonaire (de BES-eilanden).	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	29-05-2024 Het eerste gesprek met JenV is gepland. De vraag is ook op welke wijze het verzoek gelezen moet worden. Dat kan mogelijk afhangen van de fysieke situatie op de eilanden.
T03867 We hebben in 2017 de bestaande normen vastgesteld waaraan we in 2050 willen voldoen. De afgelopen jaren zijn benut om alle keringen langs te lopen en te kijken wat de opgave is bij	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	29-05-2024 We werken aan de voorbereidingen voor een kamerbrief eind dit jaar. Daarin komt een update van de eerste inzichten uit het actieplan, waaronder het beter in beeld brengen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
die keringen. We hadden een paar jaar geleden aanvankelijk de inschatting dat het zou gaan om het aanpassen van 1.500 kilometer dijken en keringen. Dat is nu in de praktijk, nu de hele monitoring of analyse heeft plaatsgevonden, zo'n 2.000 kilometer. Daar vloeit dus ook uit voort dat de kosten omhooggaan. De kosteninschatting kent een hele, hele brede bandbreedte, zoals mevrouw Thijssen al aangaf in het debat. Voordat je daar de financiering voor regelt, zullen we dat eerst moeten aanscherpen. Dat is wat nu gebeurt. Eind dit jaar proberen we het eerste beeld daarvan te hebben, ook gecombineerd met de beleidsmatige en bestuurlijke keuzes die mogelijk zijn. Dat doen we in samenwerking met de waterschappen, omdat we fiftyfifty gezamenlijk met de waterschappen dat Hoogwaterbeschermingsprogramma financieren. Ik denk niet dat het voor deze Prinsjesdag al nodig is. Zodra we dat beeld hebben en we het precieze bedrag daarmee wat concreter kunnen onderbouwen, wordt dat vanzelfsprekend aan de Kamers gemeld.		van de opgave voor het HWBP tot 2050. Hieraan wordt hard gewerkt door Rijk, Waterschappen en Programmadirectie.
De eerste toezegging die ik aan de Kamer wil doen, is dat we hierna, ook met het OESO-advies — ik ga daar zo meteen verder op in — stap voor stap zullen kijken hoe we kunnen vervolgen. Ik zal de Kamer in ieder geval voor het einde van het jaar een voorstel doen toekomen waarin staat in welke stappen we dat doen en wat de bijbehorende prioritering is	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	28-05-2024 Over de loop van het jaar zal een inventarisatie gemaakt worden. Hiervoor wordt eerst gekeken welke punten allemaal geland zijn in de huidige wetswijziging in 2024. Alle aanpassingen worden naast de uitkomsten van het OESO rapport uit 2014 gelegd en intern behandeld. Vervolgens wordt in beeld gebracht hoe het vervolgtraject en het voorstel vormgegeven wordt.
Ik zeg toe dat we in de eerstvolgende verzamelbrief voorafgaand aan het commissiedebat Water — dat zal na de inwerkingtreding van de wet zijn, ik denk, eind van dit jaar — ook ingaan op de wijze waarop de waterschappen plannen maken voor zowel netcongestie als het gebruikmaken van duurzame opwekking van energie. Toegezegd aan Kamerlid O van Dijk	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	28-05-2024 In de brief voor het CD Water van 25 juni is al een passage opgenomen over de aanpak van netcongestie door waterschappen en hun gebruik van duurzame opwekking van energie. Een tweede passage zal t.z.t geschreven worden als er nieuwe cijfers beschikbaar zijn.

6.5 Bijlage 5: Subsidieoverzicht

In deze bijlage zijn de subsidies van IenW opgenomen. De subsidie definitie van de Algemene wet bestuursrecht wordt hierin gebruikt. Deze wet definieert een subsidie als volgt (artikel 4.21 Awb):

'De aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten'.

Per beleidsartikel zijn de subsidie(-regelingen) opgenomen. Het subsidieoverzicht sluit zoveel mogelijk aan op de Verantwoord Begroten-categorie «subsidies» in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen uit de begroting.

Hoofdlijnenakkoord
Het subsidiebudget wordt met ca. 25 miljoen per jaar verlaagd, wat neerkomt op een verlaging van 26% in 2029. De taakstelling is per beleidsartikel technisch ingepast bij regelingen waar voldoende budgettaire ruimte aanwezig is om dit tijdelijk op te vangen. De verdeling zal in de 1e suppletoire begroting 2025 nog herschikt worden, zodra de verdere uitwerking van het regeerprogramma afgerond is en inhoudelijke weging kan plaatsvinden. Meer informatie over de verwerking van het hoofdlijnenakkoord is te vinden in onderdeel 2.7.

Tabel 207 Subsidies HXII (bedragen x 1.000 euro)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	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	5.467	4.000	3.000	0	500	4.600	4.730	nvt	2026	2025	
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	0	0	0	0	0	0	0				
	Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006 (Blue Deal)	4.000	2.000	2.000	2.000	2.000	0	0				21
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek (tbv NGF-project NL2120)	–	3.308	3.672	3.754	3.741	1.216	1.118	–	–	–	9
	Subsidieregeling open calls - NGF-project NL2120		475	475	475	475	0	0				14
	Uitvoeringskosten subsidieregeling NGF-project NL2120	–	0	0	0	0	0	0				20
	Subsidieregeling stimulering opschaling watertechnologische innovaties voor testen in een pilotomgeving	–	4.439	1.953	1.953	969	3.699	1.297	nvt	2028	2034	14
	Subsidieregeling stimulering uitvoering van referentieprojecten ter vergroting van de markt- en exportkansen voor de Nederlandse Watertechnologiesector	–	2.600	2.600	2.600	2.600	3.227	627	nvt	2028	2034	14
	Regeling Ondernemerschapsprogramma vouchers - NGF-project GWT	–	598	400	0	525	300	0	nvt			14
	Uitvoeringskosten subsidieregelingen NGF-project GWT	–	0	0	0	0	0	0				20
	Begroting											
	Provincie Friesland - Omgevingsberaad Waddengebied	88	185	125	125	125	125	0	2014	**	–	
	TU-Delft - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	225	415	421	485	154	0	**	**	–	
	Universiteit Twente - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	63	368	368	368	104	0	**	**	–	
	Wageningen Universiteit - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	215	427	473	500	174	0	**	**	–	
	St. IUCN Nederlands Comité - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	239	239	239	239	110	0	**	**	–	
	St. Natuur en Milieu - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	58	55	56	56	57	0	**	**	–	
	Ver. Natuurmonumenten - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	141	110	110	114	100	0	**	**	–	
	St. SoortenNL - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	420	244	253	256	72	0	**	**	–	
	St. Ark - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	–	96	116	97	67	62	0	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	St. De Noordzee - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	–	53	48	48	48	49	0	**	**	–	
	St. Natuur- en Milieufederaties - NGF-project NL2120 NBS praktijkleren, hotspots en kennisdoorwerking	–	245	222	237	219	127	0	**	**	–	
	Staatsbosbeheer - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	138	122	123	99	74	0	**	**	–	
	Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	80	72	76	72	72	0	**	**	–	
	St. Het Wereld Natuur Fonds-Nederland - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	–	123	196	209	140	139	0	**	**	–	
	Dutch Research Institute for Transitions B.V. - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	–	30	97	100	15	0	0	**	**	–	
	Universiteit Utrecht - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	–	152	336	318	318	188	0	**	**	–	
	Hogeschool Van Hall Larenstein - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	145	133	199	178	178	0	**	**	–	
	HZ University of Applied Sciences - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	168	153	183	159	88	0	**	**	–	
	Stichting Yuverta - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	–	156	146	178	168	168	0	**	**	–	
	Vereniging IVN - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	–	170	152	152	150	63	0	**	**	–	
	Stichting Deltares - NGF-project NL2120	–							**	**	–	30
	St. Ecoshape - NGF-project NL2120 Programmamanagement	–	2.819	1.948	2.011	1.853	278	0	**	**	–	
	Stichting Wageningen Envrionmental Research - NGF-project NL2120 Kennis en netwerken	–							**	**	–	30
	St. Wetsus - NGF-project GWT PhD Onderzoekers	–	3.450	3.450	3.450	3.500	3.500	3.500	**	**	–	
	Subsidie waterschap Vechtstromen - NGF-project GWT		1.014	3.601	9.733	7.727	1.589	3.966	**	**	–	
	St. Water Alliance - NGF-project GWT Ondernemerschapsprogramma	–	450	450	450	475	475	475	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Kennisteam, expert groep en innovation squad	–	371	362	362	387	444	388	**	**	–	
	St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Programmamanagement	–	450	450	450	475	475	475	**	**	–	
	KRW Water B.V. - NGF-project GWT Programmacoördinatie	–	34	28	27	35	30	30	**	**	–	
	St. Toegepast Onderzoek Waterbeheer - NGF-project GWT Programmacoördinatie	–	34	28	27	35	30	30	**	**	–	
	Incidenteel											
	Water Climate Coalition	–	350	0	0	0	0	0	*	*	–	
	VNO-NCW en MKB Nederland - Actieprogramma KRW en PFAS	–	932	622	622	412	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - Joint Cooperation Water Mondiaal	625	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Deltares - International Panel on Deltas and Coastal Areas (IPDC)	3.600	4.500	2.500	500	500	0	0	*	*	–	
	Subsidie Overig - NGF-project NL2120	–	66	66	66	66	66	0				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	1.400	954	700	36	52	1	100	*	*	–	
	Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit	1.040	280	200	200	200	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**16.220**	**36.226**	**32.281**	**32.681**	**30.303**	**22.034**	**16.736**				
Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2026	11.609	10.335	8.406	7.839	6.660	6.157	5.922	2022	2027	2027	
	Besluit											
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	2.127	13.300	14.780	14.733	14.581	7.104	6.811	2022	2024	2024	
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	4.885	2.700	2.600	600	600	600	600	2022	2024	2024	
	Incidenteel											
	St. LTO - Programma's en projecten	1.216	1.200	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 13.04 Ruimtegebruik bodem	225	150	150	150	150	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**20.062**	**27.685**	**25.936**	**23.322**	**21.991**	**13.861**	**13.333**				
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid												
	Regeling											
	Subsidieregeling Fietsersbond 2017	29	–	–	–	–	–	–	2021	nvt	2021	
	Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019	6	–	–	–	–	–	–	2022	nvt	2021	
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - VVN	4.041	4.391	–	–	–	–	–	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - SWOV	4.250	4.447	–	–	–	–	–	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - Team Alert	1.061	856	–	–	–	–	–	2017	2024	2023	29
	Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport	1.352	6.498	291	0	0	0	0	2022	nvt	2021	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport	*0*	*814*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024	716	787	0	–	–	–		nvt	2024	2024	29
	Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	65.671	89.439	31.099	30.717	13.458	4.622	0	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren		*2.450*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	27.036	46.980	40.620	9.618	0	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's		*1.210*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	57.514	34.106	64.121	41.570	35.712	26.374	18.156	nvt	2026	2026	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel		*2.946*	*4.018*	*2.790*	*2.024*	*1.470*	*1.470*				*10*
	Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET	53.484	6.240	2.726	0	9.770	0	0	nvt	2027	2027	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET		*750*	*0*	*0*	*0*	*0*					*10*
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	3.045	0	0	0	0	0	0	nvt	2026	2026	8
	Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit	–	66.750	90.967	0	0	0	0	nvt	2029	2029	
	- onderdeel Waterstof in mobiliteit	–	8.151	38.381	43.700	40.000	34.360	19.885				
	- onderdelen publieke en private laadinfrastructuur	–	11.805	20.162	65.856	89.470	73.220	40.120				
	- onderdeel rolstoelbusjes	–	1.000	1.880	1.880	0	0	0				
	- onderdeel h2ov	–	1.000	2.820	2.820	0	0	0				
	- onderdeel touringcar	–	1.000	8.460	9.400	0	0	0				
	- onderdeel laadinfra bouwverkeer	–	1.600	10.650	0	0	0	0				
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit	–	–	*7.482*	*8.404*	*6.067*	*5.407*	*4.087*				
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzamen mobiliteit mkb	–	–	4.500	2.910	0	0	0	nvt	2029	2029	14
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming mobiliteit mkb	–	–	500	500	0	0	0				10
Begroting												
	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid - Onderzoeken verkeersveiligheid	–	–	4.255	4.195	3.925	3.615	3.476	**	**	–	29
	Vereniging Veilig Verkeer Nederland - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	–	–	4.199	4.002	3.745	3.449	3.315	**	**	–	29
	Stichting Team Alert - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	–	–	820	791	740	682	656	**	**	–	29
	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte - Kennisnetwerk SPV	–	–	150	0	0	0	0	**	**	–	29
	Vereniging Fietsersbond - Belangenbehartiging fietsen	766	807	807	807	512	471	454	**	**	–	
	St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	425	441	441	310	112	112	113	**	**	–	
	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	250	262	262	262	262	262	262	**	**	–	
	St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	363	375	375	375	148	106	88	**	**	–	
	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	200	200	250	250	250	250	0	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - Financiële administratie en beheer DOVA	–	100	100	0	0	0	0	**	**	–	
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	18	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Platform31 - Programma Deelmobiliteit		1.200	1.200		0	0	0	**	**	–	
	KNMP - Adviezen rijvaardigheid bij geneesmiddelgebruik	–	–	97	96	83	91	89	**	**	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur - Onderzoeken laadinfrastructuur en deelname NAL	–	–	1.250	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting ElaadNL - Testen nieuwe laadpalen en deelname NAL	–	–	700	0	0	0	0	**	**	–	
	Vereniging Elektrische Rijders ("VER") - Onderzoeken elektrisch rijden en deelname NAL	–	–	400	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	257	1.558	721	41	103	41	41	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit	1.133	989	1.465	1.652	0	1	27	*	*	–	
	Incidentele subsidies 14.03 Mobiliteit en Gebieden	0	182	168	0	0		0	*	*	–	
	Totaal artikel	**221.617**	**291.164**	**342.319**	**230.156**	**204.357**	**153.063**	**90.769**				
Artikel 15												
	Regeling											
	Subsidieregelingen Verduurzaming en innovatie	**–**	0	0	253.000	329.000	340.000	390.000	nvt			27
	Totaal artikel	**0**	**0**	**0**	**253.000**	**329.000**	**340.000**	**390.000**				
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor												
	Wet											
	NS Reizigers BV - Nachttrein	1.464	1.406	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	2.000	3.150	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Uitbreiding dienstregeling Zeeland	4.249	4.405	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Beschikbaarheidsvergoeding OV	88.609	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - Transitievergoeding Openbaar Vervoer	36.342	0	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - OV middelen motie Bikker	–	120.000	0	0	0	0	0				3
	NS Reizigers BV - HSL-heffing	–	–	12.466	11.637	10.888	10.062	9.679				3
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling consumenteninspraak Friese Waddenveren 2022–2026	24	12	12	12	12	12	12	2021	2026	2026	
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor	0	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2023	
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer	*242*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar binnenvaart of van weg naar spoor 2021	–	–	–	–	–	–	0	nvt	2026	2021	12
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020	1.433	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2020	
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	12.162	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	3.790	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2022	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022		*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	7.299	7.000	0	0	0	0	0	nvt	2026	2025	
	ProRail - Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	121	0	0	0	0	0	0				
	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	68.755	16.097	16.558	0	0	0	0	nvt	2025	2023	
	Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023		*0*	0	*0*	*0*	*0*	*0*				*17*
	Begroting											
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning	338	359	407	341	327	0		**	**	–	
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	250	239	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Geschillencommissies voor Consumentenzaken - OV-Ombudsman	247	269	263	252	242	0		**	**	–	13
	St. CROW - OV-Klantenbarometer	240	250	239	224	209	193	185	**	**	–	
	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - NDOV, Stationstopologie, BISON, Dashboard Deur-tot-Deur en Staat van het OV	430	355	340	0	0	0		**	**	–	
	Trans Link Systems B.V. - Informatiehuishouding OV	521	337	339	111	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	–	0				410	395	*	*	–	
	Totaal artikel	**228.516**	**153.890**	**30.863**	**12.577**	**11.678**	**10.677**	**10.271**				
Artikel 17 Luchtvaart												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling onderwerken graanresten 2023–2024	1.649	1.702	0	0	0	0	0	2022	nvt	2024	
	Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in transitie	–	4.200	1.050	4.200	0	0	0	nvt	2030	2026	
	NGF-project LiT - Subsidieregeling LiT Strengthening ecosystem	–	240	5.000	240	0	0	760	nvt	2030	2027	14
	Uitvoeringkosten RVO inzake subsidieregelingen NGF-project LiT	–	*0*	*320*	*320*	*21*	*0*	*2.600*				
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies (subsidie duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-fuels))	–	–	0	1.000	4.500	8.500	11.975				9
	Subsidieregeling Alcohol-to-jet (ATJ)	–	–	0	1.000	5.000	11.500	18.591	nvt	2030	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Alcohol-to-jet	–	–	*1.050*	*1.050*	*1.050*	*1.050*	*1.050*	nvt			10
	Begroting											
	Omgevingsraad Schiphol - Bijdrage activiteiten	1.205	–	–	–	–	–	–	**	**	–	
	Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	–	1.205	1.153	1.078	221	207	199				

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Commissies Regionaal Overleg Regionale Luchthavens van nationale betekenis - Bijdrage Activiteiten	280	303	393	251	235	217	208	**	**	–	
	Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	50	50	48	0	0	0	0	**	**	–	
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	286	310	288	0	0	0	0	**	**	–	
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - AIS kosten	–	400	186	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Leefbaarheidsfonds Eindhoven	50	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens - Professionalisering bewonersvertegenwoordigers	49	50	46	44	0	0	0	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Luchthaven Eindhoven Overleg	70	70	66	58	43	70	70	**	**	–	
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Milieu-activiteiten ter bevordering leefbaarheid	0	50	69	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport - Leefbaarheidsprojecten	150	150	138	133	0	0	0	**	**	–	
	St. Faunabeheereenheid Noord-Holland - Coördinatie ruivangsten	–	80	74	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum - NGF Luchtvaart in transitie: Ondersteunend Onderzoek	2.950	0	3.650	0	0	0	1.650	**	**	–	
	TU Delft - NGF Luchtvaart in transitie: Ondersteunend Onderzoek	2.100	0	2.100	0	0	0	1.050	**	**	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)	–	2.300	0	2.300	0	0	2.300	**	**	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)	–	1.700	0	1.700	0	0	1.700	**	**	–	
	Stichting Search and Rescue Saba - Bouw Kennis Platform Luchtvaartveiligheid	–	350	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	SkyNRG B.V. - Biokerosine fabriek Delfzijl DSL01	2.850	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Services B.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	1.000	1.000	500	0	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Next Gen N.V. - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	1.618	1.618	809	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum - NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	720	720	360	0	0	0	0	*	*	–	
	Oerlikon Eldim - NGF LiT A H2-Ombouw Turbofan (HOT)	28	28	14	0	0	0	0	*	*	–	
	ADSE - NGF LiT A H2-Ombouw Turbofan (HOT)	114	114	57	0	0	0	0	*	*	–	
	Conscious Aerospace B.V. - NGF-project LiT HAPSS	2.967	742	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT HAPSS	1.331	332	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT HAPSS	928	232	0	0	0	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voetnoot
	(ontvanger n.t.b.) - NGF-project LiT EMBRAER	–	0	2.800	700	0	0	0	*	*	–	15
	Fokker Aerostructures B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.096	1.644	1.644	1.096	0	0	0	*	*	–	
	Airborne International B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.010	1.515	1.515	1.010	0	0	0	*	*	–	
	Aniform - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	50	75	75	50	0	0	0	*	*	–	
	Boikon - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	120	180	180	120	0	0	0	*	*	–	
	Dutch Thermoplastic Components B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	850	1.275	1.275	850	0	0	0	*	*	–	
	Dutch-Shape B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	400	600	600	400	0	0	0	*	*	–	
	KVE Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	860	1.290	1.290	860	0	0	0	*	*	–	
	Toray Advanced Composites B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	790	1.185	1.185	790	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	1.520	2.279	2.279	1.520	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Thermoplastic Research Center (TPRC) - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	460	690	690	460	0	0	0	*	*	–	
	Technische Universiteit Delft - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	2.082	3.123	3.123	2.082	0	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	280	420	420	280	0	0	0	*	*	–	
	Qlayers B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	660	990	990	660	0	0	0	*	*	–	
	Maeve Aerospace B.V. - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	210	315	315	210	0	0	0	*	*	–	
	Photonfirst - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	160	240	240	160	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Services - NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	80	120	120	80	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Elmo B.V. - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	1.960	980	980	0	980	0	0	*	*	–	
	Stichting Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	1.584	792	792	0	792	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	660	330	330	0	330	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	536	268	268	0	268	0	0	*	*	–	
	ADSE - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	101	50	50	0	50	0	0	*	*	–	
	Signify - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	120	60	60	0	60	0	0	*	*	–	
	PLC-tec - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	130	65	65	0	65	0	0	*	*	–	
	MDE Automation - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	348	174	174	0	174	0	0	*	*	–	
	Parapy - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	348	174	174	0	174	0	0	*	*	–	
	TU Eindhoven - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	460	230	230	0	230	0	0	*	*	–	
	Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek TNO - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	388	194	194	0	194	0	0	*	*	–	
	3DValue - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	192	96	96	0	96	0	0	*	*	–	
	KE-Works - NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	224	112	112	0	112	0	0	*	*	–	
	Aeronamic B.V. - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	2.285	1.143	1.143	0	1.143	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	2.246	1.123	1.123	0	1.123	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	1.600	800	800	0	800	0	0	*	*	–	
	Universiteit Twente - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	800	400	400	0	400	0	0	*	*	–	
	Collins Aerospace - NGF-project LiT Thermic- en pneumatic systems	400	200	200	0	200	0	0	*	*	–	
	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Flying Vision	–	1.600	1.600	800	0	0	0	*	*	–	
	TU Delft - NGF-project LiT Flying Vision	–	2.400	2.400	1.200	0	0	0	*	*	–	
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieën «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Strengthening ecosysteem	–	500	0	300	200	0	0	*	*	–	
	Vereniging tot de behartiging van belangen van Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart Industrieen «Netherlands Aerospace Group» - NGF-project LiT Internationale samenwerking	–	800	0	200	0	0	0	*	*	–	
	Stichting College van Belanghebbenden Luchtvaartonderwijs - NGF-project LiT Human Capital	–	1.066	1.066	533	0	0	0	*	*	–	
	ROC Amsterdam-NGF-project LiT Human Capital	–	180	180	90	0	0	0	*	*	–	
	KLM-NGF-project LiT Human Capital	–	180	180	90	0	0	0	*	*	–	
	Fokker Aerostructures- NGF-project LiT Human Capital	–	160	160	80	0	0	0	*	*	–	
	St. Luchtvaart in Transitie - NGF-project LiT Governance LiT	3.060	1.495	1.495	1.495	0	0	0	*	*	–	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voetnoot
	NGF LiT - HAPSS fase 2	–	–	28.900	29.600	0	14.800	0	*	*	–	
	NGF LiT - STC Materials, manufacturing technologies and structures fase 2	–	–	–	28.960	0	0	7.240	*	*	–	
	NGF LiT - STD1 Electrical wiring interconnection systems fase 2	–	–	–	5.040	0	0	1.260	*	*	–	
	NGF LiT - STD2 Thermic- en pneumatic systems fase 2	–	–	–	4.160	0	0	1.040	*	*	–	
	NGF LiT - STA Strengthening ecosysteem fase 2	–	–	–	800	0	0	200	*	*	–	
	NGF LiT - STC Human Capital fase 2	–	–	–	880	0	0	220	*	*	–	
	NGF LiT - Governance Lit fase 2	–	–	–	5.120	0	0	1.280	*	*	–	
	TU Delft - Vervolgonderzoek geluidadaptief bouwen	–	480	120	0	0	0	0	*	*	–	
	Cultiveren van alternatieve gewassen rond Schiphol	–	0	919	0	0	0	0	*	*	–	15
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	92	940	72	0	0	31	27	*	*	–	
	Totaal artikel	**48.558**	**50.879**	**79.345**	**103.000**	**17.411**	**35.325**	**52.370**				
Artikel 18 Scheepvaart en havens												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020–2021	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2021	
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	21.679	25.468	19.357	13.675	14.927	8.917	1.033	2022	2026	2025	22
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025	*0*	*0*	*0*	*450*	*450*	*450*	*450*				*22*
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025		*494*	*550*	*100*	*100*	*100*	*0*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	2.585	0	3.500	0	1.500	0	0	nvt	2029	2027	25
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023	6.846	3.473	1.065	1.138	0	407	0	nvt	2027	2023	
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027	0	0	3.760	4.700	4.700	4.950	1.024	nvt	2032	2027	
	Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026	–	0	52.500	45.250	45.000	36.250	2.396	nvt	2031	2026	14
	Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)	–	*0*	*20*	*450*	*424*	*198*	*0*				
	Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)	–	*471*	*450*	*0*	*0*	*0*	*0*				23
	Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan	–	–	59.500	23.000	16.700	10.700	20.100	nvt	2028	2029	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan	–	*230*	*200*	*0*	*0*	*0*	*0*				23
	Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan Human Capital	–	–	–	1.700	2.000	2.000	9.300	nvt	2028	2033	26
	Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK	–	500	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK	–	*100*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027	–	15.100	0	0	0	0	0	nvt	2028	2027	
	Tijdelijke subsidieregeling stikstofreductie scheepvaart en havens								nvt	2029	2028	26
	- onderdeel Pilot Elektrisch varen in de havens	–	–	778	2.750	5.500	3.196	0				
	- onderdeel Pilot waterstof bevoorradingsschepen offshore	–	–	800	9.000	5.500	3.200	0				
	- onderdeel Pilot Elektrificatie van havenmaterieel	–	–	778	2.750	5.500	3.196	0				
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling stikstofreductie duurzame zeevaart	–	–	*350*	*350*	*350*	*350*	*200*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming zeevaartschepen	–	–	0	8.800	15.040	23.440	35.796	nvt	2030	2029	26
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming zeesvaartschepen	–	–	*401*	*401*	*401*	*401*	*851*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling waterstof binnenvaartschepen	–	–	20.800	0	5.200	0	0	nvt	2030	2029	26
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling waterstof binnenvaartschepen	–	–	*971*	*971*	*971*	*971*	*971*				*23*
	Tijdelijke subsidieregeling steunmaatregelen waterstof binnenvaartschepen	–	–	19.200	24.128	28.928	26.160	22.832	nvt	2031	2030	26
	Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling steunmaatregelen binnenvaartschepen	–	–	*700*	*700*	*700*	*700*	*700*				*23*
	Begroting											
	St. Waterrecreatie Nederland - Voortzetting Basisvisie Recreatietoervaart Netwerk (BRTN)	79	80	80	0	0	0	0	**	**	–	
	Zero Emission Services B.V. - NGF project Zero emissie binnenvaart	9.900	15.700	0	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau	–	1.152	5.716	8.660	5.000	3.500	7.325	**	**	–	
	ADSE - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Damen Research Development & Innovation B.V. - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Netherlands Maritime Technology Foundation (NMT) - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	RH MARINE Netherlands B.V. - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Stichting Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		244	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	TNO - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		364	0	0	0	0	0	**	**	–	32

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Olivier Wyman BV (Innopay) - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		425	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Scheepsbouwkundig advies- en Rekencentrum (SARC) B.V. - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		180	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Floorganise B.V. - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	ICT Strategie B.V. (Shipbuilder) - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	Mastership Software B.V. - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform en programmabureau		86	0	0	0	0	0	**	**	–	32
	St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Human Captial activiteiten	–	252	2.448	300	0	0	0	**	**	–	*24*
	Samenwerkingsverband Condor H2 steunmaatregelen waterstof binnenvaartschepen	–	100	500	500	500	500	500	**	**	–	
	EICB steunmaatregelen waterstof binnenvaartschepen	–	0	500	500	500	500	500	**	**	–	
	Incidenteel											
	KNRM - Reddingboot 200-jarig jubileum	–	3.500	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidieverstrekkingen voor innovatieve walstroomdoeleinden	–	0	850	1.000	500	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	75	119	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**41.164**	**67.256**	**192.152**	**148.751**	**157.869**	**127.564**	**101.256**				
Artikel 19 Uitvoering Internationaal- en Milieu Beleid												
	Regeling											
	Projectstimuleringsregeling Interreg V	305	137	0	0	0	0	0	2020	nvt	2020	
	Projectstimuleringsregeling Interreg VI	375	580	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Interreg regelingen		*829*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				14
	Begroting											
	Universiteit Utrecht - Verduurzaming stedelijke ontwikkeling in Afrika	–	335	335	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	28	70	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**708**	**1.122**	**335**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 21 Duurzaamheid												
	Regeling											
	Demonstratie Energie-en Klimaatinnovatie Circulaire Economie	–	2.000	6.000	11.500	14.768	9.205	3.024	nvt	2022	2021	28
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport	–	*693*	*1.200*	*1.200*	*1.200*	*1.200*	*693*				
	Subsidieregeling Circulaire Economie	8.619	4.000	4.973	4.000	2.025	1.989	1.000	nvt	2025	2025	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Circulaire Economie	–	*647*	*647*	*647*	*200*	*200*	*200*				
	Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies - Kennis en Innovatie Agenda - Circulaire Economie	1.647	2.000	1.800	800	250	0	0				9
	Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Kennis en Innovatie Agenda - Circulaire Economie	–	*278*	*150*	*150*	*150*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling omschakeling naar verwerking circulaire plastics	–	900	12.000	11.000	13.000	10.900	8.000	nvt	2029	2029	25
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling omschakeling naar verwerking circulaire plastics	–	*300*	*300*	*300*	*300*	*300*	*300*				
	Tijdelijke subsidieregeling Plastics Norm	–	6.000	21.000	13.500	6.654	0	0	nvt			14
	Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling Plastics Norm	–	*900*	*900*	*900*	*300*	*0*	*0*				
	Tijdelijke subsidieregeling circulair doen en gedrag	–	0	1.000	1.800	900	0	0	nvt			14
	Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling circulair doen en gedrag	–	*0*	*300*	*300*	*0*	*0*	*0*				
	Begroting											
	St. TKI CICKNL - Programma CIRCO	1.000	700	750	750	750	0	0	**	**	–	
	St. Repair Café - Ondersteuning betere infrastructuur voor repair	67	67	67	67	67	67	67	**	**	–	
	St. Het Groene Brein - Versnellingshuis Nederland Circulair!	510	550	550	0	0	0	0	**	**	–	
	VNO-NCW - ondersteuning MKB		550	550	0	0	0	0				
	Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	30	30	30	0	0	0	0	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Basisactiviteiten consumentenvoorlichting	1.475	1.800	1.800	1.800	1.800	0	0	**	**	–	
	St. Milieu Centraal - Focusactiviteiten consumentenvoorlichting	1.065	2.100	1.200	1.200	1.200	0	0	**	**	–	
	St. Springtij Nederland - Organisatie Springtij Forum	60	30	30	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Frankenhuis BV - Mechanische textielrecycling 2.0	0	0	318	0	0	0	0	*	*	–	
	Brightfiber Textiles BV - Circulair Textiel	0	0	214	0	0	0	0	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens	950	400	0	52	48	855	92	*	*	–	
	Incidentele subsidies 21.06 Natuurlijk Kapitaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**15.424**	**21.127**	**52.282**	**46.469**	**41.462**	**23.016**	**12.183**				
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's												
	Regeling											
	Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	–	2.079	1.071	320	83	2.000	2.000	2021	nvt	2021	28
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer	–	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2021	

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2	–	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer 2	2.042	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
	Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027	2.246	1.767	1.420	2.000	2.000	0	0	nvt	2026	2026	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027	–	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				*10*
	Begroting											
	St. Stimuleringsfonds Volkshuisvesting - Fonds Asbestdaken	–	0	0	0	0	2.573	0	**	**	–	
	St. VeiligheidNL - Onderzoek en voorlichting vuurwerk	160	260	0	0	0	0	0	**	**	–	
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid	–	3.000	3.000	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel								**	**	–	
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Uitvoering versterking omgevingsveiligheid	4.548	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Stichting Nederland Onderneemt Maatschappelijk! - Safety Delta Nederland	394	370	430	0	0	0	0	*	*	–	
	Vereniging OmgevingsdienstNL - Interbestuurlijk programma verbetering VTH-stelsel	2.920	2.000	1.029	0	0	0	0	*	*	–	
	Vereniging Omgevingsdienst NL - Innovatieprojecten Meerjarenagende versterking omgevingsveiligheid.	–	3.000	3.000	0	0	0	0	**	**	–	
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	890	939	640	671	908	991	991	*	*	–	
	Totaal artikel	**13.200**	**13.415**	**10.590**	**2.991**	**2.991**	**5.564**	**2.991**				
Artikel 97 Algemeen Departement												
	Regeling											
	Subsidieregeling Urban Futures Studio	–	–	–	–	–	–	–	nvt	2023	2021	
	TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	–	18	18	18	0	0	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	89	11	11	11	10	10	10	*	*	–	
	Totaal artikel	**89**	**29**	**29**	**29**	**10**	**10**	**10**				
	Totaal Subsidies Hoofdstuk 12	**611.430**	**662.843**	**771.673**	**869.985**	**832.973**	**748.950**	**685.719**				

Tabel 208 Subsidies MF (bedragen x € 1.000)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
Artikel 12 Hoofdwegennet												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	706	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	–	–	–	9
	Incidenteel											
	NGF: DITM / Brainport Eindhoven	7.448	7.427	7.427	5.513	0	0	0	*	*	–	
	Uitvoeringskosten RVO inzake NGF DITM/Brainport Eindhoven		*78*	*78*	*78*	*0*	*0*	*0*				
	Totaal artikel	**7.448**	**7.505**	**7.505**	**5.591**	**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)	3.363	1.875	1.250	625	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*				
	Totaal artikel	**3.363**	**2.042**	**1.380**	**668**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet												
	Regeling											
	Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)	3.875	3.750	2.500	1.250	0	0	0	nvt	2026	2025	
	Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)		*333*	*259*	*86*	*0*	*0*	*0*				
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	236							–	–	–	9
	Totaal artikel	**4.111**	**4.083**	**2.759**	**1.336**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 17												
	Regeling											
	Subsidieregeling ERTMS	14.036	0	0	0	0	0	0			2022	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling ERTMS	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Bijdrageregeling opgeviste explosieven 1992	100	100	100	100	100	100	100	–	–	–	4
	Premieregeling opgeviste milieugevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	4
	Totaal artikel	**14.136**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**				
	Totaal Subsidies Mobiliteitsfonds	**29.058**	**13.730**	**11.744**	**7.695**	**100**	**100**	**100**				

Tabel 209 Subsidies DF (bedragen x € 1.000)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
Artikel 1 Investeren in Waterveiligheid												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	10.288	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 01.03 Investeren in waterveiligheid	40	0	0	0	0	0	0				
	Totaal artikel	**10.328**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen												
	Regeling											
	Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	6	40	290	0	0	0	0	nvt	2025	2025	
	Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*				
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	866	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
	Incidenteel											
	Incidentele subsidies 02.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	63	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**935**	**40**	**290**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	2.364	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
	Incidenteel											
	Stichting Deltares - JCAR-ATRACE	–	800	1.200	1.200	1.200	1.005	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**2.364**	**800**	**1.200**	**1.200**	**1.200**	**1.005**	**0**				
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven												
	Regeling											
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	3.700	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
	Totaal artikel	**3.700**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**				
Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit												
	Regeling											

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Laatste evaluatie (1)	Volgende evaluatie (jaartal) (1)	Einddatum Subsidie (regeling) (2)	Voet noot
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	3.828	0	0	0	0	0	0	–	–	–	9
	Subsidieregeling stimulering uitvoering maatregelen Deltaplan Agrarisch Waterbeheer		5.333	7.000	5.333	1.667	0	0	nvt	2028	2028	
	Subsidieregeling stimulering verwijdering medicijnresten eerste tranche		10.415	19.941	14.552	8.673	0	0	nvt	2029	2029	
	Begroting											
	Stichting LTO Programma's en Projecten - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	–	–	1.200	1.200	1.200	0	0	**	**	–	
	It Fryske Gea - Beheer- en onderhoud PAGW-maatregelen Makkumernoordwaard	–	–	325	0	0	0	0	**	**	–	
	Stichting Aeres - Project e-DNA KRW maatlat vis	–	325	520	520	520	225	0	**	**	–	
	Incidenteel											
	Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer - EBEO		150	0	0	0	0	0	*	*	–	
	Totaal artikel	**3.828**	**16.223**	**28.986**	**21.605**	**12.060**	**225**	**0**				
Deltafonds												
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	11.643	40.152	40.152	40.152	40.152	40.152	40.152	–	–	–	9, 31
	Totaal Subsidies Deltafonds	**32.798**	**57.215**	**70.628**	**62.957**	**53.412**	**41.382**	**40.152**				

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.

– 14. De regeling wordt volgens planning nog in 2024 gepubliceerd.
– 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.
– 22. Er wordt een verlenging van de regeling verwacht voor de jaren 2026-2030.
– 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 210 Wettelijke grondslagen subsidieverleningen

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
Artikel 11 Integraal Waterbeleid		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 125.000**
€ 125.000	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> 2025:**	**€ 15.306.000**
€ 4.255.000	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid	Voor het verrichten van wetenschappelijk onderzoek als input voor verkeersveiligheidsbeleid van IenW en alle overige stakeholders.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 4.199.000	Vereniging 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
€ 820.000	Stichting TeamAlert	Voor het leveren van een actieve bijdrage aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 150.000	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor activiteiten ter ondersteuning van decentrale overheden bij het risico gestuurd werken ten behoeve van de verkeersveiligheid.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 97.000	Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie	Voor het formuleren en actueel houden van rijvaardigheidsadviezen bij medicijnen op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten.	14.02 Verkeersveiligheid
€ 807.000	Vereniging Fietsersbond	Voor de belangenbehartiging voor fietsen.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 441.000	Stichting Dutch Cycling Embassy	Voor de internationale profileringvan Nederland als fietsland	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 262.000	Stichting Landelijk Fietsplatform	Voor de coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 375.000	Stichting Wandelnet	Voor de coördinatie en monitoring van het landelijk wandelroutenetwerk en de belangenbehartiging voor wandelen en lopen	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 250.000	Stichting Coalitie Anders Reizen	Voor ondersteunende activiteiten ten behoeve van het verduurzamen van zakelijke mobiliteit van werkgevers	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 100.000	Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A.	Voor de financiële administratie en het beheer, zoals voortvloeit uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer tussen Nederlandse ov-concessieverleners	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 1.200.000	St. Platform 31	Voor het programmamanagement deelmobiliteit	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 1.250.000	Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur	Voor uitvoering van onderzoeken en deelname aan diverse werkgroepen van de NAL.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 700.000	Stichting ElaadNL	Voor uitvoering van onderzoeken en deelname aan diverse werkgroepen van de NAL.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
€ 400.000	Vereniging Elektrische Rijders ("VER")	Voor uitvoering van onderzoeken en deelname aan diverse werkgroepen van de NAL.	14.03 Slimme en duurzame mobiliteit
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 3.734.000**
€ 407.000	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover)	Voor beleidsondersteuning aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover). Ook in de periode 2025 – 2027 zal jaarlijks maximaal € 0,4 miljoen verstrekt worden voor beleidsondersteuning.	16.01 OV en Spoor
€ 263.000	Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken.	Voor het in stand houden van het tweedelijns OV klachtenloket . Ook in de periode 2025 – 2027 zal jaarlijks maximaal € 0,3 miljoen verstrekt worden aan deze stichting voor het in stand houden van het tweedelijns OV klachtenloket.	16.01 OV en Spoor

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 239.000	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor de uitvoering van de OV Klantenbarometer 2024. De OV-Klantenbarometer is het nationale klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer in Nederland. Het omvat het regionale stads- en streekvervoer en sinds 2018 ook het personenvervoer op het hoofdrailnet en de Friese Waddenveren. Ook in de periode 2025 – 2028 zal jaarlijks maximaal € 0,25 miljoen verstrekt worden voor de OV-klantenbarometer.	16.01 OV en Spoor
€ 340.000	Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteit)	Om de gezamenlijke activiteiten voor de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), Stationstopologie, Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON), Dashboard Deur-tot-Deur en de Staat van het OV optimaal uit te kunnen voeren.	16.01 OV en Spoor
€ 339.000	Trans Link Systems B.V.	Voor de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer aan Trans Link Systems B.V. Ook in 2026 zal subsidie verstrekt worden voor de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer voor maximaal € 0,12 miljoen.	16.01 OV en Spoor
Artikel 17 Luchtvaart		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 2.284.000**
€ 1.153.000	Maatschappelijke Raad Schiphol	IenW draagt in de jaren 2023 t/m 2026 financieel bij aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, maatschappelijke- en brancheorganisaties, en experts met als doel om de dialoog te faciliteren over het Schipholbeleid, het ministerie en Schiphol gevraagd en ongevraagd te adviseren en belangen en perspectieven van de omgeving te kanaliseren.	17.01 Luchtvaart
€ 68.000	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
€ 74.000	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 €74.000	17.01 Luchtvaart
€ 74.000	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 €74.000	17.01 Luchtvaart
€ 74.000	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 €74.000	17.01 Luchtvaart
€ 48.000	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
€ 288.000	Dutch Carribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)	Voor een deel van de kosten van de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. Het bedrag is exclusief eventuele koersverschillen.	17.01 Luchtvaart
€ 186.000	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
€ 46.000	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
€ 69.000	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor de instandhouding van het Luchthaven Eindhoven Overleg.	17.01 Luchtvaart
€ 66.000	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven.	17.01 Luchtvaart

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 138.000	Stichting Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport	Voor leefbaarheidsprojecten in de omgeving van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.	17.01 Luchtvaart
Artikel 18 Scheepvaart en Havens		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 34.449.000**
€ 25.701.000	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor is de inrichting en het beheer van een programmabureau en het ontwerpen, operationaliseren en beheren van een digitaal platform ten behoeve van het Maritiem Masterplan De activiteiten voor het programmabureau en het digitale platform worden uitgevoerd van 2025 tot en met 2029.	18.01 Maritiem
€ 2.748.000	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 2025 tot en met 2029.	18.01 Maritiem
€ 3.000.000	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 wordt gestart met voorbereidende werkzaamheden. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2025 tot en met 2030.	18.01 Maritiem
€ 3.000.000	Stichting Projecten Binnenvaart, onderdeel Expertise- en innovatiecentrum binnenvaart (EICB)	In het voorstel over de aanwending van de extra middelen voor verduurzaming van de binnenvaart is voorzien in een programma-aanpak om kennisopbouw en kennisdeling met betrekking tot de energietransitie in de binnenvaart te faciliteren. Met een subsidie aan het EICB kan met de relevante stakeholders een programma worden ingericht. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2025 tot en met 2030.	18.01 Maritiem
Artikel 21 Circulaire Economie		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 5.877.000**
€ 750.000	Stichting TKI CLICKNL	Voor het programma CIRCO	21.05 Duurzame productieketens
€ 67.000	Stichting Repair Café	Voor de ondersteuning van een betere infrastructuur voor repair.	21.05 Duurzame productieketens
€ 550.000	Stichting Het Groene Brein	Voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.	21.05 Duurzame productieketens
€ 550.000	VNO-NCW/MKB-Nederland	Voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.	21.05 Duurzame productieketens
€ 30.000	Stichting DSFW Foundation	Voor (het optimaliseren van) de informatieverstrekking aan consumenten over de beschikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mode aan aan Stichting Dutch Sustainable Fashion Week (DSFW) Foundation.	21.05 Duurzame productieketens
€ 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 productieketens
€ 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 productieketens
€ 30.000	Stichting Springtij Nederland	Voor de organisatie van het Springtij Forum 2025 en daaraan gerelateerde projecten.	21.05 Duurzame productieketens
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 9.040.000**
€ 8.780.000	Vereniging Omgevingsdienst NL	Voor innovatieprojecten voor de meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2025-2028. De agenda zorgt voor een impuls voor een adequate en gecoördineerde uitvoering van taken inzake externe en omgevingsveiligheid, teneinde goed toegerust te zijn op bestaande en toekomstige ontwikkelingen door middel van innovatieprojecten.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport
€ 260.000	Stichting Veiligheid NL	Voor de monitoring veiligheid vuurwerk bij de jaarwisselingen en een lesprogramma omtrent veiligheid vuurwerk voor basisscholen.	22.03 Veiligheid bedrijven en transport
Deltafonds Artikel 7 Investeren in Waterkwaliteit		**Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2025:**	**€ 6.035.000**
€ 325.000	It Fryske Gea	Voor de beheer- en onderhoudskosten van de gerealiseerde PAGW-maatregelen in de Makkumernoordwaard voor een periode van 10 jaar (2025-2035).	DF 7.02 Overige investeringen waterkwaliteit

Maximum bedrag	Ontvanger[1]	Toelichting	Artikelonderdeel
€ 3.600.000	Stichting LTO Programma's en projecten	Voor de facilitering van het Deltaprogramma Agrarisch Waterbeheer voor de jaren 2025, 2026 en 2027.	DF 7.03 Studiekosten waterkwaliteit
€ 2.110.000	Stichting Aeres	Voor het project e-DNA KRW Maatlat vis over de periode 2024 t/m 2028.	DF 7.03 Studiekosten waterkwaliteit

1 Beoogde ontvangers kunnen geen rechten ontlenen aan bovengenoemde begrotingsvermeldingen.

6.6 Bijlage 6: 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, 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, vrachtwagenheffing en tijdelijke tolheffing, 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 toelichting 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 toelichting 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.

Tabel 211 Water en Bodem

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Integraal Waterbeleid	Algemeen Waterbeleid	Ex-post synthese: Artikel 11 Integraal Waterbeleid	2026	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
		Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	2024	lopend	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.	11
	Waterkwaliteit	Monitoring: Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	2024	lopend	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	lopend	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
		Monitoring: Evaluatie Programma Noordzee	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
		Monitoring: Jaarevaluatie drinkwatertarieven	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	Ex-post: Evaluatie Waterwet, 5 artikelen t.a.v. waterveiligheid	2024	lopend	De evaluatie van Waterwet artikel III is eind 2021 naar de Kamer gestuurd.	11
		Monitoring: Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	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

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
		Ex-post: Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid Ijsselmeergebied	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
		Ex-durante: instrumenten Maas	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	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
Bodem en Ondergrond	Bodem	Ex-post synthese: Artikel 13 Bodem	nog niet gepland	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 2021.	13
		Ex-post: Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	2022	afgerond	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
		Ex-ante: onderzoek visie bodemherstel	2025/2026	te starten	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
		Ex-post: doeltreffendheid specifieke uitkeringen meerjarenprogramma bodem	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
		Ex-post: Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	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

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
	Klimaatadaptatie	Ex-post: wijziging van de Waterwet (5/2/2020), waarvan evaluatie Impulsregeling Klimaatadaptatie onderdeel uitmaakt.	Vóór 1 juli 2025	te starten	Het doel van de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie is om de uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen door decentrale overheden te versnellen. IenW heeft voor deze regeling € 200 miljoen beschikbaar gesteld via het Deltafonds. Alle 45 werkregio's hebben afgelopen drie jaren aanvragen ingediend, waarbij is voldaan aan de afgesproken co-financiering (1/3 deel rijk, 2/3 deel decentrale overheden). Klimaatadaptatie maatregelen kunnen worden uitgevoerd tot eind 2027. Het beschikbare rijksbudget is bijna geheel benut. Daarmee is aan dit hoofddoel voldaan. Voor 1 juli 2025 zal een evaluatie van de Impulsregeling Klimaatadaptatie plaatsvinden, als onderdeel van de evaluatie van de wijziging van de Waterwet uit 2020.	DF

Onderstaand wordt per beleidsthema nader ingegaan op de verwachte inzichten die worden opgedaan uit de verschillende evaluatieonderzoeken en hoe deze inzichten zullen worden gebruikt in het vervolg van het beleid.

Beleidsthema Algemeen Waterbeleid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
In de programmering van het evaluatieonderzoek op het thema Water wordt toegewerkt naar het ex post synthese onderzoek Integraal Waterbeleid in 2026. Het streven is om de ingezette beleidsinstrumenten van het waterbeleid zoveel mogelijk voor dat moment ook geëvalueerd te hebben op doeltreffendheid en doelmatigheid. Hiermee wordt niet alleen een beeld verkregen van de effectiviteit van het beleidsinstrumentarium, maar ook van de werking en de uitvoering ervan.

De Staat van Ons Water is een gezamenlijke rapportage van de partners van het Bestuursakkoord Water (BAW): het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Unie van Waterschappen, VNG, IPO en Vewin. Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar.

Met de hierboven vermelde onderzoeken worden de beleidsdoelen op met name artikel 11.01, 11.03 en artikel 1 van het Deltafonds geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De informatie uit de ex ante onderzoeken en de vergaarde informatie uit het synthese onderzoek zullen worden gebruikt bij de uiteindelijke vormgeving van het Nationale Waterprogramma in 2027.

Beleidsthema Waterkwaliteit
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Met het KRW-impulsprogramma willen Rijk en regio samen met een stevige, aanvullende inzet op het uitvoeren van verbeteracties voldoen aan de eisen van de KRW in 2027. De focus van het KRW-impulsprogramma is in de eerste plaats om te zorgen dat provincies, waterschappen, gemeenten en Rijk alle afgesproken maatregelen uit de stroomgebiedsbeheerplannen 2022-2027 tijdig uitvoeren. In de tussenevaluatie KRW in 2024 gaat het om het bepalen van de te bereiken toestand, prognoses over de effectiviteit van maatregelen

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. Om het Schelde-estuarium goed te beheren is inzicht nodig in de manier waarop water, zand en slib dit overgangsgebied van rivier naar zee vormen. Er wordt onderzocht hoe goed we beschermd zijn tegen stormvloeden, toegankelijk zijn voor scheepvaart en of er voldoende ruimte wordt gegeven aan de natuur.

Ten behoeve van het programma Noordzee zal een tussenevaluatie worden uitgevoerd naar de werking en effectiviteit van het beleid. De focus hierbij zal liggen op de voortgang van de doelen en toetsing van de beleidstheorie, zoals deze in 2023 is opgesteld.

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. De evaluatie op drinkwatertarieven wordt jaarlijks gedaan en geeft inzicht in de kostenopbouw van de drinkwatertarieven en het gerealiseerde bedrijfsresultaat over de wettelijke drinkwateractiviteiten.

Met de hierboven vermelde onderzoeken worden de beleidsdoelen op zowel artikel 11.04 als artikel 7 van het Deltafonds geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De inzichten uit de tussenvealuatie KRW zullen gebruikt worden om het resterend handelingsperspectief te bepalen daar waar het verwachte doelbereik tekortschiet. Ook zal het KRW-impulsprogramma op basis van een goede motivering naar de uitzonderingsmogelijkheden bij het niet voldoen aan de doelen kijken. Met dit KRW-impulsprogramma wordt de huidige KRW-inzet gecontinueerd en wordt er een aanvullende inzet gerealiseerd.

De kennis uit de evaluatie van de NL/VL samenwerking in het schelde estuarium zal worden gebruikt bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van het verdrag.

De tussenevaluatie programma Noordzee zal gebruikt worden ten bate van het volgende Programma Noordzee (2028-2033).

Beleidsthema waterveiligheid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
De evaluatie van de Waterwet in 2024 komt voort uit wijzigingen van de Waterwet in 2014 en 2017. In 2014 had de wijziging betrekking op de doelmatigheid en bekostiging hoogwaterbescherming. In 2017 had de wijziging betrekking op de nieuwe normering primaire waterkeringen. De werking van de wetswijzigingen in de praktijk wordt geëvalueerd.

Bij de beoordeling van de jaarlijkse kustlijn ten opzichte van de basiskustlijn wordt op basis van jaarlijkse metingen en de daaruit volgende trend bepaald of sprake is van verandering van kustlijn.

Met de subsidieregeling bevaarbaarheid IJsselmeergebied wordt beoogd om vaarroutes en jachthavens beschikbaar te houden voor de recreatievaart. Met het onderzoek wordt inzicht verkregen in het gebruik en de effectiviteit van de regeling die in 2020 is gestart

Via de tweede tussenevaluatie worden vervolginzichten verkregen in de doeltreffendheid en de effecten van de subsidieregeling van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)in de praktijk.

Voor de instrumenten Maas is de afgelopen jaren geïnvesteerd in maatregelen om de beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder te maken tegen overstromingen. in de evaluatie zak gekeken worden naar de voortgang van de maatregelen.

Met de hierboven vermelde onderzoeken worden de beleidsdoelen op met name artikel 11.02 als artikel 1 van het Deltafonds geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De evaluatie van de Waterwet in 2024 komt voort uit wijzigingen van de Waterwet in 2014 en 2017. De werking van de wetswijzigingen in de praktijk wordt geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie worden eventueel wijzigingen in de Waterwet voorbereid.

Op basis van de verkregen informatie uit de monitor kustlijn kan worden bepaald of maatregelen zouden moeten worden overwogen.

De verkregen inzichten uit de evaluatie subsidieregeling bevaarbaarheid IJsselmeergebied zullen worden gebruikt bij de vormgeving van eventueel vervolgbeleid.

De inzichten uit de vervoolgevaluatie HWBP zullen worden gebruikt om tot verbetering van de subsidieregeling en daarmee doelmatiger uitvoering van het HWBP te komen.

Met de eerste tussenevaluatie Instrumenten Maas in 2026 zal worden onderzocht wat de voortgang is in de maatregelen en welke bijsturing nodig is bij de vervolgaanpak.

Beleidsthema Bodem
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Met het ex ante onderzoek 'visie op bodemherstel' zullen inzichten worden vergaard over hoe beleid effectief vorm te geven en dit vervolgens adequaat te monitoren.

Sinds enkele jaren wordt het meerjarenprogramma bodemsanering uitgevoerd met specifieke uitkeringen (inmiddels een meerjarige regeling), als opvolging van de decentralisatie-uitkeringen die hiervoor voorheen werden gebruikt. Met het onderzoek wordt beoogd om inzicht te krijgen in de effectiviteit van het instrument specifieke uitkering voor dit doel.

Herijking van het bodembeleid Met de evaluatie van het bodemregelgeving wordt beoogd inzicht te verkrijgen in de knelpunten tussen regelgeving, beleid en de praktijk.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De inzichten uit het onderzoek «visie op bodemherstel» zullen als input dienen bij de verdere uitwerking van het beleid.

Met het onderzoek op het meerjarenprogramma bodemsanering kunnen inzichten verkregen worden hoe de resterende looptijd van het meerjarenprogramma het beste kan worden gefinancierd, mede in het licht van de wens tot vermindering van het aantal specifieke uitkeringen.

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 rapportage/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen. Binnen het hoofdthema Mobiliteit (alsook Luchtvaart en Maritiem) draagt de Mobiliteitsvisie 2050 verder bij aan de samenhang tussen de beleidsterreinen. Naast onderstaan onderzoek doet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek op basis waarvan IenW beleid kan ontwikkelen. Elk jaar publiceert het KiM in januari een programma met een overzicht van de projecten op haar website.

Tabel 212 Mobiliteit

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Wegen en Verkeersveiligheid	Algemeen Wegen	Ex-post synthese: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2024	lopend	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 2016 – 2022.	14
		Monitoring: Rapportage Rijkswegennet	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
	Verkeersveiligheid	Ex-ante: halvering verkeersslachtoffers	2024	lopend	Naar aanleiding van de uitkomsten van de SWOV-studie «Kiezen of delen» wordt gekeken of een extra stap mogelijk is. Er wordt gekeken hoe betaalbaar, uitvoerbaar en haalbaar de extra maatregelen zijn. Daarnaast is de aandacht gericht op voldoende draagvlak in de samenleving, waarbij ook het samenspel met andere overheidsdoelen van belang is.	14
		Ex-durante: Evaluatie Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030	2025	te starten	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.	14
		Monitoring: Staat van de Verkeersveiligheid	Jaarlijks	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	Voortgangsrapportage Nationale agenda laadinfrastructuur	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)	Jaarlijks tot 2030	lopend	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd.	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
		Jaarlijkse werkgeversenquête	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 SEPP	2024	lopend	Conform afspraak uit het Klimaatakkoord vindt de evaluatie van de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) in 2024 plaats. De regeling is bedoeld om Nederlanders handelingsperspectief te bieden om bij belangstelling over te stappen op elektrische auto's. De regeling doelt op kleinere compacte (familie-)auto's die voor iedereen interessant zijn en geldt voor zowel nieuwe als ook gebruikte elektrische auto' s. Daarnaast geldt de regeling alleen voor particulieren. Duurdere elektrische auto' s zijn uitgesloten van de regeling.	14
		Evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer	2025	te starten	Evaluatie of invoering van ZE zone voor touringcars per 2027 opportuun is.	14
		Draagvlakonderzoek duurzame mobiliteit onder de Nederlandse bevolking	Jaarlijks	lopend	Onderzoek naar draagvlak voor duurzame mobiliteit onder Nederlanders. Vragen als wat weten Nederlanders over duurzamer reizen, willen Nederlanders duurzamer reizen en kunnen Nederlanders duurzamer reizen.	14
		Evaluatie routekaart en convenant SEB	2025	te starten	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, CO2 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)
	Fiscale regelingen: eindevaluatie klimaatakkoord mobiliteit	Lange termijn verkenning toekomst autobelastingen & duurzame mobiliteit	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	Fietsmonitor	Jaarlijks	lopend	Jaarlijkse monitoring doelstelling 100.000 extra fietsforenzen in 2025	14
		Ex-post: Evaluatie Investering fietsenstallingen bij ov-stations	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
Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing	Vrachtwagenheffing	Ex-ante: Effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis	2024	lopend	Conform art. 12, vierde lid, maakt het meerjarenprogramma zichtbaar in welke mate de maatregelen efficiënt en effectief bijdragen aan innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. De effectstudie vormt een actualisatie van de ex-ante effectstudie die plaatsvond in 2023.	MF
		Ex-ante: Vervolgonderzoek ERS (Electric Road Systems)	2024	lopend	Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 18 mei 2022 zijn twee verkenningen uitgevoerd naar ERS in Nederland. Hieruit bleek dat ERS in potentie een belangrijke bijdrage kan leveren aan de	MF

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
					verduurzaming van de vrachtwagensector. Ook is nader onderzocht wat het draagvlak voor ERS in de samenleving is. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 13 juni 2023, heeft het ministerie opdracht gegeven tot een vervolgonderzoek naar de haalbaarheid op de twee concrete ERS-trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én vanaf de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. Daarbij wordt gekeken naar de technische en financiële haalbaarheid. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het najaar van 2024 verwacht.	
		Ex-durante: Monitoring uitwijkend verkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing	2026	te starten	Een jaar voor de invoering van de vrachtwagenheffing zal een nulmeting voor een monitor van uitwijkend vrachtverkeer starten. Dit eventuele uitwijkend verkeer bestaat uit heffingsplichtige vrachtwagens die wegen vermijden waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen met wegen waar geen heffing geldt. 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering van de vrachtwagenheffing zullen monitoringsgegevens geëvalueerd en gerapporteerd worden. Uit de evaluaties zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan kan bekeken worden of er maatregelen genomen moeten worden.	15
		Ex-durante: Verslag aan Staten-Generaal	2030	te starten	Eerste van vierjaarlijks verslag na de invoering van de vrachtwagenheffing over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. De invoering van de vrachtwagenheffing staat gepland in 2026.	15
		Ex-durante: Verslag aan de Europese Commissie	2030	te starten	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vijf jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten. Dit vormt één verslag met andere tolgelden en gebruiksrechten.	15
		Ex-post: Evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030	2030	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	Ex-durante: Verslag aan Staten-Generaal	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.	MF
		Ex-durante: Verslag aan de Europese Commissie	2025	te starten	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vijf jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten. Dit vormt één verslag met andere tolgelden en gebruiksrechten.	MF
Openbaar Vervoer en Spoor	Algemeen Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post synthese: Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	2025	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 16 is in 2018 afgerond. De komende beleidsdoorlichting heeft betrekking op de periode 2017 – 2022.	16
	Spoor	Monitoring: Staat van de Infra 2025 ProRail	2025	te starten	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	16

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
		Ex-post: Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	2024	lopend	In 2024 wordt de huidige invulling van de groot project status (standaard na 5 jaar) van PHS geëvalueerd.	16
	Openbaar Vervoer	Ex-post: valuatie BVOV - TVOV	2025	te starten	Evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de beschikbaarheids- en transitievergoeding OV (2020 - nu). Afronding naar verwachting in 2025	16
		Monitor: Toekomstbeeld OV 2040	Jaarlijks	lopend	In deze monitor wordt jaarlijks onderzocht (T-2) in hoeverre de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn behaald.	16
	Fiscale regelingen	Reisaftrek OV	n.v.t.	n.v.t.	Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer voor woon-werkverkeer. Onder bepaalde voorwaarden mogen belastingplichtigen een forfaitair bedrag aan reiskosten voor per openbaar vervoer afgelegde woon-werkkilometers aftrekken in de inkomstenbelasting. Het forfait wordt verminderd met de ontvangen reiskostenvergoeding.	16
		Btw Verlaagd tarief Personenvervoer	n.v.t.	n.v.t.	Verlichting van de druk van omzetbelasting voor minder draagkrachtigen en stimuleren en ondersteunen van het openbaar vervoer. In plaats van het algemene btw-tarief geldt voor leveringen van diensten die betrekking hebben op vervoer van personen een verlaagde tarief. Hieronder valt onder meer het openbaar vervoer en vervoer per taxi.	16
		MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer	n.v.t.	n.v.t.	Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en taxivervoer. De MRB-vrijstelling geldt onder voorwaarden voor personenauto's die zijn bestemd om geheel of nagenoeg geheel te worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer of taxivervoer.	16
		Accijns verlaagd tarief voor diesel	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	16

Beleidsthema Netwerk, verkeersveiligheid en slimme en duurzame mobiliteit

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

De beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast zal de beleidsdoorlichting inzicht geven in de mogelijkheden om begrotingsartikel 14 verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?

We verwachten dat de inzichten uit de beleidsdoorlichting 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 14 en de daaraan gerelateerde artikelen van het Mobiliteitsfonds.

Beleidsthema Verkeersveiligheid

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

We verwachten dat de evaluatie inzicht geeft de voortgang van de uitvoering van de beschreven kernelementen in het SPV. Denk hierbij aan structurele aandacht voor verkeersveiligheid, het risico-gestuurd werken en de samenwerking tussen de partners.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?
We verwachten uit de evaluatie SPV 2030 verbeterpunten te herleiden zijn, die vervolgens door gemeenten, provincies, waterschappen, Rijk toegepast kunnen worden. Daarnaast biedt de evaluatie input voor de hernieuwde afspraken die worden gemaakt tussen de SPV-partners Rijk, provincies (IPO), gemeenten (VNG), vervoerregio's (MRDH en VRA) en waterschappen (UvW).

Beleidsthema 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.

De evaluatie SEPP (subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren) dient voor 3 onderzoeksvragen. Om terug te kijken: een evaluatie van plus-, aandachts- en verbeterpunten van de huidige regeling. Daarnaast is het een effectiviteitsanalyse: bepalen in hoeverre de subsidieregeling heeft bijgedragen aan haar doel, namelijk om de keuze voor een elektrische personenauto in de compacte middenklasse te stimuleren, door het prijsverschil tussen een EV en auto op fossiele brandstof te verkleinen. Ook gaat het om een verdelingsanalyse: er wordt in kaart gebracht welke inkomensgroepen het meest geprofiteerd hebben van het gevoerde stimuleringsbeleid.

De evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer geeft een inschatting of er voldoende laadinfra in en rond steden en bestemmingen beschikbaar is voor ZE touringcars. Daarnaast biedt het een overzicht van speciale voorzieningen die gemeenten willen treffen voor ZE touringcars en geeft het inzicht in de actuele meerkosten van beschikbare ZE touringcars t.o.v. diesel.

Draagvlakonderzoek duurzame mobiliteit onder de Nederlandse bevolking moet inzicht geven in hoeverre mensen kennis hebben over duurzame mobiliteit, ze duurzaam willen reizen en zij duurzaam kunnen reizen.

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.

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.

De kennis uit de SEPP evaluatie kan worden toegepast op andere toekomstige (subsidie) regelingen, gegeven de verwachte stop van de regeling in verband met het hoofdlijnenakkoord.

Op basis van de uitkomst van het Evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer wordt advies over invoering ZE zones voor touringcars per 2027 aan de bewindspersoon voorgelegd.

Draagvlakonderzoek duurzame mobiliteit onder de Nederlandse bevolking biedt handvatten voor beleid, voor te nemen maatregelen en de te voeren communicatielijn. Daarnaast kan ermee bepaald worden op welke doelgroepen er gericht moet worden.

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.

De fietsmonitor geeft de mogelijkheid om concrete beleidsdoelstellingen te monitoren, zoals het doel van de afgelopen kabinetsperiode om er 100.000 fietsforenzen bij te krijgen. 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.

Beleidsthema Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis zal inzicht bieden in te verwachte ingroei van het aantal emissievrije voertuigen in Nederland (inclusief hun inzet), de CO2-reductie, en de verminderde uitstoot van stikstof en fijnstof hierdoor voor de zichtjaren 2030 en 2040 als gevolg van het meerjarenprogramma verduurzaming en innovatie 2026-2030.

Er wordt een vervolg onderzoek gedaan naar het ERS. Het vervolgonderzoek zal inzicht geven in de technische en financiële haalbaarheid op de twee concrete ERS-trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én vanaf de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland.

De monitor uitwijkend verkeerd zal in 2026 uitgevoerd worden. Het onderzoek zal inzicht bieden in het (eventuele) uitwijkende verkeer van heffingsplichtige voertuigen. Uit de evaluaties van de monitoringsgegevens (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.

Het verslag aan de Staten-Generaal, zal vierjaarlijks aangeboden worden. Dit verslag geeft inzicht aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de vrachtwagenheffing, en de effecten van de wet VWH in de praktijk. Dit verslag zal ook aangeboden worden voor de Tijdelijke Tolheffing. Hiernaast zal ook verslaglegging plaats vinden naar de Europese Commissie. Deze verslaglegging zal inzicht geven in de tolheffingen en gebruiksrechten in Nederland. In dit verslag zullen andere tolheffingen en gebruiksrechten ook aan bod komen (Eurovignet, Kilttunnel, Westerscheldetunnel).

De evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zal inzicht bieden in de daadwerkelijke groei van het aantal emissievrije voertuigen in Nederland (inclusief hun inzet), de CO2-reductie, en de verminderde uitstoot van stikstof en fijnstof hierdoor voor de jaren 2026-2030 als gevolg van het meerjarenprogramma verduurzaming en innovatie.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid
De ex-ante effectstudie over het concept meerjarenprogramma kan aanleiding vormen voor aanpassingen van dit programma, dat de Minister van IenW voor de start van de vrachtwagenheffing zal vaststellen. Ook zal het dienen als richtinggevende ambitie voor de ex-durante en ex-post evaluatie.

Het vervolgonderzoek over het ERS wordt als volgt toegepast. Op basis van de twee eerdere verkenningen bleek dat ERS in potentie een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van de vrachtwagensector. De onderbouwing van twee concrete projecten ondersteunt de besluitvorming over de uitrol van ERS in Nederland.

Op basis van het monitoringsonderzoek uitwijkend verkeer kunnen maatregelen overwogen worden om uitwijk door heffingsplichtige voertuigen in de toekomst zoveel als mogelijk te voorkomen. Een van de mogelijke maatregelen is het toevoegen van wegvakken aan het heffingsnetwerk.

De inzichten uit het verslag aan de Staten-Generaal kunnen leiden tot bijstelling van de vrachtwagenheffing op het gebied van betrouwbaarheid, kostenefficiëntie, beheersbaarheid, flexibiliteit en gebruiksvriendelijkheid.

De inzichten uit het onderzoek meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zullen ingezet worden voor de vormgeving van het volgende meerjarenprogramma terugsluis.

Openbaar Vervoer en Spoor
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?
De periodieke evaluatie op Artikel 16 geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid in de periode 2017-2023. Daarnaast geeft de beleidsdoorlichting inzicht in de mogelijkheden om begrotingsartikel 16 nog verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. De uitkomsten van de beleidsdoorlichting zijn relevant voor alle thema's die zijn benoemd in het beleidsprogramma IenW: 1) leefbaarheid, 2) bereikbaarheid en 3) veiligheid.

Met het rapport 'ProRail Staat van de infrastructuur' geeft ProRail jaarlijks inzicht in de technische staat van de Nederlandse spoorinfrastructuur. ProRail beschrijft de technische staat van de infrastructuur aan de hand van drie indicatoren: leeftijd van de assets t.o.v. de restlevensduur; het aantal technische storingen per asset (ongeacht of deze storingen de treindienst hebben geraakt) en tot slot het aantal opgetreden veiligheidsincidenten die samenhangen met de technische staat van de infrastructuur. ProRail geeft op basis hiervan ook een totaaloordeel over de technische staat van de infrastructuur en hoe deze zich heeft ontwikkeld t.o.v. de vorige periode.

Bezien is of het handhaven van de Groot project status van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) inhoudelijk logisch zou zijn en of de informatievoorziening naar de Kamer verbeterd kan worden. Deze analyse is in het najaar van 2023 en voorjaar 2024 uitgevoerd in meerdere werksessies.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid
De uitkomsten van de periodieke evaluatie naar doeltreffendheid en doelmatigheid helpt ons de doelen en indicatoren op Artikel 16 beter te formuleren, en vergroot daarmee de transparantie van het beleid in de begrotingsteksten. De uitkomst zal 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 periodieke evaluatie kan input vormen voor de mobiliteitsvisie en het IBO publiek vervoer.

ProRail ontvangt subsidie van IenW voor de instandhouding (exploitatie, onderhoud en vernieuwing) van het spoornetwerk. De rapportage 'Staat van de infrastructuur' is een belangrijke pijler in het beeld over de toestand van de infrastructuur en hoe die zich jaar op jaar ontwikkeld. Het beeld van die ontwikkeling speelt een rol in de besluitvorming over de allocatie van financiële middelen voor instandhouding.

Vanuit IenW en in lijn met de voorstellen van de programmaorganisatie is de Kamer geadviseerd om de Groot project status te handhaven en de voortgangsrapportages overzichtelijker en beknopter vorm te geven. De kamer heeft aangegeven de status te handhaven en hierbij de uitgebreidere rapportages te willen ontvangen. De evaluatie is hiermee afgerond.

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 213 Luchtvaart en Maritiem

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
Luchtvaart	Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed	Monitoring: Draagvlakonderzoek Luchtvaart	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 2023 is december 2023 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2023-2024, 31 936, nr. 1133).	17
		Ex-post: Periodieke rapportage Artikel 17 luchtvaart	2024	lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. Het doel is om inzicht te krijgen in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder begrotingsartikel 17 Luchtvaart en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot.	17
		Monitoring: Monitoring en evaluatie van de Uitvoeringsagenda luchtvaartnota 2020-2050	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, in 2024 en de volgende in 2026.	17
	Veilige Luchtvaart	Ex-post: Systeemmonitor luchtvaartveiligheid	Jaarlijks	lopend	Er is een systeemmonitor voor luchtvaartveiligheid ontwikkeld, die het functioneren in beeld brengt van het totale stelsel van beleid, toelaten en toezicht, operatie en reflectie. In eerste aanleg ligt de focus op Schiphol en later op de hele Nederlandse luchtvaart. De systeemmonitor met peildatum 1 januari 2023 is in juli 2023 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2022-2023, 29 665, nr. 476).	17
		Monitoring: Staat van de Luchtvaart	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 2023 is in april 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2023-2024, 31 936, nr. 1152).	17
		Ex- durante: Evaluatie NLVP	2026	te starten	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) heeft een looptijd van 2020 – 2024. In het NLVP staat dat de uitvoering van het NLVP in 2023 wordt geëvalueerd. Het afdelingshoofdenoverleg DGLM/ILT heeft op 15 februari 2023 ingestemd met het uitstellen met een jaar van de evaluatie en de publicatie van de volgende NLVP ook een jaar uit te stellen om beter aan te sluiten met verwachte internationale eisen aan het NLVP in annex 19, amendment 2, welke uiterlijk in 2026 moeten zijn geïmplementeerd.	17
		Ex-post: Derde externe/ onafhankelijke onderzoek opvolging OVV aanbevelingen veiligheid Schiphol	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	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
					Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft besloten een (vervolg)evaluatie uit te voeren van de opvolging daarvan.	
		Ex-durante: Het reduceren van het risico op een aanvaring met vogels en andere dieren	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 op een aanvaring met deze diersoorten te voorkomen. Hierbij gaat het om zowel preventieve (vegetatie- en waterbeheer) alsmede repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effectiviteit hiervan.	17
		Ex-post: Evaluatie Convernant 2020-2024	2024	lopend	Om het risico op deze vogelaanvaringen zo klein mogelijk te maken bestaat sinds 2012 het Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol met afspraken over maatregelen met de meest betrokken partijen. De huidige afspraken lopen tot 31 december 2024. Doelstelling van de evaluatie is het huidige Convenant te evalueren en het aanleveren van een onderbouwing voor het nieuwe Convenant.	17
	Nederland goed verbonden	Monitoring: Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	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 2023 is de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2022-2023, 3 1936, nr. 1056).	17
		Monitoring: Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	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 december 2023 is de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2022 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2023-2024, 31 936, nr. 1140).	17
	Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving	Ex-ante: onderzoeken in het kader van de luchthavenbesluiten	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	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
					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.	
		Ex-ante: Toekomst vaste GA-locaties	2024	lopend	Komende jaren zal via het GA jaarwerkplan de prioritaire dossiers bepaald worden. Vanuit IenW zal er ondersteuning geleverd worden in het vraagstuk m.b.t. vliegtaks voor bepaalde onderdelen van de luchtvaart. Daarnaast zal er verder onderzocht worden hoe maatschappelijke vluchten gefaciliteerd kunnen blijven worden in de toekomst. Vanaf 2024 start een traject gericht op het toekomst vast accommoderen van valschermspringers, passend binnen de kaders van de Luchtruimherziening. Hierbij vormen het rapport "Toekomst vaste GA-locaties (TGAL) en eerder onderzoek het uitgangspunt.	17
		Ex-ante: Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol (voorheen: reductie nachtvluchten Schiphol)	2024	lopend	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.	17
		Ex-ante: Onderzoek Slotmobiliteit Schiphol	2024	lopend	Slotschaarste stuwt de vraag naar slots op de secundaire markt op. Immers: als er voldoende slots beschikbaar zijn in de slot pool, vervalt de noodzaak tot secundaire slothandel. De vraag naar slots zal met het Hoofdlijnenbesluit Schiphol naar verwachting alleen maar toenemen, en markttoegang voor nieuwe toetreders en/of het uitbouwen van bestaande frequenties wordt verder bemoeilijkt. Secundaire slothandel gaat over de handel in slots ná de primaire allocatie van slots door de slotcoördinator aan luchtvaartmaatschappijen. Daarmee biedt secundaire slothandel een alternatief voor luchtvaartmaatschappijen om toch slots (en dus: markttoegang) te kunnen bemachtigen, zij het tegen betaling. Deze extra vorm van markttoegang kan een reden zijn om een systeem van secundaire slothandel in te richten, onder meer met het oog op het bevorderen van concurrentie en geopolitieke discussies op grond van bilaterale en multilaterale luchtvaartverdragen. De opdracht betreft het adviseren over de verschillende vormen van slotmobiliteit, en welke daarvan het meest geschikt zouden zijn voor Schiphol.	17
	Duurzame luchtvaart	Ex-ante: Onderzoeken ter ondersteuning van beleidsaanpak niet-CO2 klimaateffecten	2025	te starten	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).	17
		Ex-ante: Aanvullend onderzoek voor beleidsopties met betrekking tot de technologiesporen uit de innovatiestrategie	2025	te starten	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
		Ex-durante: Tussenevaluatie Luchtvaart in Transitie	2025	te starten	Een tussenevaluatie naar de governance en doelstellingen van Luchtvaart in Transitie.	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
	Fiscale regelingen	Accijns vrijstelling gebruik van kerosine in het internationale luchtverkeer	n.v.t.	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	n.v.t.	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	n.v.t.	n.v.t.	Bescherming de netwerkconnectiviteit van Nederland en voorkomen van dubbele belastingheffing, omdat transferpassagiers de vliegbelasting 2 keer zouden moeten betalen. Transferpassagiers betalen geen vliegbelasting op vliegtickets.	17
		BTW Nultarief internationaal personenvervoer	n.v.t.	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
Scheepvaart en Havens	Maritieme veiligheid	Ex-post: Evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen	2024	lopend	De evaluatie moet bijdragen aan de vormgeving en formulering van beleid voor een betere instroom in het nautisch onderwijs en positionering in de arbeidsmarkt. Het is een feitelijke terugkoppeling op hoe de huidige vrijstelling is geformuleerd.	18
		Ex-post: IMSAS-audit	2023-2024	lopend	De IMO IMSAS audit op het Koninkrijk is in maart 2023 uitgevoerd. Verbeterplannen worden opgesteld om zo wel te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het meerjarig verbeterprogramma loopt onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Voor Nederland betekent het een extra opgave op de volgende wijze: Nederland (ILT, vlag), BES en (mondeling toegezegde) ondersteuning aan de Caraibische landen. Efficiency in Nederland via Maritieme Autoriteit wordt bekeken.	18
	Infrastructuur	Ex-durante: Staat van de Infra RWS	Jaarlijks	lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurl ijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	18 en MF
	Klimaatmitigatie	Ex post Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020 – 2021	2024	lopend	Het betreft de evaluatie naar de doeltreffendheid en de effecten van deze subsidieregeling in de praktijk.	18
		Ex ante: Roadmap Brandstoftransitie	2024	lopend	Door RVO wordt in opdracht van IenW de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart opgesteld. Hierin worden de meest waarschijnlijke transitiepaden uitgewerkt voor verschillende vlootsegmenten, en wordt in kaart gebracht wat dit betekent voor de toekomstige brandstofmix in de zeevaart. Deze roadmap wordt opgesteld in samenwerking met	18

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
					partijen uit de gehele brandstofketen gericht op de zeevaart, van brandstofproducenten tot reders en havens.	
		Ex ante: Onderzoek naar data over emissies van zeevaart	2024	lopend	Er wordt nog een besluit genomen over het onder nationaal klimaatbeleid brengen van zeevaart. Na het nemen van dit besluit wordt de Kamer geïnformeerd en zal het onderzoek naar data over emissies van de zeevaart aan de Kamer worden aangeboden. Dit zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2024 plaatsvinden.	18
		Ex-ante: onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart	2024	lopend	Het kabinet heeft in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van duurzame zeeschepen, gericht op het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart. Het betreft de vroege fase van opschaling, waarin nog een aanzienlijke onrendabele top aanwezig is. Voor het vormgeven van een nieuw instrument heeft Rebel onderzoek uitgevoerd naar o.a. de benodigde kapitaal investeringen en de operationele meerkosten bij gebruik van duurzame aandrijftechnieken voor zeevaartschepen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn gebruikt bij het opstellen van een fiche ter uitwerking van de eerder genoemde reservering en als voorstel om op te nemen in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds.	18
		Ex post Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 en de subsidie aan Zero Emission Services	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 Groei Fondsproject (het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groei Fonds). 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	Ex-post: Evaluatie multimodale goederenbeleid	2024	lopend	Een evaluatie van het multimodale goederenvervoerbeleid is voorzien voor 2024, vijf jaar na de totstandkoming van hiervan via de Goederenvervoeragenda. Insteek daarbij is het bepalen van de bijdrage van de acties die sindsdien zijn opgestart om bij te dragen aan: 1) stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en versterken van multimodale knooppunten; 2) stimuleren van de digitalisering in het multimodale transportsysteem via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van data over het vervoer van goederen; 3) faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het transportsysteem; 4) praktische ruimtelijke doorvertaling hiervan op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transportstromen binnen Nederland.	18
	Algemeen	Ex-durante Economische en arbeidsmarkt maritieme en havenmonitor	Jaarlijks	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
		Ex-post synthese: Scheepvaart en Havens	2029	lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek 2022 (RPE 2022) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting	18

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel
					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.	
	Fiscale regelingen	Accijns vrijstelling gebruik van gasolie (voor binnenvaart)	n.v.t.	n.v.t.	Internationale concurrentiepositie. Exploitanten van commerciële schepen die aardgas als brandstof gebruiken voor de vaart op communautaire wateren komen in aanmerking voor teruggave van energiebelasting.	18
		Assurantiebelasting vrijstelling zeeschepen	n.v.t.	n.v.t.	Voorkomen van verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen. Verzekeringen van zeeschepen zijn vrijgesteld van de assurantiebelasting. Het gaat om cascoverzekeringen (het zeeschip zelf, niet de inhoud daarvan) en de risico's die de reder heeft door het varen van een zeeschip.	18
		Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	n.v.t.	n.v.t.	Versterken van het maritieme cluster, het bevorderen van werkgelegenheid verbonden aan het varen onder Nederlandse vlag en het versterken van de Nederlandse concurrentiepositie. Op verzoek van de belastingplichtige wordt, in afwijking van het algemeen systeem van winstbepaling in de IB en Vpb, de winst uit zeescheepvaart op basis van deze regeling forfaitair bepaald. Uitgangspunt hierbij vormt de tonnage van de schepen waarmee die winst wordt behaald. Als voor een schip voor de tonnageregeling wordt gekozen, geldt dit voor een periode van 10 jaar.	18
		Afdrachtvermindering zeevaart	n.v.t.	te starten	Zeevaartsector in staat stellen te concurreren op de internationale markt en zeevaartbedrijven aan ons land binden. Deze vermindering mag worden toegepast ter zake van het loon van zeevarenden die werken op een Nederlands schip. De vermindering bedraagt een vast percentage van het loon voor zeevarenden die in Nederland of in een ander EU- of EER-land wonen. Voor overige zeevarenden die onderworpen zijn aan de loonbelasting of premieplichtig zijn voor de volksverzekeringen is er een lager percentage vastgesteld.	18

Beleidsthema Luchtvaart

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

De periodieke rapportage van artikel 17 Luchtvaart is een syntheseonderzoek dat zich baseert op eerder uitgevoerde beleidsevaluaties om inzicht te krijgen in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot. De uit te voeren periodieke rapportage heeft betrekking op de periode 2016–2022 en sluit zodoende aan op de beleidsdoorlichting die de jaren 2009-2015 betrof (Kamerstukken II 32861, nr. 28). De periodieke rapportage beschouwt het gehele artikel 17. IenW heeft de inzet op het versterken van omgevingsmanagement als specifieke aandachtsgebied meegegeven voor de periodieke rapportage. Het resultaat van de periodieke rapportage en de bevindingen van de onafhankelijk deskundige zullen naar verwachting in de tweede helft van 2024 aan de Tweede Kamer worden aangeboden, voorzien van een beleidsreactie.

De aanbevelingen uit die laatste doorlichting alsmede de Luchtvaartnota 2020-2050 staan aan de basis van het nu lopende evaluatieprogramma. De SEA voor artikel 17 is ingedeeld aan de hand van de vier publieke belangen uit de Luchtvaartnota waarin een nieuwe koers is uitgezet naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld (Kamerstukken II 2020/21, 31936, nr. 820). 'Slim en duurzaam' is het uitgangspunt van de Luchtvaartnota. De luchtvaartsector

moet zorgen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. De negatieve effecten op mens, natuur en milieu moeten verminderen. Dit is een omslag in het luchtvaartbeleid. 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. Met het uitvoeren van verschillende ex-ante, ex-durante en ex-post onderzoeken draagt het evaluatieprogramma bij aan de invulling van de verschillende publieke belangen.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De periodieke rapportage geeft inzicht in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot.

De resultaten van de periodieke rapportage zullen inzichtelijk maken op welke beleidsterreinen zogenaamde «witte vlekken» bestaan; beleidsterreinen waar informatie ontbreekt om de doeltreffendheid en doelmatigheid te kunnen beoordelen. Het resultaat en de aanbevelingen van de periodieke rapportage zullen het vertrekpunt vormen voor een herijking van het evaluatieprogramma (de SEA) voor de begroting van 2026. Daarbij zal specifiek aandacht zijn voor de beleidsterreinen waarvoor de afgelopen periode onvoldoende informatie beschikbaar was om de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid inzichtelijk te maken

Beleidsthema Duurzame scheepvaart
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Op het gebied van klimaatmitigatie wordt het komende jaar gewerkt aan diverse prioriteiten. Het gaat hierbij om:

Implementatie van de Europese Fit-for-55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met NEa, RVO, RWS en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving[18].

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 op 1 december 2023 door het Kabinet is vastgesteld[19] en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart die het derde kwartaal 2024 met de Kamer wordt 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.

[18] CE Delft (2022) Kosten van 'Fit for 55' voor de Nederlandse zeevaart & -havens, Delft CE Delft (2022) Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping. A pathway towards 2050, Delft CE Delft (2021) Impacts of FuelEU Maritime on the Dutch maritime sector, Delft
[19] Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1319

Het onderzoeken en uitvoeren van interventies met als doel het reduceren van stikstofuitstoot in en rondom havens als gevolg van uitstoot van schepen.

Voor verschillende prioriteiten worden onderzoeken uitgevoerd en/of wordt er in bredere zin ingezet op kennisdeling. In 2024 worden o.a. de volgende rapporten opgeleverd:
– De Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart (inventariserend en agenderend)
– Onderzoek naar data over emissies zeevaart (CE Delft). Onderzoek naar de verdeelsleutel met betrekking tot het toewijzen van zeevaart emissies aan Nederland
– Afgerond in 2023: Onderzoek stimuleren zeevaart (Rebel) gericht op investeringen voor duurzame aandrijftechnieken.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart geeft een uitwerking van de meeste waarschijnlijk transitiepaden voor verschillende vlootsegmenten, en benoemt in bredere zin aandachtspunten voor marktpartijen en voor beleid.

Het onderzoek naar data over emissies in de zeevaart brengt in kaart welke verdeelsleutels mogelijk zijn om de emissies van zeevaart toe te schrijven aan landen.

Met diverse onderzoeken gericht op zero emissie voortstuwing en energiedragers in zeevaart wordt in kaart gebracht waar knelpunten in de uitrol kunnen worden weggenomen en waar innovatieve toepassingen opgeschaald kunnen worden. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart gericht op de voorwaarden en benodigdheden van een stimuleringsinstrumentarium voor de vroege fase opschaling om de transitie te maken naar een klimaatneutrale zeevaart. Dit onderzoek is in 2023 afgerond, de bevindingen worden meegenomen bij de uitwerking van een subsidieregeling gericht op de verduurzaming van zeevaartschepen vanuit het Klimaatfonds.

Beleidsthema Maritieme veiligheid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
De IMO IMSAS audit is in 2023 uitgevoerd op het Koninkrijk. Deze audit levert inzicht op in welke mate voldaan wordt aan de naleving van de internationale verplichtingen op algemeen, kust-, haven- en vlaggenstaatgebied voor alle landen binnen het Koninkrijk.

De evaluatie nationaliteitseis kapitein op Nederlands gevlagde zeeschepen moet inzicht bieden hoe de huidige vrijstellingsregeling in de praktijk wordt toegepast.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
In opvolging van het IMO IMSAS audit op het Koninkrijk van maart 2023 zijn in samenspraak met de landen verbeterplannen opgesteld en geaccordeerd. Dit verbeterpakket is unaniem gesteund door de vier verantwoordelijke ministers en wordt komende jaren praktisch ingevuld om de compliancy op de internationale verplichtingen te verbeteren.

De evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen draagt bij aan het verkrijgen van inzicht in de vrijstellingsregeling en kan worden gebruikt voor beleidsvorming in het nautisch onderwijs en de maritieme arbeidsmarkt.

Beleidsthema Infrastructuur
Welke kennis inzichten 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 er naar verwachting opgedaan?
In het multimodale goederenvervoerbeleid wordt gewerkt aan een multimodaal, efficiënt georganiseerd, duurzaam en veilig goederenvervoer anno 2050 dat de bevoorrading van economische en maatschappelijke activiteiten ondersteund.

Hiertoe wordt met een inzet op modal shift en digitalisering gewerkt aan een betere benutting van de mogelijkheden van het transportsysteem. Met de doorontwikkeling van buisleidingen als belangrijke modaliteit en de herpositionering van short sea shipping binnen het transportsysteem wordt het bestaande multimodale transportsysteem verder versterkt.

De evaluatie van het multimodale goederenbeleid geeft inzicht in de bijdrage van 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 eind 2024 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 wordt een beleidsevaluatie uitgevoerd naar de meerwaarde van deze maatregelen voor het realiseren van een multimodaal transportsysteem in 2050. De uitkomsten daarvan dragen bij aan de lange termijnvisie op de ontwikkeling van het multimodale transport en volgende versies van de Goederenvervoeragenda.

Milieu en Internationaal
Het hoofdthema Milieu en Internationaal in de IenW begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 19 Internationaal Beleid, artikel 20 Lucht en Geluid, artikel 21 Duurzaamheid en artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/beleidsdoorlichtingen vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen.

Tabel 214 Milieu en Internationaal

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
Lucht en Geluid	Geluid	Ex post: lokaal geluidbeleid	2025	te starten	In beeld brengen ontwikkelingen en resultaten	20
		Ex durante: effectonderzoek: interventies hinder	2024	Lopend	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen	20
		Ex post: bijdrageregeling sanering verkeerslawaai	2027	te starten	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20
		Verkenning: bronbeleid	2025	te starten	Uitgaven voor preventie en bronbeleid	14, 16 en 20
		Monitoring: Hinder en slaapverstoring	Jaarlijks	te starten	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring	20
		Ex post: geluidsregels	2029	te starten	Evaluatie van de werking van de geluidsregels in de Omgevingswet. Hierin wordt betrokken omgaan met afwegingsruimte.	20
		Ex post synthese: Geluid	2030	Lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek 2022 (RPE 2022) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 20, onderdeel Geluid, is afgerond in 2023 en betrof de onderzoeksperiode 2015–2021. De komende periodieke rapportage zal betrekking hebben op de periode 2022–2028	20
		Ex post Strategische evaluatie agenda	2025	Lopend	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC)	20
	Lucht	Ex-durante: SLA-maatregelen en UFP	2024	Lopend	Maatregelen uit het SLA dragen ook op een positieve manier bij aan het terugdringen van UFP-emissies. Rapport wordt in Q2 aan de Kamer aangeboden.	20
		Ex-ante: Onderzoek aanvullende maatregelen WHO-advieswaarden	2024	Lopend	Deze verkenning loopt nog en wordt dit jaar uitgebracht. De Kamer wordt hierover geïnformeerd bij de nieuwe Uitvoeringsagenda van het SLA.	20
		Ex-durante Monitoring voortgang Schone Lucht Akkoord	2024	Lopend	Voortgang op de geformuleerde doelen in het Schone Lucht Akkoord. Aanbieding is gepland in begin 2024. (PR: gepland voor de zomer 2024)	20
		Ex post synthese: Schone Lucht Akkoord	2026	te starten	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	20

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
					uitgebracht. Het NSL loopt tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.	
Duurzaamheid	Algemeen	Ex post synthese: CE beleid	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
		Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	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
	Textiel	Monitoring: Denim Deal	2024	Lopend	In 2020 is de Green Deal Circulaire Denim (Denim Deal) gesloten. Ondertekenaars hebben daarin aangegeven jaarlijks data aan te leveren over hun voortgang op de 3 afgesproken doelen gedurende de looptijd van de deal (tot eind 2023). In 2021 is een nulmeting opgeleverd waarin het vertrekpunt voor de doelen wordt geschetst. In de volgende jaren zal de voortgang daarop worden weergegeven. In juni 2024 wordt de laatste monitor aan de TK gestuurd.	21
		Verkenning: Reparatie	2024	Lopend	IenW overweegt om in samenwerking met Techniek Nederland een register op te zetten waarin reparateurs staan die de benodigde opleidingen hebben gedaan om als professioneel reparateur bekend te mogen staan. Om dit register ook echt te doen bijdragen aan meer reparatie, is het nodig te weten welke verwachtingen consumenten die een reparateur zoeken van zo'n register hebben en welke informatie erop te vinden moet zijn om ze ertoe aan te zetten voor reparatie te kiezen in plaats van vervanging van defecte apparaten. Daarop richt dit onderzoek zich.	21
	Plastic	Monitoring: Plastic Pact NL	2027	te starten	De monitor Plastic Pact Nederland over 2021 is op 3 april 2023 naar de Kamer gestuurd. De staatssecretaris heeft de stuurgroep gevraagd de aandachtspunten van de voortgangscommissie op te pakken.	21
		Ex-ante: Preliminary study into standardization of plastic reusable packaging	2024	Lopend	Het rapport stelt dat standaarden voor herbruikbare bekers op korte termijn mogelijk zijn, mits hier meer coördinatie op komt. Op dit moment wordt een standaard ontwikkeld voor herbruikbare bekers.	21
		Ex-ante: Pressure cooker trajectory supermarkets	2024	Lopend	SUPZero heeft concrete acties uitgewerkt die supermarkten gezamenlijk kunnen nemen om pre-competitief te werken aan plastic reductie en hergebruik. In 2024 wordt dit uitgewerkt in een «Reuse Roadmap 2030 voor supermarkten».	21
		Ex-ante: Wegwerp plastics	2024	Lopend	Gedragsonderzoek naar drivers en belemmeringen voor hergebruik bij de consument: bij de overgang naar hergebruik spelen consumentengewoonten en percepties een grote rol, men is gewend aan wegwerp. Dit onderzoek brengt in kaart hoe consumenten meegenomen kunnen worden om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met meer hergebruik.	21
	Afvalstoffenbeheer	Ex-ante: Onderzoek Afvalstof of product	2024	lopend	Onderzoek ten behoeve van overige acties uit de verkenningen uit 2021 op het terrein van de beoordeling van afvalstof of product (zie ook kamerbrief Opvolging verkenningen Taskforce Herijking Afvalstoffen, 1 maart 2021 (zie ook TK, 32 852-140). Dit ondersteunende onderzoek is naar verwachting nodig om verder uitwerking te geven aan de resterende acties uit de kamerbrief van 21 maart 2021. Het treffen het opstellen van diverse ministeriële regelingen en handreikingen en het inrichten van een kennisplatform voor	21

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
					omgevingsdiensten bij hun beoordeling van materiaalstromen om kennis op te doen en uit te wisselen. Momenteel wordt er zowel aan de ministeriële regelingen en handreikingen als aan de oprichting van het Kennisplatform gewerkt. Dat laatste samen met IPO, VNG en Omgevingsdienst NL.	
		Ex-ante: Onderzoek Circulair Materialenplan	2024	lopend	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan, brengt de m.e.r. de milieueffecten in beeld voor de belangrijkste nieuwe beleidsvoornemens die mogelijk een plek krijgen in het CMP. Speerpunt bij de m.e.r. vormt de hoogwaardige verwerking van materiaalstromen. Het m.e.r. onderzoek loopt nog. De resultaten en beleidsreactie daarop zullen samen met het ontwerp CMP in het najaar van 2024 naar de Tweede Kamer worden gezonden i.h.k.v de inspraakprocedure.	21
	Fiscale regelingen	Vrijstelling groen beleggen box 3	n.v.t.	n.v.t.	Kapitaal van particuliere spaarders en beleggers trekken en deze beschikbaar maken voor de financiering van risicovolle projecten die het milieu- en natuurbeleid ten goede komen en die anders niet zouden worden gerealiseerd. Op grond van deze regeling is een maximumbedrag aan groene beleggingen vrijgesteld van de rendementsgrondslag van de vermogensrendementsheffing. Beleggers met een fiscale partner hebben gezamenlijk recht op een vrijstelling dubbel dit maximumbedrag. Het bedrag van de vrijstelling wordt jaarlijks geïndexeerd.	21
		Heffingskorting groen beleggen box 3	n.v.t.	n.v.t.	Kapitaal van particuliere spaarders en beleggers trekken en deze beschikbaar maken voor de financiering van risicovolle projecten die het milieu- en natuurbeleid ten goede komen en die anders niet zouden worden gerealiseerd. De heffingskorting voor groene beleggingen sluit aan op de vrijstelling in box 3 voor groene beleggingen. De korting bedraagt van een percentage van het bedrag dat is vrijgesteld van de vermogensrendementsheffing.	21
		Milieu-investeringsaftrek (MIA)	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	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
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Algemeen	Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2025	te starten	de aanbevelingen uit de laatste Beleidsdoorlichting in 2018 zijn uitgevoerd en er is voldaan aan de Motie Koerhuis (…). Deze acties maken dat het beleidsartikel 22 beter gestructureerd is en er meer aandacht is voor een sluitende beleidscyclus. Specifieke vragen voor de nieuwe beleidsdoorlichting 2018-2024 zullen dan ook zijn: is de samenhang van de doelstellingen onder het artikel duidelijk, zijn de diverse dossiers voorzien	22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
					van beleid theorieën en wordt er voldoende data verzameld om doelmatigheid en doeltreffendheid te meten.	
	Veilige Omgeving	Ex-post: Programma Robuust Basisnet	2024	lopend	in 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water	22
		Ex-post: Project Aankoopregeling/ Basisnet	2025	te starten	de afgelopen 10 jaar is door RWS uitvoering gegeven aan de Beleidsregel verwerven van woningen langs Basisnetroutes. De opdracht nadert zijn eind. Een evaluatie moet inzichten opleveren over het proces. Mogelijk wordt er in de toekomst een nieuw project gestart., dan kunnen de leerpunten uit deze evaluatie meteen worden toegepast.	22
		Ex-post: COVID-Vuurwerkregeling	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	Ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2026	te starten	De evaluatie richt zich op de vraag op welke wijze de aanpak van asbestdaken is gerealiseerd	22
		Ex-durante: Cogem	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. In 2021 vond de laatste evaluatie plaats.	22
		Ex-durante: Impulsprogramma Chemische Stoffen	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	Ex-post: Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	2024	Lopend	Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (Kernenergiewet en onderliggende besluiten en regelingen) om na te gaan of het stelsel voldoende robuust is met oog op het bewerkstelligen van de ambities van het coalitieakkoord inzake kernenergie en afval.	22
		Ex-durante: ZBO-evaluatie ANVS	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
		Ex-durante: Financiële Zekerheidsstelling Ontmanteling	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	22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel
					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.	
	Uitvoering Milieuregelgeving	Ex-durante: VTH	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	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 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).	22
		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

Beleidsthema Lucht en geluid

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

In het beleidsprogramma IenW komt naar voren dat er slimme keuzes gemaakt moeten worden, nu het belang van een gezonde leefomgeving actueler is dan ooit. De voortgang van maatregelen uit het Schone Lucht-akkoord wordt dan ook systematisch gemonitord en geëvalueerd. De deelnemers rapporteren over de voortgang van de uitvoeringsplannen. Tenminste eens per drie jaar vindt een voortgangsmeting plaats van het SLA door het RIVM. Dit jaar vindt er weer een voortgangsmeting plaats. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Inzet is om 50% gezondheidswinst in 2030 te realiseren voor luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen, hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor

luchtkwaliteit. In 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden uitgebracht. In 2023 wordt onderzocht met welke tussenstappen naar deze nieuwe advieswaarden kan worden toegewerkt en welke aanvullende maatregelen effectief kunnen zijn om verdere gezondheidswinst te realiseren.

Deze onderzoeken worden uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de effecten van het gestelde en mogelijk toekomstig beleid. Tevens is er gekeken of het SLA-beleid ook een mogelijk positief of negatief effect heeft op het terugdringen van fijnstof-emissies. Ultrafijnstof is kleine fractie van fijnstof, waar nog veel over onbekend is. In het licht van onderzoeken die de afgelopen jaren zijn verschenen is aan Antea gevraagd om de maatregelen uit het SLA door te lichten op mogelijke effecten op ultrafijnstof-emissies. Ten derde wordt er onderzoek gedaan naar houtstook. Houtstook door particulieren staat volop in de belangstelling. Er is vorig jaar een onderzoek gepubliceerd naar mogelijkheden voor extra maatregelen in het kader van houtstookemissies. Dit jaar wordt de beleidsreactie daarop naar de Kamer gestuurd. Als laatste is er onder het thema luchtkwaliteit onderzoek gedaan naar de gevolgen van de voorgestelde richtlijn Luchtkwaliteit. De Europese Commissie heeft in oktober 2022 een voorstel gedaan voor een nieuwe richtlijn. Voor Nederland was het van belang om de gevolgen ervan in kaart te brengen om positie te kunnen bepalen over het voorstel. Dat onderzoek is in begin 2023 uitgevoerd en naar de Kamer gestuurd. Daaruit bleek dat met de toen beschikbare kennis de richtlijn grotendeels haalbaar leek. Kanttekeningen erbij zijn wel dat a) nog niet al het voorgenomen beleid (bijvoorbeeld klimaat- en stikstofbeleid) doorgerekend kon worden, en b) dat het erop lijkt dat op een aantal plaatsen het halen van de richtlijn nog lastig zou kunnen worden (bijvoorbeeld bij zeehavens, luchthavens en industriële gebieden). Omdat nog niet al het voorgenomen beleid meegerekend kon worden, maar dit mogelijk wel het verschil kan maken voor die knelpunten, overwegen we om het RIVM later dit jaar de doorrekening te laten herhalen.

De voortgangsmeting van het SLA laat zien of we op koers liggen om de doelen te behalen en of een herijking van de aanpak nodig of wenselijk is. Het geeft inzicht in welke mate de doelstellingen gerealiseerd worden. Daarnaast wordt onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en effecten van aanvullende maatregelen en om te bepalen op welke termijn en met welke tussenstappen naar de nieuwe WHO advieswaarden toegewerkt kan worden.

In 2022/23 heeft ook de beleidsdoorlichting geluid plaatsgevonden. In vervolg hierop zullen de komende jaren diverse onderzoeken en evaluaties uitgevoerd worden. Het doel van het geluidbeleid is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Geluidbeleid is maatschappelijk van groot belang; geluid van wegverkeer is bijvoorbeeld de belangrijkste bron van hinder in de woonomgeving. Het voorkomen en beperken van geluidhinder en trillingen is van direct belang voor de gezondheid van mens en milieu. De nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet treden in 2024 in werking. Met de koepels zijn afspraken gemaakt over monitoring van de effecten van bepaalde onderdelen van de nieuwe regels. Die afspraken worden ingevuld op basis van de eerste praktijksignalen uit de voorbereiding op het werken met de Omgevingswet. In 2023 en daarna wordt het advies van de WHO over geluid waar mogelijk vertaald in concrete maatregelen en waar nodig in specifieke wijzigingen van de regelgeving. Eventuele verbeteringen in het stelsel op basis van praktijksignalen worden in samenhang met dit WHO-traject bezien. Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn

met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet. De beleidsdoorlichting geluid uit 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2024 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2024 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder).

Bovenstaand is al op hoofdlijnen uiteengezet op welke terreinen er nieuwe inzichten opgedaan zullen worden. Daarbij gaat het met name over de werking in de prakrijk van het nieuwe stelsel voor regulering van geluid onder de Omgevingswet. Daarnaast zal onderzoek tot verdieping van inzichten leiden waar het gaat om de mate van hinderreductie die met saneringsmaatregelen wordt gerealiseerd.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?
De beleidsevaluaties worden uitgevoerd om het beleid aan te kunnen scherpen. 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.

Beleidsthema Duurzaamheid
Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?
Bij alle beleidsartikelen die primair onder het DG Milieu en Internationaal vallen is de interdepartementale (en vaak ook internationale) component nadrukkelijk aanwezig. Dit is ook reden geweest om vier jaar geleden een Publieke Waarde Scan voor circulaire economie uit te voeren. Deze naar Brits voorbeeld ontwikkelde ex-durante evaluatie heeft met meerdere stakeholders door verschillende 'lenzen' gekeken naar de veelheid van uitdagingen. Om het circulaire economie beleid verder te kunnen ontwikkelen is het van belang steeds vooruit te kijken. Deze Publieke Waarde Scan biedt hiervoor goede handvatten.

Op 3 februari 2022 is het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) aan de Kamer gestuurd. Met het NPCE zet het kabinet een volgende stap om te versnellen en op te schalen door meer focus op de voorkant van de keten, concrete doelen voor specifieke productgroepen zoals meubels en textiel en een mix van maatregelen (normerend, beprijzend en stimulerend).

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de effecten van beleidsinterventies uit het NPCE zijn en waar we ons in de transitie naar een circulaire economie bevinden. PBL is daarom in 2019 door IenW gevraagd om een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) te ontwikkelen. Dit is een tweejaarlijks product van het monitoringsprogramma, waarover PBL de regie voert. Monitoring is een belangrijk instrument om de voortgang van de 2050 doelstelling, een volledig circulaire economie in Nederland, in beeld te brengen. Met die monitoringskennis kan tussentijds worden bijgestuurd. De meest recente ICER is in januari 2023 gepubliceerd. In 2025 zal wederom een ICER uitkomen. 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 een generatietoets onderdeel uitmaken van de beleidscyclus. We onderzoeken nog hoe deze het beste kan worden opgenomen en (samen met het PBL) hoe de toets vanaf 2025 als input kan dienen voor de ICER. De inhoud van de generatietoets wordt verder vormgegeven samen met de ministeries van BZK en EZK, het PBL en vertegenwoordigers van de Jonge Klimaatbeweging en andere jongerenorganisaties van het SER Jongerenplatform.

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.

Beleidsthema 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 2025 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 als eerste geëvalueerd. De inhoud volgt later.

Als gevolg van het oude Basisnet is er een aankoopregeling opgesteld. Hiermee konden woningen die zich bevonden in de risicozone vrijwillig aan de Staat worden verkocht. De spelregels rondom deze opkoop zijn vertaald naar een opdracht aan RWS. Deze opdracht loopt op zijn eind (alle woningen zijn aangekocht) en het project gaat geëvalueerd worden. Leerpunten uit deze evaluatie kunnen ten dienste komen van een mogelijk toekomstig aankoopproject indien het nieuwe Basisnet daar aanleiding toe geeft.

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?

Ook kijken wij dit jaar terug op de vuurwerkregeling die tijdens Covid als crisismaatregel van kracht was.

En wordt gekeken of het Interbestuurlijk Programma VTH voldoende impuls heeft gegeven aan de uitvoering van de aanbevelingen van de Commissie van Aartsen.

Het jaar 2025 bestaat uit zowel terugkijken (COVID-regeling vuurwerk) 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, (COVID vuurwerk en Aankoopregeling) 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.

In 2025 is er bij de Directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's vooral aandacht voor de uitvoering (VTH, ANVS) en het betrekken van de burger. Uit alle evaluaties zal in ieder geval voor die aanbevelingen bijzondere aandacht zijn.

Tot slot staat 2025 in het teken van de Periodieke Evaluatie van het Begrotingsartikel 22. Met bijzondere aandacht voor de nieuwe doelenboom voor het artikel en het gebruik van het instrument Strategische Evaluatie Agenda.

6.7 Bijlage 7: Rijksuitgaven Caribisch Nederland

Op verzoek van de motie Hachchi c.s. (Kamerstukken II 2011/12, 33000 IV, nr. 28) wordt jaarlijks een overzicht van alle rijksuitgaven aan Caribisch Nederland (met uitzondering van de vrije uitkering ofwel het BES-fonds) toegevoegd aan de begroting van Koninkrijksrelaties (IV).

Naar aanleiding van de voorlichting van de Afdeling Advisering van de Raad van State (RvS) en het Interdepartementale Beleidsonderzoek Koninkrijksrelaties (IBO) volgt het kabinet de aanbeveling op om het overzicht Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland aanzienlijk uit te breiden (Kamerstukken II 2019/20, 35300 IV, nr. 11). Doel hiervan is om de rol van het Ministerie van BZK te verstevigen en een meer integrale afweging van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland te bevorderen.

In de begroting Koninkrijksrelaties (IV) is het totale overzicht van de Rijksuitgaven Caribisch Nederland te vinden. Hieronder is de uitsplitsing van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland voor de departementale begroting Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) weergegeven. In het overzicht en de bijbehorende toelichtingen wordt aangegeven of het uitgaven zijn ten behoeve van eilandelijke taken (E) of rijkstaken (R), of er sprake is van incidentele (I) of structurele (S) bekostiging en wordt een toelichting gegeven op de wijze van financiering welke gekoppeld is aan de beoogde beleidsdoelen.

Tabel 215 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland (bedragen x € 1.000)									
Artikel/ instrument	Taak	Bijdrage	Realisatie	Ontwerpbegroting 2025					
			2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Totaal uitgaven									
Artikel 13 Bodem en Ondergrond									
Subsidies (regelingen)	E	S	11.609	10.335	8.406	7.839	6.660	6.157	5.922
Bijdrage aan medeoverheden	E	S		1.464					
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid									
Bijdrage aan medeoverheden	E	I		8.194					
Artikel 17 Luchtvaart									
Opdrachten	R	S	223	339	231	465	465	465	465
Subsidies (regelingen)	R	I	286	1.670	474				
Bijdrage aan agentschappen	R	I	3.435	265	200				
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	1.546	80	0				
Artikel 18 Scheepvaart en havens									
Opdrachten	E	S	0	120	100	100	100	100	100
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	0	3.000	0	0	0	0
Artikel 21 Duurzaamheid									
Opdrachten			47						
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	788	1.800	2.442	1.035	1.375		
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's									
Opdrachten	E	S	55	499	434	441	441	441	441
Bijdrage aan agentschappen	R	S	252	349	292	292	292	292	292
Bijdrage aan medeoverheden	E	S	0	9	159	159	159	159	159
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie									
Bijdrage aan medeoverheden	R	S	697	731	731	731	731	731	731

Toelichting

Artikel 13 Bodem en ondergrond

Subsidies

Betreft structurele subsidies voor het verlagen van de tarieven van drinkwater op Saba, Sint Eustatius en Bonaire, alsmede voor afvalwater (rioolwaterzuivering) op Bonaire. Daarnaast gaat het om incidentele subsidies voor investeringen in de drinkwatervoorzieningen, hetgeen bijdraagt aan de toegankelijkheid van drinkwater.

– De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op «Subsidies Caribisch Nederland» en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.

Bijdrage aan medeoverheden

Dit betreft een incidentele bijdragen voor afvalwaterbeheer (€ 1,5 miljoen) en regenwaterbeheerplannen (€ 0,3 miljoen) op de eilanden. Het gaat hier om extra Coalitie akkoord middelen die zijn toegekend voor de uitvoering van de eerste fase (tot 2025) van het Natuur en milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030. De middelen zijn vanuit Min LVVN naar IenW overgeboekt.

Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid
Bijdrage aan medeoverheden
Dit betreft twee overboekingen van het Mobiliteitsfonds naar HXII.
– Een bijzondere uitkering naar het Openbaar Lichaam van Bonaire. Totaal betreft de uitkering € 5,7 miljoen in 2024 voor de exploitatie van infrastructuur op Caribisch Nederland.
– Een bijdrage van € 2,5 miljoen aan St. Eustatius ten behoeve van de aanleg van een aantal infrastructuurprojecten. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld uit de reservering voor Caribisch Nederland voor instandhouding en aanleg van infrastructuur.

Artikel 17 Luchtvaart
Opdrachten
Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de ondersteuning van de luchtvaartautoriteit.

Subsidies
Het betreft een tweetal subsidies aan DC-ANSP voor het verlagen van luchtverkeersdienstverleningstarieven en voor het voldoen aan de regelgeving vanuit ICAO annex 15 in het kader van Aeronautical Information Services. Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen, wordt door IenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) gedekt via subsidiering. Daarnaast wordt een subsidie verstrekt voor de AIS/ARO (Aeronautical Information Service, ATS Reporting Office) kosten.
– De subsidietaakstelling uit het hoofdlijnenakkoord van kabinet-Schoof is verwerkt op «Subsidies tarieven Bonaire» en wordt in de 1e suppletoire begroting 2025 mogelijk nog inhoudelijk herschikt naar aanleiding van verdere uitwerking van het regeerprogramma.

Bijdrage aan agentschappen
De realisatie in 2023 betreft de ontvangsten van Bonaire International Airport (BIA) voor bijdrage aan vervanging Airfield Ground Lightning installatie (AGL). Deze opdracht wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat (€ 3,2 miljoen) en een extra bijdrage (€ 0,2 miljoen) voor de vervanging Airfield Ground Lightning installatie van Bonaire International Airport. Tevens voert RWS werkzaamheden uit tegen de problematieken van erosie op het eiland als gevolg van orkanen.

Bijdrage aan medeoverheden
Betreft een overboeking van het financieel instrument opdrachten naar bijdrage aan medeoverheden voor de vastlegging van een uitkering aan de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius voor Search and rescue (SAR) voorzieningen en organisatie.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens
Opdrachten
Betreft een bijdrage voor de structurele dienstverlening van de bereikbaarheid en veiligheid van de havens op de BES-eilanden.

Bijdrage aan medeoverheden
Betreft een reservering (incidentele uitgave) voor de aanleg van de haven in Saba. Dit is in samenwerking met de ministeries van BZK en Fin. De bijdrage van IenW richt zich op het onderdeel van de aanleg van de zeehaven (met strekdam en aanmeervoorzieningen). Een zeehaven is voor de eilanden, zoals Saba, essentieel voor de leefbaarheid en het verkrijgen van goederen

(oa. voor woningbouw, voedsel en drinkwater). De huidige plannen van Saba zijn voor opbouw van een nieuwe zeehaven «Black Rock» met als doel een stevige, meer orkaanbestendige zeehaven te bouwen.

Artikel 21 Duurzaamheid
Opdrachten
Dit betreft middelen voor incidentele opdrachten voor eilandelijke taken. Het gaat hierbij om advisering afvalmanagement in het kader van het programma Afval op Maat.

Bijdrage aan medeoverheden
Dit betreft de bijdragen aan het Openbaar lichaam Bonaire voor het realiseren van duurzaam afval beheer via onder andere het programma Afval Beheer op Maat en de uitvoering van het Natuur en milieuplan Caribisch Nederland. Er heeft een aantal vertragingen opgetreden, waardoor de verwachting is dat de beoogde trajecten later starten dan voorzien.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's
Opdrachten
Dit betreft middelen voor opdrachten die zowel toezien op rijkstaken als eilandelijke taken. Het gaat hierbij o.a. om de lokale ondersteuning en coördinatie van projecten op de eilanden.

Bijdrage aan agentschappen
Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de inzet van capaciteit inzake de uitvoering van CN projecten.

Bijdrage aan medeoverheden
Dit betreft een overboeking van artikelen 19, 20 en 21 naar artikel 22 voor de continuiteit van het Milieu programma in Caribisch Nederland. Met het budget kan ondersteuning op milieugebied geboden blijven worden. voortgang gemonitord worden.

Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie
Bijdrage aan agentschappen
Naast reguliere taken als het weerbericht en een waarschuwing voor gevaarlijk weer worden er ook specifieke taken door het KNMI op Caribisch Nederland uitgevoerd. Het gaat hierbij onder meer om dienstverlening op de luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport).

6.8 Bijlage 8: Nationaal Groeifonds

In onderstaande tabel is de uitgavenraming van NGF-projecten opgenomen die door IenW worden uitgevoerd.

Tabel 216 Uitgavenraming NGF-projecten (bedragen x € 1.000)							
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Totaal uitgaven NGF-Projecten	**62.408**	**141.463**	**207.364**	**199.470**	**90.839**	**69.606**	**88.925**
Subtotaal uitgaven Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)	*8.203*	*12.700*	*11.950*	*10.162*	*7.442*	*0*	*0*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	8.203	12.700	11.950	10.162	7.442	0	0
Opdrachten (DIL)	**8.203**	**12.700**	**11.950**	**10.162**	**7.442**	**0**	**0**
Subtotaal uitgaven Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)	*9.900*	*30.800*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	9.900	30.800	0	0	0	0	0
Subsidies (ZES)	**9.900**	**30.800**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Subtotaal uitgaven Luchtvaart in transitie (LiT)	42.443	*46.547*	*77.006*	*101.973*	*9.245*	*16.272*	*22.814*
Artikel 17 Luchtvaart	42.091	45.544	75.953	99.516	7.492	14.880	21.494
Opdrachten (LiT)	**266**	**487**	**180**	**80**	**80**	**80**	**194**
Subsidies (LiT)	**41.825**	**44.739**	**75.773**	**99.436**	**7.412**	**14.800**	**21.300**
Bijdrage aan agentschappen (LiT)	**0**	**318**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	*352*	*1.003*	*1.053*	*2.457*	*1.753*	*1.392*	*1.320*
Materiële uitgaven (LiT)	**0**	**20**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**
Personele uitgaven (LiT)	**352**	**983**	**1.043**	**2.447**	**1.743**	**1.382**	**1.310**
Subtotaal uitgaven NL2120	*0*	*12.567*	*14.113*	*16.024*	*12.705*	*5.692*	*1.118*
Artikel 11 Intergraal Waterbeleid	0	12.567	14.113	16.024	12.705	5.692	1.118
Subsidies (NL2120)	**0**	**9.583**	**9.812**	**10.146**	**9.786**	**3.539**	**1.118**
Bijdragen aan medeoverheden (NL2120)	**0**	**2.984**	**4.301**	**5.878**	**2.919**	**2.153**	**0**
Subtotaal uitgaven Groeiplan Watertechnologie (GPWT)	*0*	*13.440*	*13.322*	*19.052*	*16.728*	*13.769*	*10.788*
Artikel 11 Intergraal Waterbeleid	0	13.440	13.322	19.052	16.728	13.769	10.788
Subsidies (GPWT)	**0**	**13.440**	**13.322**	**19.052**	**16.728**	**13.769**	**10.788**
Subtotaal uitgaven Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	*1.862*	*21.624*	*21.411*	*15.027*	*12.853*	*5.523*	*0*
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	1.862	19.142	20.006	13.622	11.448	5.196	0
Opdrachten (DMI)	**1.862**	**19.142**	**20.006**	**13.622**	**11.448**	**5.196**	**0**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	*0*	2.482	*1.405*	*1.405*	*1.405*	*327*	*0*
Personele uitgaven (DMI)	**0**	**2.482**	**1.405**	**1.405**	**1.405**	**327**	**0**
Subtotaal uitgaven Maritiem Masterplan (MM)	*0*	*3.785*	*69.562*	*37.232*	*31.866*	*23.350*	*44.205*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	0	3.506	69.270	36.540	31.380	22.910	41.705
Opdrachten (MM)	**0**	**87**	**1.406**	**2.180**	**7.180**	**6.210**	**4.370**
Subsidies (MM)	**0**	**3.216**	**67.664**	**33.660**	**23.700**	**16.200**	**36.725**
Bijdragen aan Agentschappen (MM)	**0**	**203**	**200**	**700**	**500**	**500**	**610**
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	0	279	292	692	486	440	2.500
Personele uitgaven (MM)	**0**	**279**	**292**	**692**	**486**	**440**	**2.500**
Subtotaal Rail Gent Terneuzen	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*5.000*	*10.000*
(MF) Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	0	0	0	0	0	5.000	10.000
11.01 Verkenningen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5.000**	**10.000**

Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)
DIL heeft tot doel de gestandaardiseerde en gestructureerde uitwisseling van data tussen bedrijfsleven en overheden (ook onderling) in het goederenvervoer en de logistiek te versnellen en verbeteren. De middelen (€ 51,1 miljoen) worden ingezet voor verdere ontwikkeling van de benodigde Basis Data Infrastructuur (BDI), inzet daarvan in waardevolle praktijktoepassingen en een gerichte aanpak op de verhoging van de digitale volwassenheid van het bedrijfsleven. Hiermee kunnen verstoringen en inefficiënties in de logistiek versneld en via betere (digitale) samenwerking aangepakt worden. Het programma DIL wordt in de periode 2022 – 2026 uitgevoerd. In 2025 ligt de focus naast realisatie van praktijktoepassingen in de mainport-achterlandlogistiek op de verbreding van de inzet van BDI in het data ecosysteem voor goederenvervoer. Het programma draagt daarnaast in 2025 bij aan het neerzetten van de EU-standaard voor data delen in de logistiek en de vorming van de EU 'mobility data space'.

Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)
De middelen (€ 50,2 miljoen) voor ZES worden ingezet voor de verduurzaming van de binnenvaart via een nieuw energiesysteem. Door te investeren in dockingstations, batterijcontainers en het ombouwen van schepen kan er een rendabel en schaalbaar netwerk van open-toegankelijke laadinfrastructuur en energiecontainers ontstaan voor emissieloos varen.

Luchtvaart in Transitie
Luchtvaart in Transitie (€ 337,2 miljoen in totaal t/m 2030) zet zich in om de Nederlandse luchtvaartsector te verduurzamen naar een klimaatneutrale luchtvaart in 2050 door knelpunten in de transitie naar een duurzamere luchtvaart weg te nemen. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling en daarbij behorend onderzoek en flankerende activiteiten. Het project heeft een looptijd van 8 jaar. In 2025 wordt o.a. ingezet op de ontwikkeling van innovatieve waterstofoplossingen voor de aandrijving van omgebouwde- en nieuwe straalvliegtuigen, innovatieve thermische- en pneumatische systemen, zoals airconditioning, koeling en luchtvoorziening, elektrische aandrijflijnen en kabelsystemen, zodat hoge vermogens veilig en met een zo laag mogelijke gewichtstoename gedistribueerd kunnen worden door het vliegtuig, innovatieve productietechnologieën voor thermoplastische composietonderdelen, nieuwe productie- en testfaciliteiten en certificering- en accreditatie processen voor luchtvaartbedrijven ten behoeve van genoemde ontwikkelingen én toepassing in technologiedemonstraties.

NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland
Voor het project NL2120 is in totaal € 110,0 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het NGF, waarvan € 40,0 miljoen voorwaardelijk. Dit project zet zich in voor het groene verdienvermogen van Nederland en richt zich op natuurlijke oplossingen (nature-based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer.

Groeiplan Watertechnologie
Voor het NGF-project Groeiplan Watertechnologie is in totaal € 135,0 miljoen beschikbaar gesteld. Dit project heeft als doel nieuwe technologieën voor de beschikbaarheid van (schoon) water te ontwikkelen en deze zowel nationaal als internationaal te vermarkten.

Dutch Metropolitan Innovations
Voor het NGF-project Dutch Metropolitan Innovations wordt € 85,0 miljoen beschikbaar gesteld door het NGF, € 6,7 mijloen zal niet tot betaling komen op de begroting van IenW en is overgeboekt naar EZK. Aanvullend investeren bedrijven € 42,0 miljoen en gemeenten € 55,0 miljoen. Deze investeringen hebben als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data in het fysieke domein t.b.v. slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteitstransitie. DMI is gestart op 1 juli 2023.

Maritiem Masterplan
Met het Maritiem Masterplan (€ 210,0 miljoen) wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Het project is in 2024 gestart en heeft een looptijd van tien jaar. In 2025 ligt de focus op het opstarten van de koplopersprojecten uit Call 1, die een beschikking hebben op basis van de subsidieregeling voor demonstraties aan boord van schepen, de voorbereidingen op de 2de Call voor koplopers, het opzetten van een human capital programma en het inrichten van een digital platform.

Rail Gent Terneuzen (MF)
Het NGF-project Rail Ghent-Terneuzen heeft eind 2023 €105,0 miljoen beschikbaar gekregen. Daarnaast is vanuit de afspraken in het pakket Wind in de Zeilen € 15,0 miljoen beschikbaar voor het gehele project. Zoals gebruikelijk bij spoorinfrastructuurprojecten zal ook hier de MIRT-systematiek gevolgd worden. Het jaar 2025 zal in het teken staan van de verkenningsfase en het toewerken naar kansrijke oplossingen, hiervoor worden de Wind in de Zeilen middelen ingezet. Deze fase zal volgens de huidige planning eind 2027 een voorkeursbeslissing opleveren.

6.9 Bijlage 9: Overzichtsconstructie Milieu

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn operationele doelen uit beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen.

De overzichtsconstructie heeft een informerende functie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleidsterrein zichtbaar gemaakt in één begroting, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en onderdelen bij IenW en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen zijn niet in de overzichtsconstructie opgenomen; in de begrotingen van de ministeries kan de precieze invulling van het operationele doel worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van IenW:
– Klimaatverandering en luchtkwaliteit
– Duurzaam produceren
– Verminderen van risico's van stoffen, stralingen en ggo's
– Versterken van het internationale milieubeleid
– Leefomgevingskwaliteit

Aangezien een artikelonderdeel kan bijdragen aan meerdere taken, komen sommige onderdelen in de overzichtsconstructie op meerdere plaatsen voor. De overzichtsconstructie bevat geen andere informatie dan in de individuele begrotingen is terug te vinden.

Niet alle ministeries hebben specifieke beleidsdoelstellingen op milieugebied of de milieubijdrage is niet expliciet ondergebracht in een artikelonderdeel.

III Algemene Zaken (AZ)
Algemene Zaken heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen milieu-uitgaven.

VII Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)
De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ICT, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.

Gemeenten en provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke uitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene uitkering, integratie- of decentralisatieuitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder van beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is medefondsbeheerder.

VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW)
OCW heeft geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. Het departement oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.

IX Financiën (FIN)
Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het milieugebied en ook geen significante milieu-uitgaven.

Voor de volledigheid is voor de fiscale ontvangsten uit de diverse vergroeningsmaatregelen wel een verwijzing in de overzichtsconstructie opgenomen naar het desbetreffende belastingontvangstenoverzicht in bijlage 2 van de Miljoenennota. Er mag overigens geen relatie gelegd worden tussen fiscale ontvangsten en milieu-uitgaven; milieugerelateerde fiscale ontvangsten zijn uit hun aard niet geoormerkt voor milieu-uitgaven.

Fiscale regelingen ter bevordering van milieudoelstellingen zijn opgenomen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota en worden ook extracomptabel vermeld in de departementale begrotingen bij het betreffende beleidsartikel.

X Defensie (DEF)
De uitgaven bij Defensie voor milieu en de energietransitie maken deel uit van de investerings- en exploitatiebudgetten voor materieel en infrastructuur en zijn daarmee niet separaat zichtbaar in de begroting. Deze niet-zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer)kosten voor inkoop van groene stroom, aardgas en biobrandstoffen, meerkosten voor bijna-energieneutraal en circulair bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en energiebesparende maatregelen op kazernes en militaire kampementen. Verder zijn er niet-zichtbare overige uitgaven onder Algemeen (artikel 9) die betrekking hebben op de uitvoering van energie- en milieuwetgeving.

XIII Economische Zaken en Klimaat (EZK)
De uitgaven bij Economische Zaken en Klimaat op het gebied van duurzame energieproductie, CO_2-reductie, energiebesparing en bijvoorbeeld het Programma Infrastructuur Duurzame Energie (PIDI) dragen direct en indirect bij aan de doelen van het milieubeleid. De uitgaven in het kader van de Rijkscoördinatieregeling (RCR) dragen daarnaast bij aan de leefomgevingskwaliteit.

Tabel 217 Taak 1: Klimaatverandering en luchtkwaliteit

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	4	4.1	Energietransitie en duurzaamheid
XII	IenW	14	14.01	Netwerk
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	IenW	23	23.01	Meteorologie en seismologie
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	2		Bedrijvenbeleid: innovatief & duurzaam ondernemen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

Tabel 218 Taak 2: Duurzaam produceren

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XII	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	21	21.04	Duurzaamheidsinstrumentarium
XII	IenW	21	21.05	Duurzame Productketens
XII	IenW	21	21.06	Natuurlijk kapitaal
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVII	BHOS	1	1.3	Versterkte private sector en arbeidsmarkt in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	2.1	Voedselzekerheid
XVII	BHOS	2	2.2	Water
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

Tabel 219 Taak 3: Verminderen van risico's van stoffen, straling en ggo's				
Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	22	22.01	Veiligheid chemische stoffen
XII	IenW	22	22.02	Veiligheid biotechnologie
XII	IenW	22	22.03	Veiligheid bedrijven en transport
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XV	SZW	1	1.12, 1.13, 1.16 en 1.18	Subsidies, opdrachten, bijdrage andere hoofdstukken en bijdrage agentschappen
XV	SZW	6	6.11	Inkomensoverdrachten
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de belastingontvangsten in bijlage 2 van de Miljoenennota
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

Tabel 220 Taak 4: Versterken van het internationale milieubeleid				
Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
V	BZ	1	1.1	Goed functionerende internationale instellingen met een breed draagvlak
V	BZ	2	2.4	Bevordering van veiligheid, stabiliteit en rechtsorde in internationaal verband
V	BZ	3	3.1	Afdrachten aan de Europese Unie
V	BZ	3	3.2	Europees Ontwikkelingsfonds
V	BZ	3	3.3	Een hechtere Europese waardengemeenschap
VII	BZK	4	4.1	Energietransitie en duurzaamheid
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	19	19.02	Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	2		Bedrijvenbeleid: innovatief & duurzaam ondernemen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	21		Land- en tuinbouw
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVI	VWS	1	1.1	Gezondheidsbescherming
XVI	VWS	6	6.4	Sport verenigt Nederland
XVII	BHOS	1	1.3	Versterkte private sector en arbeidsmarkt in ontwikkelingslanden
XVII	BHOS	2	2.1	Voedselzekerheid
XVII	BHOS	2	2.2	Water
XVII	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

Tabel 221 Taak 5: Leefomgevingskwaliteit				
Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
VII	BZK	1	1.1	Bestuur en Regio
VII	BZK	3	3.1	Woningmarkt
VII	BZK	3	3.3	Woningbouw
VII	BZK	4	4.2	Bouwregelgeving
VII	BZK	5	5.1	Ruimtelijke ordening
XII	IenW	11	11.04	Waterkwaliteit
XII	IenW	13	13.04	Ruimtegebruik bodem
XII	IenW	16	16.01	Openbaar Vervoer en Spoor
XII	IenW	17	17.01	Luchtvaart
XII	IenW	18	18.01	Scheepvaart en havens
XII	IenW	20	20.01	Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder
XII	IenW	24	24.01	Handhaving en toezicht
XII	IenW	26		Bijdrage investeringsfondsen
XIII	EZK	4		Een doelmatige energievoorziening en beperking van de klimaatverandering
XIV	LNV	22		Natuur, visserij en gebiedsgericht werken
XVII	BHOS	2	2.2	Water
XVII	BHOS	2	2.3	Klimaat
	Fin	Bijlage Milj.nota		Toelichting op de fiscale regelingen in bijlage 9 en 10 van de Miljoenennota

6.10 Bijlage 10: Klimaatfonds

In onderstaand tabel staan alle Klimaatfondsmiddelen die uit het Meerjarenprogramma Klimaatfonds zijn overgeheveld naar de departementale begrotingen van het ministerie van IenW inclusief een toelichting. Middelen die worden ingezet voor uitvoering- en handhaving zijn hier van uitgezonderd.

Tabel 222 Tabel Klimaatfondsmiddelen op de begroting van het ministerie van IenW (bedragen x € 1.000)								
Artikel	Klimaatfonds maatregel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Hoofdstuk XII								
HXII artikel 14								
Opdrachten								
Laadinfra wegvervoer	Laadinfra wegvervoer (incl. slimme laadinfra)	0	666	807	1.484	8.309	6.409	8.967
Laadinfra bouw	Laadinfrastructuur bouw	0	0	66.483	82.845	88.045	71.985	10.362
Zero-emissie zones	Laadinfra wegvervoer (incl. slimme laadinfra)	0	0	0	1.332	1.332	2.664	1.332
Subsidies								
Laadinfra wegvervoer	Laadinfra wegvervoer (incl. slimme laadinfra)	0	11.805	23.355	70.060	92.537	75.987	40.120
Laadinfra bouw	Laadinfrastructuur bouw	0	1.600	11.330	0	0	0	0
SWIM	Subsidie Waterstof in Mobiliteit (SWIM)	0		28.000	47.000	43.000	37.000	24.000
Bijdrage aan medeoverheden								
Laadinfra	Laadinfra wegvervoer (incl. slimme laadinfra)	4.608	14.016	10.000	9.000	5.800	0	0
HXII artikel 17								
Opdrachten								
Luchtvaartverkeer energie	Luchtvaartverkeer Energie op Zee	0	125	165	0	0	0	0
Alcohol-to-jet en Duurzame brandstoffen	Alcohol-to-jet en Duurzame brandstoffen	0	0	100	100	100	100	100

Artikel	Klimaatfonds maatregel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Subsidies								
Alcohol-to-jet	Alcohol-to-jet	0	0	0	1.000	5.000	11.500	18.591
Duurzame luchtvaartbrandstoffen	Duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-fuels)	0	0	0	1.000	4.500	8.500	11.975
HXII artikel 18								
Opdrachten								
Verduurzaming Zeevaart	Verduurzaming Zeevaartschepen	0	0	300	300	300	300	700
Waterstof Binnenvaart	Waterstof in de binnenvaart en aanvullende steunmaatregelen waterstof binnenvaart	0	0	800	800	800	800	800
Subsidies								
Walstroom	Walstroom Zeehavens	0	0	10.500	10.250	10.000	8.250	2.396
Verduurzaming Zeevaartschepen	Verduurzaming Zeevaartschepen	0	0	0	8.800	15.040	23.440	35.796
Waterstof Binnenvaart	Waterstof in de binnenvaart en aanvullende steunmaatregelen waterstof binnenvaart	0	0	41.000	25.128	35.128	27.160	23.832
HXII artikel 21								
Opdrachten								
Circulair doen en gedrag	Bevorderen circulair doen en gedrag	0	1.101	1.883	2.506	2.506	2.742	2.792
Plastics norm	Ondersteuning van o.a. ketenvorming en recyclingtechnieken circulaire plastics	0	347	12.694	21.485	20.243	8.778	5.778
Biobased bouwen	Normering en stimulering biobased bouwen	0	164	4.064	3.593	0	0	0
Subsidies								
DEI+CE	Continuering DEI+CE	0	240	7.033	13.738	14.768	9.825	3.025
Circulair doen en gedrag	Bevorderen circulair doen en gedrag	0	900	1.380	2.610	2.610	3.300	3.250
Plastics norm	Ondersteuning van o.a. ketenvorming en recyclingtechnieken circulaire plastics	0	6.307	23.020	16.035	6.654	0	0
HXII artikel 22								
Opdrachten								
NVS	Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	83	897	700	500	250	250	250
Mobiliteitsfonds								
MF artikel 11	**Klimaatfondsmaatregel**							
Overige reserveringen	Opschalen duurzame infra-innovatietechnieken met launching customer programma	0	0	10.000	20.000	20.000	20.000	20.000
MF artikel 12								
Onderhoud	Geleiderail Zonnepark	0	5.400	3.600	0	0	0	0
MF artikel 15								
Planning en studies	Wind op Zee	0	0	0	0	107.000	107.000	107.000
MF artikel 13								

Artikel	Klimaatfonds maatregel	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Planning en studies personenvervoer	Verduurzaming dieselspoorlijnen Zutphen-Oldenzaal, Almelo-Mariënberg		2.000	9.000	20.000	34.000	26.000	7.000
Deltafonds								
DF artikel 3								
Onderhoud zoetwatervoorziening	Wind op Zee (WOZEP)	0	0	7.600	0	0	0	0
Onderhoud zoetwatervoorziening	Wind op Zee	0	0	909	1.451	1.563	1.459	1.775
DF artikel 5								
Apparaatskosten RWS	Wind op Zee	0	0	1.522	1.261	1.175	1.173	658

Sommige instrumenten en reeksen wijken af van de Klimaatfondsbegroting. Dit komt onder andere doordat de overhevelde KF worden door verdeeld binnen de IenW-begroting. Daarnaast zijn niet gerealiseerde middelen uit 2023 toegevoegd aan 2024 en later. Tot slot zijn er kasschuiven in gevoerd op het moment dat ramingen zijn bijgesteld.

Hoofdstuk XII
Artikel 14
Laadinfra wegvervoer (incl. slimme laadinfra)
Voor laadinfrastructuur voor wegvervoer is vanaf 2024 budget beschikbaar gesteld. Deze middelen staan deels 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. Ook staan er middelen voor opdrachten in het kader van het uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten.

Daarnaast staat een deel van de middelen op het subsidiebudget. 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.

Tot slot staan er middelen op bijdrage aan medeoverheden voor de Specifieke uitkering (SPUK) voor het Basisnetwerk voor logistiek laden.

Laadinfrastructuur bouw
Voor laadinfrastructuur in de bouw is vanaf 2024 budget beschikbaar gesteld. Deze middelen staan deels gereserveerd op de opdrachten. Bij Voorjaarnota 2025 worden deze middelen naar het juiste financiële instrument overgeboekt voor het versterken van de regeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel.

Daarnaast staat een deel van de middelen op het subsidiebudget, 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 van worden ingezet via de nieuwe regeling voor private laadinfrastructuur, publieke laadinfrastructuur en via de bestaande Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB).

Subsidie Waterstof in Mobiliteit (SWIM)
Deze subsidie heeft als doel om ondernemers te stimuleren over te stappen op waterstof in wegvervoer.

Artikel 17
Alcohol-to-jet
Het betreft een innovatiesubsidie voor de productie van Alcohol-to-jet-brandstoffen (ATJ) op basis van laagwaardige reststromen via de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+). Het gaat om een subsidie voor het opzetten van installaties waarin biomassa omgezet wordt in alcoholen en vervolgens opgewerkt tot biokerosine via verschillende technieken. Het doel van dit project is het stimuleren van de opschaling van Alcohol-to-jet-brandstoffen (ATJ) op basis van laagwaardige reststromen, zodat voldoende capaciteit beschikbaar is om de luchtvaart verder te verduurzamen.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-fuels)
Het betreft een innovatiesubsidie naar verschillende onderdelen van de e-fuelstechnologie die nog verdere ontwikkeling behoeven. Hieronder vallende omzetting van CO_2 naar CO, het afvangen van CO_2 en het uitvoeren van het Fischer-Tropschproces op kleine schaal. Daarnaast een investeringssubsidie voor (pre-)commerciële fabrieken voor de productie van e-fuels. Het doel van dit project is het stimuleren van de opschaling van e-fuels, zodat voldoende capaciteit beschikbaar is om de luchtvaart verder te verduurzamen.

Luchtvaartverkeer Energie op Zee
Budget voor diverse onderzoeken met betrekking tot luchtverkeer en energie op zee.

Artikel 18
Laadinfra walstroom
Dit budget is bedoeld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de klimaatopgave. Deze regeling loopt tot en met 2026. De regeling richt zich vooral op projecten die een bijdrage leveren aan Europese walstroomverplichtingen.

Verduurzaming Zeevaartschepen
Deze middelen worden gebruikt om voor duurzame en energiebesparende aandrijftechnieken bij zeeschepen te stimuleren middels een subsidie. Een deel van deze middelen wordt ingezet voor de bekostiging van de uitvoering.

Tevens staan er middelen op het opdrachtenbudget 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 en energiebesparende technieken.

Waterstof in de binnenvaart en aanvullende steunmaatregelen waterstof binnenvaart
Het kabinet heeft besloten tot invoering van ETS2 voor de binnenvaart. IenW werkt een subsidieregeling uit die door de RVO zal worden uitgevoerd. Streven is om de subsidieregeling eind 2025 open te stellen. Er is budget 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.

Daarnaast zijn er middelen gereserveerd op het opdrachtenbudget. Dit wordt 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 en energiebesparende technieken.

Artikel 21
Ondersteuning van o.a. ketenvorming en recyclingtechnieken circulaire plastics
Dit betreft de middelen voor ondersteuningsprojecten van de Nederlandse Rubber– en Kunststofindustrie (NRK) en de Programmalijn design voor recyclen en gemeenschappelijk onderzoek. Dit is inclusief de handhavings- en uitvoeringskosten (€ 1,1 miljoen) voor de plastics norm.

Daarnaast staat een deel op subsidies voor subsidieregelingen voor de circulaire plastic hub en het kennisprogramma.

Continuering DEI+CE
Dit betreft middelen 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.

Bevorderen circulair doen en gedrag
Dit betreft middelen voor het bevorderen van circulair doen en gedrag.

Normering en stimulering biobased bouwen
Dit betreft de middelen voor de aanscherping en bredere toepassing van de milieuprestatie-eis aan gebouwen, bedoeld voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector.

Artikel 22
Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
Dit betreft de middelen voor de nucleaire ambities. De middelen zijn bestemd voor onderzoeken omtrent nucleaire veiligheid en stralingsbescherming.

Mobiliteitsfonds
Overige Opschalen duurzame infra-innovatietechnieken met launching customer programma
Er zijn middelen beschikbaar gesteld uit het Klimaatfonds ten behoeve van het uitvoeringsprogramma Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) voor het opschalen van duurzame infra-innovatietechnieken.

Geleiderail Zonnepark
Vanuit het Klimaatfonds zijn er middelen beschikbaar gesteld aan het Mobiliteitsfonds als voorfinanciering van de kosten die RWS moet maken voor de aanleg van een geleiderail bij de A37 die nodig is in verband met de aanleg van een zonnepark in dat gebied.

Wind op Zee
De uitrol van windenergie op zee veroorzaakt een uitbreiding en intensivering van taken op andere beleidsterreinen. Zo veroorzaken windenergiegebieden een intensivering van Kustwachttaken. De intensivering van Kustwachttaken betekent ook dat aanvullende middelen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van deze taken. De middelen voor het Klimaatfonds ten behoeve van Wind op Zee zijn bedoeld om te investeren in Kustwachtvaartuigen die 24/7 op de Noordzee ingezet kunnen worden.

Verduurzaming dieselspoorlijnen Zutphen-Oldenzaal, Almelo-Mariënberg
Voor het verduurzamen van twee regionale spoorlijnen in Overijssel en Gelderland is het nodig om de spoorse infrastructuur van bovenleidingen en onderstations te voorzien om zo elektrische treinen te kunnen laten rijden, welke de huidige (en toekomstige aanschaf van) dieseltreinen moeten vervangen

Deltafonds
Artikel 3
Wind op Zee (WOZEP)
Dit betreft een bijdrage voor de externe kosten van het programma Noordzee 2022-2027.

Wind op Zee
Dit betreft de meerjarige externe kosten voor Wind op Zee (excl. WOZEP).

Artikel 5
Wind op Zee
Dit betreft de meerjarige interen kosten voor Wind op Zee (excl. WOZEP).

6.10 Bijlage 11: Afkortingenlijst

Tabel 223 Afkortingenlijst

A.	
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
ASA	Algemeen Strategisch Advies
AVVN	Algemene Vergadering van de VN
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
AZ	Ministerie van Algemene Zaken
B.	
BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BHOS	Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit

BIT(-toets)	Bureau ICT-Toetsing
BNP	Bruto Nationaal Product
BO	Bestuurlijk Overleg
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaai
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

C.

CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CE	Circulaire Economie
CE(-label)	Conformité Européenne
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	Classification, Labeling and Packaging
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CLU	Complete Lijn Uitschakeling
CN	Caribisch Nederland
CO_2	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
COP	Conference of the Parties
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

D.

DAW	Deltaplan Agrarisch Waterbeheer
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
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