

Vergaderjaar 2020–2021

35 570 XII

## Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021

Nr. 2

### MEMORIE VAN TOELICHTING

Ontvangen 15 september 2020

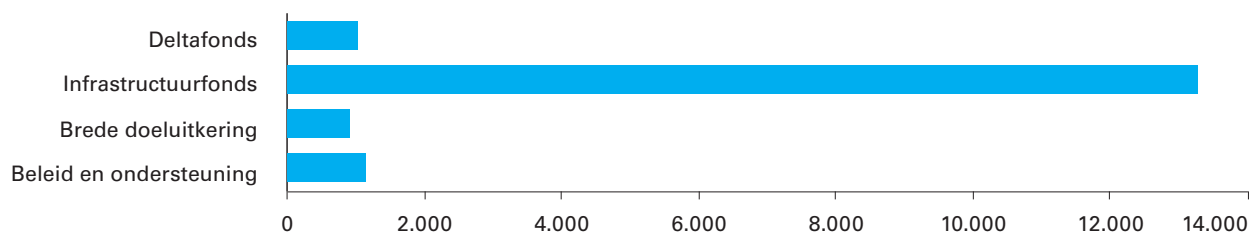
#### INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>Geraamde uitgaven en ontvangsten</b>	<b>3</b>
<b>A.</b>	<b>Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel</b>	<b>4</b>
<b>B.</b>	<b>Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Leeswijzer</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Beleidsagenda</b>	<b>8</b>
2.1	Beleidsprioriteiten	8
2.2	Belangrijkste beleidsmatige mutaties	30
2.3	Overzicht niet-juridisch verplichte uitgaven	33
2.4	Meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen	34
2.5	Overzicht risicoregelingen	35
<b>3.</b>	<b>Beleidsartikelen</b>	<b>38</b>
3.1	Artikel 11 Integraal Waterbeleid	38
3.2	Artikel 13 Bodem en Ondergrond	54
3.3	Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	58
3.4	Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	73
3.5	Artikel 17 Luchtvaart	81
3.6	Artikel 18 Scheepvaart en Havens	98
3.7	Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	107
3.8	Artikel 20 Lucht en Geluid	112
3.9	Artikel 21 Duurzaamheid	117
3.10	Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	128
3.11	Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	141
3.12	Artikel 24 Handhaving en Toezicht	149
3.13	Artikel 25 Brede Doeluitkering	154
3.14	Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	156
<b>4.</b>	<b>Niet-beleidsartikelen</b>	<b>161</b>

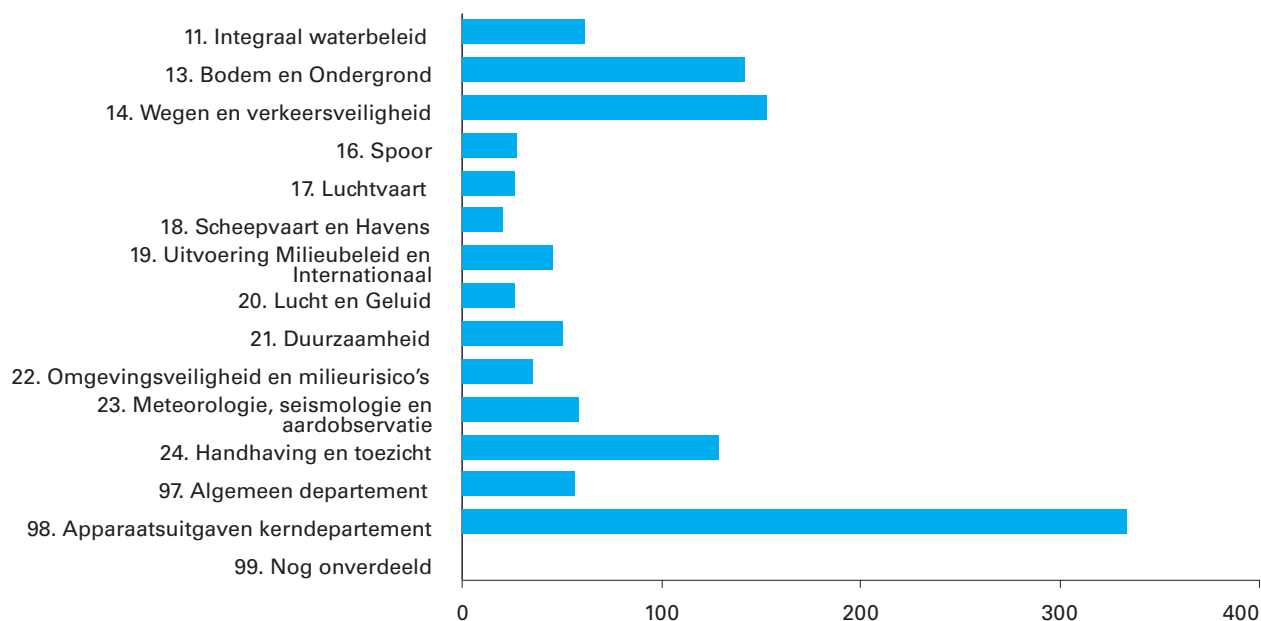
4.1	Artikel 97 Algemeen Departement	161
4.2	Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	164
4.3	Artikel 99 Nog Onverdeeld	167
<b>5.</b>	<b>Begroting agentschappen</b>	<b>168</b>
5.1	Agentschap Rijkswaterstaat	168
5.2	Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport	177
<b>6.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>190</b>
	Bijlage 1: ZBO's en RWT's	190
	Bijlage 2: Verdiepingsbijlage	192
	Bijlage 3: Moties en toezeggingen	213
	Bijlage 4: Subsidieoverzicht	251
	Bijlage 5: Overzicht evaluaties- en overig onderzoek	257
	Bijlage 6: Overzichtsconstructie Milieu	274
	Bijlage 7: Afkortingenlijst	278

## 1 GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

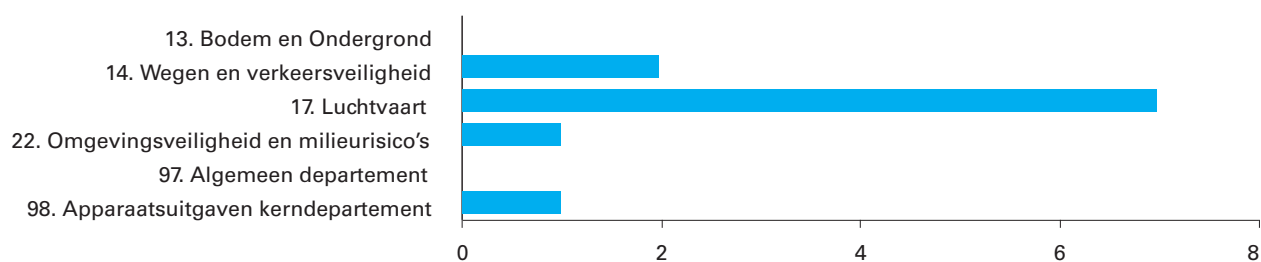
**Figuur 1 Verdeling geraamde uitgaven lenW 2021 (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 16.476,9 miljoen**



**Figuur 2 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 1.177,4 miljoen**



**Figuur 3 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 mln.). Totaal € 19,6 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 agentschappen Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) voor het onderhavige jaar vastgesteld. De in die begroting 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,

C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

## B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

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

1. de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting),
2. de begroting van het Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting) en
3. de begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

Voor u ligt de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

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

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

Op beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en -programma's geraamd, evenals de uitgaven voor beheer, onderhoud en vervangingen van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds ([Stb. 1993, 319](#)): «het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur». De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet ([Stb. 2009, 107](#)), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

### *MIRT Overzicht*

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

### *Deltaprogramma*

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

De begrotingen van IenW zijn ook digitaal beschikbaar op [www.rijksfinancien.nl](http://www.rijksfinancien.nl), het MIRT Overzicht 2020 is te vinden op [www.mirtoverzicht.nl](http://www.mirtoverzicht.nl) en het Deltaprogramma op [www.deltacommissaris.nl/deltaprogramma](http://www.deltacommissaris.nl/deltaprogramma).

## 1. Leeswijzer

### Structuur

De opzet en structuur van de begroting voor Hoofdstuk XII zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag en -behoefte verder kan worden ingezoomd.

1. Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII voor het jaar 2021 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. In de Beleidsagenda is vervolgens een overzicht gegeven van de prioriteiten voor 2021 en de hoofdlijnen van het (budgettaire) beleid. Daarna is eerst op hoofdlijnen inzicht verstrekt in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. 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.
4. In de verdiepingsbijlage (bijlage 2) worden per beleidsartikel de belangrijke mutaties toegelicht. In deze bijlage is door middel van een meerjarige mutatietabel op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit is een aanvulling op de «standen» die in de (niet-)beleidsartikelen zijn opgenomen.
5. De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting of betreffen overzichtsconstructies.

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

- Het beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen kent de artikelonderdelen Bijdrage aan het Infrastructuurfonds en Bijdrage aan het Deltafonds. Per artikelonderdeel is een overzicht opgenomen van de bijdrage per modaliteit aan het Infrastructuurfonds en Deltafonds tot en met 2034.
- Op de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII waarop de bijdragen aan het Infrastructuurfonds/Deltafonds betrekking hebben wordt direct onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van beleid» extracomptabel de betrokken bijdrage aan het Infrastructuurfonds/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.

### Groei paragraaf

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

#### *Indicator hoogwaterbescherming (artikel 11)*

In deze begroting is, zoals aangekondigd in de begroting 2019, een nieuwe indicator voor beleidsartikel 11 Integraal waterbeleid opgenomen die de groei van het percentage bescherming tegen overstroming (overstromingskans) beter weergeeft.

### *Indicatoren KNMI (artikel 23)*

In tabel 59 binnen beleidsartikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie zijn de nieuwe indicatoren op het terrein van meteorologie, seismologie en aardoppervlak opgenomen, naar aanleiding van de beleidsdoorlichting van dit artikel in 2019. Voor de volledigheid zijn ook de realisaties op de vervangen indicatoren opgenomen, in tabel 60.

### *Strategische evaluatie agenda*

In deze begroting is in bijlage 5 een eerste opzet opgenomen van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA). Deze agenda vervangt op termijn de meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen als uitgangspunt voor de agendering van evaluaties en is een uitvloeisel van de operatie 'Inzicht in Kwaliteit'.

### **Verwerking moties**

#### *Motie Schouw c.s.*

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) 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 lenW heeft de Raad in 2020 een specifieke aanbeveling gedaan over duurzame infrastructuur (COM 2020; 519)<sup>1</sup>. In de beleidsagenda wordt ingegaan op de uitwerking van de aanbeveling onder het kopje 'duurzame mobiliteit'. Daarnaast is tegelijkertijd met de rijksbegroting 2021 een brief met de contouren van het investeringsfonds aan uw Kamer verstuurd.

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

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

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

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

---

<sup>1</sup> De landspecifieke aanbevelingen voor Nederland: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european-semester-csr-comm-recommendation-netherlands\\_nl.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2020-european-semester-csr-comm-recommendation-netherlands_nl.pdf)

## 2. Beleidsagenda

### 2.1 Beleidsprioriteiten

#### **Introductie**

Het COVID-19 virus houdt ons land en de rest van de wereld in zijn greep. Het virus heeft allereerst enorme gevolgen voor de volksgezondheid. En door alle maatregelen die nodig zijn, heeft het tegelijkertijd indringende gevolgen voor onze manier van samenleven, werken en reizen. Niet alleen Nederland, maar ook de Caribische delen van het Koninkrijk zijn hard geraakt. Er is veel onzekerheid, sociaal en economisch. De volledige impact van deze crisis zal gedurende de komende maanden steeds zichtbaarder worden en zal zich ook vertalen in ons beleid. We blijven bijsturen om de juiste maatregelen te nemen. Waar nodig actualiseren we afspraken en passen we maatregelen en beleid aan conform nieuwe inzichten. We staan voor een grote opgave om uit deze crisis te komen. Cruciaal hierbij is dat we kunnen terugvallen op een uitstekende infrastructuur. Deze biedt een goede uitgangspositie voor herstel, zowel nationaal als internationaal.

De beleidsagenda laat zien welke stappen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in 2021 samen met onze uitvoeringsorganisaties, kennisinstituten, medeoverheden, bedrijven en burgers zet. Veel opgezet beleid leidt het komende jaar tot resultaten. Daarnaast blijft ons vizier gericht op de lange termijn. Een veilig Nederland, zowel tegen overstromingen als tegen ongelukken, daar werken we aan. We pakken de opgaven op om Nederland bereikbaar te houden, waarbij niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving omhoog moet. Want we willen een aantrekkelijke leef- en werkomgeving. We ruimen bestaande vervuiling op en gaan toekomstige vervuiling tegen. Gezamenlijk zetten we ons in om ons land te laten herstellen van deze crisis en tegelijkertijd te werken aan de transitie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteits-systeem, klimaatadaptatie en mitigatie en een circulaire economie. Dit alles binnen een veilige en schone leefomgeving. Net als tijdens de afgelopen jaren zijn veiligheid, bereikbaarheid, en leefbaarheid leidend bij onze keuzes, zowel nationaal als internationaal.

#### **Bereikbaarheid**

Ook in 2021 blijft IenW investeren in de bereikbaarheid van Nederland via de weg, het spoor, op het water en door de lucht. We bereiken verschillende mijlpalen.

#### *Instandhouding Rijksinfrastructuur*

De toekomstige instandhoudingsopgave van onze netwerken groeit, bijvoorbeeld door veroudering van het areaal en een zwaardere belasting. Hierdoor is eerder sprake van slijtage en storingen en nemen de kosten van het dagelijkse onderhoud toe. Investeren in instandhouding is voor ons een prioritaire opgave die, gezien de bijdrage aan de economie en de link met de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW)-sector, juist tijdens de COVID-19 crisis zeer relevant en actueel is. Bij de begroting 2020 is extra geld vrijgemaakt voor instandhouding. Door Rijkswaterstaat wordt in de jaren 2020 en 2021 voor €165 miljoen euro aan onderhoudswerkzaamheden versneld uitgevoerd en voor € 100 miljoen aan extra onderhoudsprojecten uitgevoerd. Bij ProRail gaat het om € 151 miljoen euro aan extra instandhoudingswerkzaamheden in de periode tot en met 2021. Aanvullend hierop wordt samen met de GWW-sector bekeken welke onderhoudsmaatregelen extra of versneld uitgevoerd kunnen. In het protocol 'Samen veilig



doorwerken' zijn afspraken met de sector gemaakt om ook tijdens de COVID-19 crisis onze infrastructuurprojecten zoveel mogelijk te laten doorgaan en indien mogelijk zelfs te versnellen.

Daarnaast maakt het Kabinet ook in deze begroting meer budget vrij voor instandhouding. Uit de voorlopige resultaten van de externe audits<sup>2</sup>, blijkt dat substantieel meer budget nodig is voor instandhouding. De komende jaren zijn erop gericht om stapsgewijs toe te groeien naar de benodigde slagkracht om de forse opgave voor instandhouding langjarig aan te kunnen. De risicoreserveringen voor instandhouding in de periode 2022-2025 van € 1,5 miljard zijn aan de instandhoudingsbudgetten toegevoegd. Daarbovenop wordt aanvullend budget beschikbaar gesteld om extra instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren (voor spoor € 340 miljoen en RWS-netwerken € 44 miljoen). Tevens is met extra budget voor gezorgd dat RWS beschikt over voldoende capaciteit om dit werk te kunnen uitvoeren. In totaal zijn de beheer- en onderhoudsbudgetten tot en met 2034 voor RWS toegenomen met € 950 mln. (exclusief overige netwerkgebonden kosten).

#### *Weginfrastructuur*

Tijdens de COVID-19-crisis is de drukte op de weg afgenomen. Inmiddels zit het autoverkeer al weer bijna op hetzelfde niveau als voor de crisis. Investerings- en het wegennet zijn echter gericht op de lange termijn. Ondanks mobiliteitsmaatregelen, zoals spreiden van verkeer over de dag, blijft de verwachting dat het wegverkeer in de toekomst toch substantieel zal toenemen. Het blijft dan ook belangrijk om het MIRT onverkort uit te voeren. In 2021 bereiken we o.a. de volgende mijlpalen in projecten:

- Voor de A1/A30 en de A2 Deil – 's Hertogenbosch – Vught zijn eind 2020 de voorkeursbesluiten vastgesteld. In 2021 starten de planuitwerkingen en werken we toe naar een Tracébesluit.
- Voor het project A15 Papendrecht Gorinchem wordt in 2021 een voorkeursbeslissing vastgesteld.
- Ook voor het project A58 Tilburg Breda wordt in 2021 de voorkeursbeslissing vastgesteld.
- Onder meer de projecten A16 Rotterdam, A1 Apeldoorn – Azelo, A9 Badhoevedorp - Holendrecht en Blankenburgverbinding zijn in realisatie in 2021.

#### *Goederenvervoer*

Voor goederenvervoer wordt steeds vaker gezocht naar multimodale oplossingen om de druk op overbelaste netwerken te beperken en de ruimte op andere netwerken beter te benutten. In 2021 gaan we door met het stimuleren van extra vervoer van goederen via het spoor via het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. Met een stimuleringsregeling voor het verplaatsen van containervervoer van de weg naar de binnenvaart, en het verbeteren van de bereikbaarheid van multimodale knooppunten, zetten we in op een substantiële reductie van het aantal vrachtwagen op de weg. De focus ligt daarbij op de grote transportstromen op de belangrijke nationale en internationale goederenvervoercorridors. Hierbij wordt een koppeling gelegd met de grote vervangings- en renovatieprojecten die zich daar de komende jaren voordoen.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 35 300-A nr. 94

### *Vaarweginfrastructuur*

Vaarwegen zijn van groot belang voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoersysteem. Betrouwbaarheid is daarbij een belangrijke eigenschap. Daarom wordt allereerst gewerkt aan adequaat onderhoud en tijdige vervanging van kunstwerken op de vaarwegen. Het betreft onder andere het Vervanging- en Renovatieproject Damwanden Eemskanaal. Ook wordt de capaciteits-uitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes afgerond. In 2021 wordt opvolging gegeven aan de stresstesten die conform het Delta-programma Ruimtelijke Adaptatie zijn uitgevoerd op het hoofdvaarwegen-netwerk en de uitkomsten van het onderzoek naar het klimaatbestendig en robuust maken van de vaarwegen op de goederencorridors.

### *Investeren in OV-verbindingen en stations*

Het ministerie van IenW werkt samen met de decentrale overheden en OV-sector aan de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. De eind 2020 vast te stellen ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 geeft een nadere uitwerking aan de vastgestelde contouren<sup>3</sup> en bevat keuzes en ambities voor het openbaar vervoer richting 2040. In 2021 worden stappen gezet in de doorvertaling van deze agenda in projectvoorstellen. Dit doen we door met ProRail, vervoerders, provincies en gemeenten afspraken te maken over de ontwikkeling van OV-knooppunten. Het ministerie van IenW borgt hierbij de landelijke samenhang en een zorgvuldige afweging.

Ook voor de internationale reiziger zetten we in 2021 samen met onze partners in op het stimuleren van treinvervoer als duurzaam alternatief. Eind 2020 gaat de nachttrein naar Wenen rijden. Dit najaar start Eurostar met de directe dienst van Nederland naar Londen en zal dit, afhankelijk van de situatie, uitbreiden naar vier diensten per dag in 2021. De vijfde service is reeds aangevraagd bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) per mei 2021. In 2021 vindt besluitvorming plaats over de aanbesteding van de directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf en dragen we bij aan de totstandkoming van de volgende fases van de Drielandentrein en de Wunderline. Ook werken we afspraken met NS, ProRail, regionale en Duitse partners verder uit om te komen tot versnelling van de verbinding Amsterdam-Berlijn op de korte, middellange en lange termijn. Daarnaast zoeken we in Europees verband naar mogelijkheden om andere verbindingen en services voor internationale reizigers te versterken.

Om de doelstellingen uit de Green Deal uit 2019 te ondersteunen, heeft de EC 2021 aangewezen als 'Europees Jaar van het Spoor'. In vervolg op de Green Deal ambities vindt in 2021 besluitvorming plaats om een modal shift van weg naar binnenvaart en spoor te realiseren.

### *Structurele aanpak stikstof*

De uitvoering van de projecten uit het MIRT moet zorgvuldig gebeuren, zeker ook om recht te doen aan de bescherming van Natura 2000-gebieden. Uit de uitspraak van De Raad van State van 29 mei 2019 volgt dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt bij tracébesluiten en natuurvergunningen. Ik heb uw Kamer op 20 november 2019 geïnformeerd<sup>4</sup> over de gevolgen voor de MIRT-projecten. Samen met LNV, EZK, Defensie en BZK zal worden ingezet op behoud, herstel en versterking van de natuur en stikstof reducerende maatregelen waardoor op termijn meer ruimte ontstaat voor economische en maatschappelijke ontwikkelingen, waaronder IenW-projecten.

<sup>3</sup> Bijlage bij Kamerstukken II, 2018/2019, 23 645 nr. 685

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 35 300-A nr. 58

### *Luchtvaartnota*

Conform het regeerakkoord werken we aan een Luchtvaartnota 2020–2050. De definitieve Luchtvaartnota inclusief de uitvoeringsagenda wordt naar verwachting eind 2020 opgeleverd. De Ontwerp-Luchtvaartnota is op 15 mei 2020 gepubliceerd voor zienswijzen. In 2021 wordt gestart met de implementatie van de Luchtvaartnota op basis van de uitvoeringsagenda. De nota zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. Centraal in de Luchtvaartnota 2020-2050 staan de vier publieke belangen: 1) Nederland veilig in de lucht en op de grond, 2) Nederland goed verbinden, 3) Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en 4) Nederland duurzaam.

### *Ontwikkeling Schiphol en Lelystad*

Het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) wordt op korte termijn in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB1) verankerd. Het doel van dit stelsel is om het verkeer op Schiphol zo af te handelen dat dit de minste hinder voor de omgeving oplevert. De wettelijke verankering van het stelsel beëindigt de huidige situatie waarin de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) anticiperend handhaaft op het vliegen volgens het NNHS.

In 2020 is de evaluatie van de implementatie van de OVV-aanbevelingen over veiligheid op Schiphol afgerond en is met een integrale veiligheidsanalyse onderzocht of ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren aantoonbaar veilig kan plaatsvinden. Medio 2021 wordt een onafhankelijke partij gevraagd een vervolgonderzoek uit te voeren om de opvolging van alle OVV-aanbevelingen opnieuw te beoordelen.

Voor de verdere ontwikkeling van Schiphol wordt er gewerkt aan een Notitie Reikwijdte en Detailniveau wat een eerste stap in het proces is om te komen tot een tweede wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB2). Hierover moet een volgend kabinet een definitieve keuze maken. Het LVB2 regelt de verdere ontwikkeling voor Schiphol.

Schiphol is aangewezen als gecoördineerde luchthaven. Op gecoördineerde luchthavens hebben luchtvaartmaatschappijen een slot nodig om te kunnen landen en opstijgen. De slots worden verdeeld door een onafhankelijk slotcoördinator. Airport Coordination Netherlands (ACNL) is aangewezen als slotcoördinator voor alle gecoördineerde luchthavens in Nederland. In 2021 werkt IenW met ACNL verder aan het toekomstbestendig maken en houden van de slotsystematiek. De nadruk ligt in 2021 op de herziening van de Europese Slotverordening en het verder verbeteren van de slot compliance zodat de schaarse capaciteit zo optimaal mogelijk wordt benut. Bij de herziening van de Europese Slotverordening wil Nederland zich inzetten voor meer ruimte voor nationaal beleid zodat bij de slotallocatie ook rekening kan worden gehouden met duurzaamheid, netwerkqualiteit en behoud van de vrachtsector.

In het Regeerakkoord is opgenomen dat Lelystad Airport zal fungeren als overloopvluchthaven voor Schiphol opdat Schiphol meer ruimte krijgt voor mainportgebonden verkeer. Door de gevolgen van de COVID-19 crisis heeft het kabinet in maart 2020 besloten om de opening van Lelystad Airport uit te stellen naar november 2021<sup>5</sup>. Om een bijdrage te kunnen leveren aan het economisch herstel worden de voorbereidingen voor openstelling van Lelystad Airport voortvarend voortgezet. Daarbij gaat het om afronding van

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 31 936 nr. 732

de voorhang van de wijziging van het Luchthavenbesluit uit 2015 en om een stikstofaanpak die na het wegvallen van de PAS voldoet aan de Natuurbeschermingswet.

#### *Regionale luchthavens*

De Luchtvaartnota 2020-2050 schetst de beleidsinzet voor regionale luchthavens. De luchthavens worden meer gekoppeld met de regio waarin ze liggen en van de luchthavens en betrokken partijen wordt verwacht dat zij maatregelen nemen om de geluidbelasting te verminderen en de veiligheid, luchtkwaliteit en duurzaamheid verder te verbeteren. Vanuit die context vindt besluitvorming over de Luchthavenbesluiten plaats. Ook werkt lenW in 2021 de kabinetsreactie bij het advies over de toekomst van Eindhoven Airport nader uit.<sup>6</sup>

#### *Beter meten en berekenen*

De uitwerking en uitvoering van de aanbevelingen uit het rapport 'Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven' van het RIVM, KNMI en NLR vindt plaats in 2020, 2021 en 2022.<sup>7</sup> Het doel is de metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid te verbeteren. Metingen zullen gebruikt worden voor informatievoorziening en om berekeningen te valideren. Ook wordt hinder structureel gemonitord en wordt nader onderzoek gedaan naar aspecten die hinder bepalen.

#### *Programma Luchtruimherziening*

Het programma Luchtruimherziening werkt aan een duurzaam, toekomstgericht luchtruim dat vanaf 2023 structureel meer capaciteit biedt voor civiel (commercieel) vliegverkeer, militaire inzet en oefenbehoefte en de ontwikkeling van Lelystad Airport. Klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen worden expliciet meegewogen, naast veiligheid en capaciteit. Ook houdt het programma rekening met de komst van onbemande luchtvaart en internationale afspraken zoals in FABEC-verband en de Single European Sky. De modernisering van het luchtruim volgt drie sporen. Spoor 1 betreft verbeteringen van de aansluitroutes op Lelystad (gerealiseerd in november 2022). Spoor 2 betreft een nieuwe hoofdstructuur voor het Nederlandse luchtruim met als belangrijkste onderdelen de structurele uitbreiding van het militair oefengebied (met name voor de F35) in het noorden van Nederland en de herinrichting van het zuidoostelijk luchtruim met name voor civiel verkeer. Spoor 3 betreft de ontwikkeling van een roadmap met nieuwe ontwikkelingen voor de periode 2023–2035. In 2020 wordt gewerkt aan een voorkeursbeslissing en een ontwerp-Voorkeursbesluit. Mede door COVID-19 is dat besluit vertraagd. In 2021 start de planuitwerkingsfase en wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een concreet ontwerp.

#### *Onbemande luchtvaart (drones)*

De ontwikkeling van onbemande luchtvaartuigen (drones) gaat razendsnel. Deze ontwikkeling biedt economische kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige maatschappelijke toepassingen. De overheid wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. Uiteraard moet dit veilig gebeuren. Door drones ontstaan ook nieuwe risico's. Zoals het misbruik van drones voor terroristische doeleinden. Daarom laat de Rijksoverheid onderzoek doen naar mogelijkheden om drones te detecteren en te neutraliseren. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. Vanaf 2020 gelden nieuwe

<sup>6</sup> Kamerstukken II, 2018/2019, [31 936, nr. 593](#) en 2019-2020, [31 936 nr. 659](#)

<sup>7</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, [31 936 nr. 711](#)

Europese regels voor drones. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. U-space is het automatische systeem dat zorgt dat bemane en onbemande luchtvaartuigen veilig samen kunnen vliegen. De Rijksoverheid werkt hiervoor nauw samen met Europese partners. Met het oog op de ontwikkeling van drones, en de mogelijke toepassingen daarvan, werken we met een adaptieve beleidsagenda.

#### *Luchtverkeer*

In 2021 worden verdere stappen gezet in de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties LVNL en CLSK tot één organisatie.

#### *Omvorming Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds*

Het kabinet vormt het Infrastructuurfonds om tot een Mobiliteitsfonds. Uw Kamer is hierover per brief geïnformeerd.<sup>8</sup> Op 31 maart 2020 is het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds ingediend bij de Tweede Kamer.<sup>9</sup> Niet de modaliteit maar de mobiliteit staat voortaan centraal. In plaats van per modaliteit af te wegen, is een samenhangende afweging over de modaliteiten heen nodig. Daarbij wordt ook samenhang gezocht met andere opgaven in het ruimtelijk domein, zoals woningbouw. Aangezien dit een proces is van 'learning by doing', moeten in 2021 (en volgende jaren) verdere stappen gezet worden om deze aangepaste werkwijze te optimaliseren en te verankeren. We verkennen dan ook hoe het instrumentarium, zoals de NMCA, optimaler kan aansluiten bij de beoogde werkwijze en uitgangspunten bij het Mobiliteitsfonds.

#### *Marktordening op het spoor*

In het voorgenomen integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024 staat dat de volgende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (vanaf 2025) onderhands wordt gegund aan NS en dat de binnenlandse vervoerdiensten over de HSL-Zuid onderdeel blijven van de HRN-concessie.<sup>10</sup> Voor de vervoerconcessie wordt een beleidsvoornemen tot concessieverlening opgesteld dat aan de consumentenorganisaties wordt voorgelegd alvorens het aan de Tweede Kamer wordt gestuurd. De intentie is om per 2025 de sprinterdienst op het traject Zwolle-Leeuwarden te decentraliseren. Later volgen mogelijk de sprinterdiensten Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede. Voor mogelijke toekomstige decentralisaties komt er een uitgangspuntenkader. De internationale verbindingen, waaronder de HSL-Zuid, worden versterkt door in deze groeiende markt meer ruimte te geven aan andere vervoerders op basis van open toegang. Voor de internationale reiziger biedt dit kansen voor een betere kwaliteit en hogere frequenties tegen een concurrerende prijs. Met een Stationsagenda wordt toegewerkt naar een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations. Daarmee kan beter worden ingespeeld op het toenemende maatschappelijke belang van stations als knooppunten (hubs) en komt er meer ruimte voor andere vervoerders, aanbieders van deelmodaliteiten en bewonersgroepen om activiteiten te ontplooiën. Ook wordt de samenwerking tussen de verschillende partijen op stations verbeterd. De Stationsagenda bevat zowel de ambities voor de lange termijn ontwikkeling van stations als operationele prestatie-indicatoren aan de hand waarvan de vooruitgang afgemeten kan worden.

<sup>8</sup> Kamerstukken II, 2018/2019, [35 000 nr. 94](#) en 2019/2020, [35 300 nr. 66](#)

<sup>9</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, [35 426 nr. 1](#) en 2019/2020, [35 426 nr. 3](#)

<sup>10</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, [29 984 nr. 899](#)

### *Omvorming ProRail*

In 2020 is het wetsvoorstel dat ProRail omvormt tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) met eigen rechtspersoonlijkheid aangeboden aan de Tweede Kamer<sup>11</sup>. Deze omvorming realiseert lenW gezamenlijk met ProRail. De omvorming bouwt voort op de door ProRail ingezette verbeteringen. Tegelijkertijd biedt de omvorming nieuwe kansen om de aansturing te vereenvoudigen en de publieke verantwoording te versterken. Een publieke positionering van ProRail ondersteunt de benodigde samenwerking tussen beleid en uitvoering die nodig is om de uitdagingen op het terrein van spoor en mobiliteit het hoofd te bieden. We werken toe naar 1 juli 2021 als beoogde inwerkingtredingsdatum.

### *Vrachtwagenheffing*

Wanneer in 2021 de Wet vrachtwagenheffing wordt aangenomen, volgt de realisatiefase. De betrokken uitvoerende diensten en private partijen zullen starten met de realisatie van het heffingssysteem. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de vervoerssector, wordt in deze fase het uitvoeringsplan vastgesteld. Tevens wordt een BIT toets uitgevoerd. De start van de vrachtwagenheffing zal niet eerder dan in 2024 plaats kunnen vinden.

### *Havennota*

Met de ontwerp Havennota 2020-2030<sup>12</sup> spelen we in op de economische, geopolitieke, technologische en maatschappelijke veranderingen waardoor de positie van de Nederlandse havens als koploper in Europa niet langer vanzelfsprekend is. Hierbij zetten we in op vijf havens van nationaal belang en kijken meer dan voorheen naar het gehele logistieke systeem van zee- en binnenhavens en goederenvervoercorridors. Onze ambitie is om stapsgewijs toe te groeien naar een geïntegreerd systeem van samenwerkende havenbedrijven. Zo is het mogelijk dat Nederlandse havens een joint venture aangaan om voor gezamenlijke rekening en risico projecten te ontwikkelen. Met een dialoog tussen overheid, wetenschap en havens wil lenW inzichtelijk maken hoe de overgang naar een duurzame en digitale haven economie effectief kan worden ingericht. Als uit verkenningen en evaluaties nut en noodzaak van verdere stimulering blijkt, kan een innovatie- en/of transitierегeling worden overwogen. Mogelijke voorbeelden van projecten zijn buisleidingen voor waterstof en/of CO<sub>2</sub>-transport en digitale logistieke systeemtoepassingen.

### *Loodspllicht*

De loodsplicht is een van de instrumenten die bijdraagt aan een vlotte en veilige haventoeegang. Op 1 januari 2021 treedt de nieuwe loodsplichtregeling in werking en kan ook de experimenteerruimte voor de loodsplicht in de zeehavens worden benut. Met deze experimenteerruimte kan voor bepaalde typen schepen, in een havengebied of een bepaald deel daarvan, al dan niet met van nieuwe technieken onder voorwaarden worden afgeweken van de gestelde verplichtingen. Hiermee is het loodsplichtstelsel gemoderniseerd en toekomstbestendig.

<sup>11</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 35 396 nr. 3

<sup>12</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 31 409 nr. 274

### *IMO Member State Audit*

Met de IMO Member State Audit voor zeescheepvaart wordt vastgesteld of het Koninkrijk de verplichte IMO-regels effectief heeft geïmplementeerd. Als gevolg van COVID-19 crisis verschuift de jaarplanning van het hele IMO Audit programma, waardoor de Nederlandse audit waarschijnlijk niet zoals gepland in 2021, maar in 2022 uitgevoerd wordt.

### **Veilige, slimme en duurzame mobiliteit**

De coronacrisis heeft grote invloed op onze mobiliteit. Hoe zich dit precies ontwikkelt, is nog onzeker, maar ons beleid is er op de korte termijn vooral op gericht om Nederland draaiende te houden op een veilige en duurzame manier. COVID-19 stelt nieuwe eisen aan mobiliteit. Het goed inrichten van mobiliteit is essentieel voor het weer op gang brengen van de maatschappij. Dit geldt zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer. Zo moeten stations, luchthavens, overslagterminals en voertuigen veilig worden gebruikt. We blijven constant monitoren wat nodig is en nemen indien nodig maatregelen. We doen dit in goede samenwerking met de sector.

Tegelijkertijd blijven we kijken naar de lange termijn. In de investeringsaanbevelingen in het kader van het Europees Semester raadt de Europese Commissie aan investeringen toe te spitsen op de groene en digitale transitie, onder andere op de ontwikkeling van duurzame infrastructuur. Het kabinet onderschrijft het belang van deze investeringen.<sup>13</sup> Verder bouwen we voort op de uitgangspunten van de Schets Mobiliteit naar 2040<sup>14</sup>. Hierin schetsen we hoe de reiziger zich richting 2040 wil verplaatsen over de korte, middellange en lange afstand en wat we moeten doen om dit te realiseren. Ook geven we een schets voor het efficiënt en duurzaam vervoeren van goederen in de toekomst. Daarnaast werkt IenW in 2021 samen met andere overheden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) aan de verdere uitwerking van maatregelen voor veilige, slimme en duurzame mobiliteit.

### *Verkeersveiligheid*

Een betere verkeersveiligheid blijft prioriteit. Voor de uitvoering van de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030<sup>15</sup> is vanaf 2020 tot 2030 een extra investeringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten (cofinanciering). Deze middelen worden ingezet voor projecten van medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet aan te pakken<sup>16</sup>. Bovendien blijven we inzetten op het veiliger maken van het hoofdwegennet, o.a. door het vergevingsgezind inrichten van berm. In 2021 wordt het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2024 opgesteld als opvolger van het huidige plan<sup>15</sup>. Daarnaast wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheidsprojecten gericht op technologische ontwikkelingen, data en gedrag. Het kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) ondersteunt medeoverheden met kennis, data en praktische instrumenten bij het vaststellen van regionale uitvoeringsagenda's en de uitvoering van concrete verkeersveiligheidsmaatregelen. Tot slot worden de contouren voor een nieuw toelatingskader voor licht elektrische voertuigen nader uitgewerkt in wet- en regelgeving.

<sup>13</sup> Kamerstukken II, 2019/2020 [21501-20 nr. 1558](#)

<sup>14</sup> Kamerstukken II, 2018/2029, [31 305 nr. 290](#)

<sup>15</sup> Kamerstukken II, 2018/2019, [29 398 nr. 639](#)

<sup>16</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, [29 398 nr. 783](#)

### *Slimme mobiliteit*

Slimme mobiliteit heeft een toenemende impact op het mobiliteitssysteem. Het ministerie verwerkt de impact op mobiliteit en overheid volgens vier actielijnen, waarbij we de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) over automatisering in het wegverkeer opvolgen: (1) slimme toelating en gebruik, (2) digitaal op orde, (3) smart infrastructuur en wegbeheer, en (4) impact met partners. Smart mobility heeft een internationale en lokale dimensie. Het ministerie van IenW bundelt daarom de krachten met zowel Nederlandse steden, regio's en instellingen, als met internationale (markt) partijen en overheden. Ook in 2021 zullen de gemaakte meerjarige afspraken met medeoverheden over verdergaande digitalisering in mobiliteit verder worden geïmplementeerd, zodat data en data-intensieve diensten bijdragen aan bevordering van verschillende beleidsdoelen en een efficiënte overheid. Mobility as a Service (MaaS) biedt reizigers de mogelijkheid om via geïntegreerde apps multimodale ketenreizen te maken. Plannen, boeken, betalen vindt allemaal plaats via de MaaS-apps. Er zijn geen losse tickets meer nodig. Zeven nationale MaaS-pilots leiden ertoe dat er dankzij beschikbaarheid van data veel directer kan worden gestuurd op bijvoorbeeld spreiding van reizigers over de dag, reductie van files en meer aanbod van vervoer in de regio. In relatie tot COVID-19 is vooral de sturing op bezettingsgraad in OV en files waardevol.

Met de uitvoering van de Digitale transportstrategie zetten we stevige stappen naar de totstandkoming van een meer duurzaam en efficiënt transport van goederen via weg, water, spoor, lucht en buisleidingen over de gehele keten. We werken daarbij aan de implementatie van Europese verordeningen om te komen tot papierloos transport, de ontwikkeling van een Single window voor de maritieme sector en de totstandkoming van een infrastructuur waarin publieke en private verkeers- en vervoersdata aan elkaar gekoppeld worden. In 2021 wordt met de Douane, de mainports Rotterdam en Schiphol en hun Port Community Systemen de basis gelegd voor deze datadeel-infrastructuur.

### *Duurzame mobiliteit*

In 2021 gaan we samen met de mobiliteitssector, overheden en maatschappelijke organisaties door met het uitvoeren van het Klimaatakkoord. Ons doel is dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. De aanschafsubsidie voor gebruikte en nieuwe elektrische auto's wordt voortgezet (totale omvang 2020 – 2025: € 252 miljoen). Halverwege 2021 bezien we of de ingroei van elektrisch vervoer nog op het beoogde ingroeipad zit. Daarbij ondersteunt het Rijk middels innovatie, financiering, samenwerking en regelgeving dat de benodigde laadinfrastructuur en de toegankelijkheid daarvan verder worden uitgerold. We werken, conform de batterijstrategie, verder aan de verantwoorde inzet van batterijen en het slim benutten van bijkomende economische kansen. In 2021 gaan we verder om via een geleidelijk en zorgvuldig proces in 30 tot 40 steden in Nederland zero-emissie stadslogistiek in te voeren. Door de COVID-19 crisis zijn veel bedrijven (financieel) hard getroffen. Dit betekent ook een extra uitdaging voor het behalen van de doelen uit het Klimaatakkoord. We bekijken samen met bedrijven en medeoverheden wat we kunnen doen om zo goed mogelijk op koers te blijven, zodat we de doelen uit het Klimaatakkoord kunnen behalen. Daarbij is het van belang om bij de overstap naar een zero-emissie bedrijfsvoertuig zo veel mogelijk aan te sluiten bij natuurlijke investeringsmomenten. Decentrale overheden en OV-autoriteiten gaan door met de uitrol en opschaling van zero-emissie OV-bussen, doelgroepenvervoer en reinigingsvoertuigen. Het materieel voor bouwverkeer, mobiele werktuigen en grond-, weg- en waterbouwwerkzaamheden wordt verder



verduurzaam. Daarnaast wordt de implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) in 2021 afgerond. De strategie waterstof in mobiliteit voeren we in 2021 uit. IenW stimuleert innovaties, toepassingen en stations voor 0-emissie mobiliteit op waterstof en het veilig gebruik van waterstof in mobiliteit.

In 2021 richten we ons zowel op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het verkeer, als op opschaling en uitrol van best practices. In de eerste helft van 2021 bieden we een voorstel voor een normerende regeling voor werkgebonden personenmobiliteit aan de Kamer aan om duurzame mobiliteit wettelijk te verankeren. Met behulp van fietsambassadeurs en mobiliteitsmakelaars stimuleren we dat mensen afstanden tot 2,5 km lopen, tot 7,5 km fietsen en tot 15 km reizen per e-bike. Juist tijdens de COVID-19 crisis lopen en fietsen veel mensen. Dit willen we vasthouden. In 2021 presenteren we het resultaat van de ambitie om 200.000 extra mensen op de fiets te krijgen voor woon-werkverkeer. Dit resultaat zal naar alle waarschijnlijkheid beïnvloed worden door de COVID-19 crisis. Ook is dan duidelijk welke snelfietsroutes en fietsenstallingen uitgewerkt en ingediend zijn voor cofinanciering in het kader van de € 100 miljoen investering uit het regeerakkoord en de € 75 miljoen voor fietsenstallingen uit het Klimaatakkoord. In 2021 gaan we verder aan de slag met de acties uit de Uitvoeringsagenda van de Nationale Fietsagenda om 20% meer fietskilometers in 2027 dan in 2017 te behalen.

Met de Green Deal voor de verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens is de eerste stap gezet naar een klimaatneutrale en emissieloze scheepvaart. Zo wordt uitvoering gegeven aan het CCR-onderzoek naar een Europees vergroeningsfonds voor de binnenvaart en wordt een zeer sterk verlaagd tarief in de energiebelasting, en een nihil tarief in de ODE geïntroduceerd voor walstroom. Tevens is het doel dat medio 2021 het verbod op varende ontgassen in de binnenvaart gefaseerd in werking treedt. Voor de zeevaart is het streven erop gericht om in 2021 de opgelopen vertragingen in het internationale overleg in te halen. Dit heeft gevolgen voor alle International Maritime Organization (IMO-)dossiers, waaronder de definitieve IMO-strategie om de uitstoot van broeikasgassen door de zeescheepvaart verder te verminderen. In 2021 komt een subsidie beschikbaar om de aanleg van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor zeeschepen te stimuleren. Dit leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit, daling van stikstofdepositie en afname van geluidsemisies.

Op het gebied van duurzame luchtvaart wordt ingezet op de verdere uitvoering van het (ontwerp)akkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel. Om het gebruik en de productie van duurzame brandstoffen – zoals biokerosine en synthetische kerosine – te stimuleren wordt primair ingezet op een Europese bijmengverplichting. Indien dit niet (tijdig) kan worden gerealiseerd, streeft Nederland naar invoering van een nationale bijmengverplichting per 2023. Nederland pleit daarnaast met een kopgroep van andere EU-landen voor meer ruimte voor en ondersteuning van disruptieve innovaties voor de verduurzaming van de luchtvaart. Ook zal Europese besluitvorming plaatsvinden over de vormgeving van het EU Emission Trading System voor de luchtvaart na 2023. In de International Civil Aviation Organization (ICAO) zet Nederland in op de verdere implementatie van het mondiale CO<sub>2</sub> compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) en een langetermijn doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart. Schiphol Group en de vliegtuigmaatschappijen werken aan een Actieprogramma emissiereductie luchtvaartsector. Het Actieprogramma zet in op maatregelen door de luchtvaartpartijen om emissies als gevolg van verkeer van en naar de

luchthavens verder terug te dringen. Tevens omvat het programma een pakket aan maatregelen om alle grondgebonden activiteiten op de luchthavens («airside») in 2030 tot zero-emission te leiden en worden in het Actieprogramma maatregelen genomen die emissies door vliegtuigen zelf beperken.

Ook internationaal wordt ingezet op de transformatie naar een duurzaam systeem van mobiliteit en transport en waar mogelijk te versnellen. Dit gebeurt onder meer via de EU, in de European Green Deal, en mondiaal in het International Transport Forum (ITF) en de United Nations Economic Commission for Europe-Inland Transport Committee (UNECE-ITC). Door middel van alliantievorming wordt het ambitieniveau en de actiegerichtheid ook informeel versterkt. Een voorbeeld hiervan is de Zero Emissie Alliantie (ZEV) met gelijkgestemde ambitieuze landen en staten als China en Californië. Als voorzitter van de Transport Decarbonisation Alliance werkt Nederland samen met landen, steden en bedrijven die ook voor een voorhoederol in de transformatie kiezen aan het terugdringen van CO<sub>2</sub> uitstoot in de transportsector. Door beleidsopties, kennis en onderzoek actief uit te dragen, en tevens door positieve ervaringen te delen op elektrische vervoer, groene vracht en fietsen.

### **We werken aan klimaatadaptatie**

Het klimaat verandert. De gevolgen worden steeds duidelijker merkbaar, zowel in Nederland als daarbuiten. Extreme droogte, temperatuurrecords die verbroken werden en wateroverlast door zware hoosbuien zijn het begin van wat er aan effecten te verwachten zijn, zelfs als we er in slagen de wereldwijde temperatuurstijging te beperken tot 1,5 grad Celsius.

Het klimaatadaptatiebeleid in Nederland wordt medebepaald door afspraken op mondiaal en Europees niveau. De Europese Commissie heeft in de Green Deal aangekondigd dat er een nieuwe EU Klimaatadaptatie Strategie komt. De strategie wordt naar verwachting in 2021 vastgesteld. Hierin staan zowel de eigen beleidsambities van de Commissie als voorstellen over rapportageverplichtingen voor lidstaten voor de komende jaren.

De Nationale Klimaatadaptatie Strategieën en het bijbehorende uitvoeringsprogramma hebben tot doel dat Nederland uiterlijk in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Jaarlijks wordt in de Deltaplannen voor Waterveiligheid, Zoetwatervoorziening en Ruimtelijke Adaptatie door de overheden gezamenlijk gerapporteerd over nieuwe inzichten en afspraken. Daarnaast start in januari 2021 een impulsregeling klimaatadaptatie om decentrale overheden te helpen bij het werken aan een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting.

#### *Omgaan met droogte en voldoende zoetwater*

De droge zomers van de afgelopen jaren laten zien dat ook in Nederland droogte voorkomt. Vanwege de klimaatverandering moeten we ons land voor de toekomst beter weerbaar maken tegen watertekort. Met de in 2020 afgeronde herijking van het Deltaprogramma Zoetwater intensiveren en versnellen we de ingezette koers:

- Toepassen van de voorkeursvolgorde zoetwater: bij de ruimtelijke inrichting beter rekening houden met de waterbeschikbaarheid, zuiniger zijn met water, water beter vasthouden, water slimmer verdelen, en waar het niet anders kan droogteschade accepteren.

- Het vergroten van de grondwatervoorraden door intensiever in te zetten op voorraadbeheer, met name op de hoge zandgronden van Zuid- en Oost-Nederland.
- Het verder doorvoeren van Slim Watermanagement door RWS en de waterschappen, zodat we het beschikbare water via gezamenlijke informatie-uitwisseling zo goed mogelijk benutten.

Het Deltaprogramma Zoetwater zorgt ervoor dat ons land ook in de toekomst een betrouwbare zoetwatervoorziening heeft. Het lopende programma tot en met 2023 bevat voor ruim € 400 miljoen aan maatregelen. Begin 2021 worden op basis van een zorgvuldige inhoudelijke afweging de voorkeursmaatregelen voor de periode 2022-2027 vastgesteld. Daarvoor is € 150 miljoen in het Deltafonds gereserveerd. De middelen uit het Deltafonds worden aangevuld met regionale cofinanciering, voor regionale maatregelen draagt de regio 75% bij. Ook voor de periode na 2027 wordt met deze begroting geld in het Deltafonds gereserveerd voor zoetwatermaatregelen.

#### *Nationaal Water Programma*

In december 2021 is publicatie van het Definitieve Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) voorzien. Voorafgaand aan publicatie vindt een zienswijzeprocedure van het Ontwerp-NWP plaats. De exacte planning is afhankelijk van de COVID-19-maatregelen. Het NWP beschrijft de nationale beleidsdoelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwater & waterverdeling, waterkwaliteit & natuur, klimaatadaptatie, scheepvaart alsook het beheer en de functies van de rijkswateren. Het brengt samenhang in het waterbeleid aan en laat de raakvlakken zien tussen het waterbeleid en andere thema's als landbouw, natuur, bodem en ondergrond, energie en woningbouw.

#### *Grote wateren*

Door klimaatverandering en toenemend maatschappelijk gebruik staan de natuur en ecologische waterkwaliteit en daarmee de biodiversiteit van de grote wateren onder druk. Het Rijk wil in 2050 toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie. Via de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken LNV en IenW samen met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen aan deze ambitie. In 2021 wordt de concrete uitvoering van een aantal projecten in de eerste en tweede tranche van de PAGW voorbereid via verkenningen en planuitwerkingen.

#### *Beleidsontwikkeling Integraal Riviermanagement*

In het programma Integraal Riviermanagement wordt in samenwerking met betrokken overheden beleid ontwikkeld voor de omgang met de rivieren tot 2050. Dit beleid zal in ieder geval keuzes bevatten ten aanzien van afvoercapaciteit en de bodemligging met als doel opgaven voor waterveiligheid, scheepvaart, ecologische waterkwaliteit, natuur, zoetwater en regionaal-economische in samenhang op te pakken. De herijking van de voorkeursstrategie Rivieren van het Deltaprogramma wordt hierin meegenomen. Tevens komen concrete projecten in uitvoering.

#### *Noordzee*

Om de windenergieopgave en de afspraken uit het Klimaatakkoord van Parijs in balans te brengen met de opgaven voor natuurherstel en ruimte voor visserij, zeevaart, zandwinning, recreatie en ander gebruik, wordt een lange termijnstrategie voor de Noordzee opgesteld. Eind 2021 stelt het Kabinet hiertoe het nieuwe Programma Noordzee 2022-2027 vast, als

onderdeel van het Nationaal Waterprogramma. Het Programma Noordzee 2022-2027 integreert verplichtingen uit diverse richtlijnen en geeft nadere invulling aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het Noordzeeakkoord dat de ministers van IenW, LNV en EZK in juni 2020 hebben gesloten met de meest betrokken stakeholderpartijen legt hieronder de bestuurlijke basis. Voorts wordt in 2021 de nieuwe strategie tot en met 2030 van het OSPAR-verdrag ter bescherming van het mariene milieu van de noordoost Atlantische Oceaan vastgesteld. Deze geeft samen met de Kaderrichtlijn Mariene Strategie richting aan de kaders voor een gezonde Noordzee met een duurzaam gebruik.

#### *Kennisprogramma Zeespiegelstijging*

Hoe de zeespiegelstijging zich na 2050 ontwikkelt en welke maatregelen we kunnen nemen, is nog met grote onzekerheden omgeven. Het Kennisprogramma Zeespiegelstijging heeft tot doel die onzekerheid te reduceren. Het Kennisprogramma zet in op het beter begrijpen van de mechanismen die leiden tot smelt van landijs op Antarctica en systeemverkenningen die de houdbaarheid en «oprekbaarheid» van onze huidige strategie van zandsuppleties en waterkeringen in beeld brengen. Dit heeft consequenties voor watermanagement, landbouw, natuur, havens en scheepvaart. Het Kennisprogramma loopt tot 2025 en wordt ontwikkeld in samenwerking met de Deltacommissaris, de partners in het Deltaprogramma, kennisinstellingen en het bedrijfsleven.

#### *Climate Adaptation Summit*

Op 25 januari 2021 zal de Climate Adaptation Summit (CAS Online) grotendeels online plaatsvinden met een beperkte fysieke component in Nederland. Deze klimaatconferentie draagt bij aan het versnellen van klimaatadaptatie wereldwijd door adaptatie-activiteiten en best practices wereldwijd te delen, alsook momentum te genereren voor wereldwijde actie in het komende decennium. De top draagt bij aan het kennisniveau ten aanzien van klimaatadaptatie en vergroot betrokkenheid en draagvlak voor actie op dit terrein. Tijdens de 'CAS Online' zullen o.a. de resultaten van de Global Commission on Adaptation (GCA) worden gepresenteerd. Daarnaast zullen de plannen voor de komende jaren worden gepresenteerd in de vorm van een Adaptation Action Agenda. Nederland heeft internationaal een leidende rol op het gebied van klimaatadaptatie. Een sterke profilering van Nederland draagt bij aan de internationale positionering van Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen.

#### **Naar een circulaire economie**

De ambitie van dit kabinet is dat Nederland in 2050 circulair is. In 2030 wordt een reductie van 50% nagestreefd van primaire abiotische grondstoffen. Veel sectoren betrokken bij de transitie naar een circulaire economie worden door COVID-19 geraakt in hun bedrijfsvoering. De coronacrisis heeft een dalende vraag en afzet van recyclebaar tot gevolg, met name voor de kunststof- en textielrecyclingsector. Het legt ook de tekortkomingen in het – nog grotendeels lineaire – systeem bloot. Er is niet één (snelle) oplossing voor de problemen waar de kunststof- en textielsectoren mee worden geconfronteerd. Daarom zal dit ook in 2021 aandacht krijgen. Bij het weer groeien van onze economie na deze crisis is het van belang om dit op een robuuste en duurzame wijze te doen. Circulaire maatregelen richten zich bij uitstek op groen herstel.

Om de doelstellingen voor 2030 en 2050 daadwerkelijk te realiseren, is het noodzakelijk om de opbouw van de circulaire economie te stimuleren. Zo blijft een subsidieregeling voor mkb-ondernemers in een circulair

ketensamenwerkingsverband ook in 2021 en 2022 open. Om de transitie te versnellen, is het belangrijk dat samen gewerkt wordt met en kennis gedeeld wordt tussen alle betrokken partijen. Nederland zet zich, ook internationaal, in om een gedegen monitoringskader te scheppen. De derde conferentie Circulaire economie in februari 2021 fungeert opnieuw als platform om de transitie te versnellen, kennisuitwisseling te faciliteren en nieuwe ketens te smeden. Op internationale schaal gebeurt dat tijdens het World Circular Economy Forum, dat in april 2021 in Nederland wordt gehouden.

Inspanningen vinden niet alleen op (inter)nationaal niveau plaats, maar ook regionaal. Mede met behulp van de regio-enveloppe kunnen regio's projecten in 2021 en verdere jaren uitvoeren. In een aantal gevallen betreft dit ook circulaire projecten waarbij het Rijk samenwerkt met regionale publieke en private partijen om te komen tot een circulaire economie-strategie. Daarnaast wordt, in navolging van de motie Moorlag<sup>17</sup>, de ondersteuning van circulaire wijken verkend. Ondersteuning van projecten op het gebied van circulaire economie die bijdragen aan nationale CO<sub>2</sub>-reductie gebeurt ook met middelen die zijn vrijgemaakt voor de klimaatopgave.

#### *Programma Nederland circulair: transitieagenda's*

Het Rijk zet zich samen met andere maatschappelijke partijen in om de transitie naar een circulaire economie te versnellen en op te schalen. In het kader van het Rijksbrede Programma Nederland Circulair is deze ambitie verder geoperationaliseerd per transitieagenda: biomassa en voedsel, bouw, consumptiegoederen, kunststoffen en maakindustrie.

In 2020 heeft het kabinet conform de aankondiging in het Klimaatakkoord en het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 de hoofdlijnen van het duurzaamheidskader voor biomassa vastgesteld. In 2021 zal dit kader worden geïmplementeerd.

Het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 wordt ook in 2021 geactualiseerd. Het programma bevat activiteiten binnen de vijf transitieagenda's en de dwarsdoorsnijdende thema's. Om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsprogramma is op de IenW begroting in totaal voor de jaren 2021-2024 € 40 miljoen vrijgemaakt voor stimulering van sociale en productinnovaties, stimulering van kennisontwikkeling, opschaling van (bijna-)marktrijpe technieken en voor uitvoeringskosten van de onderdelen van IenW binnen het programma Circulaire Economie, waaronder het Versnellingshuis, monitoring en communicatie. In het kader van Urgenda is in 2021 op de begroting € 7,5 miljoen beschikbaar voor circulaire maatregelen in de GWW-sector en € 1 miljoen voor (de communicatie rond) een retourpremie op koel- en vrieskasten. Daarnaast wordt in 2021 via de Klimaatenveloppe van het kabinet € 10 miljoen beschikbaar gesteld voor het realiseren van circulaire projecten die tegelijk tot reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot leiden. Voor het tegengaan van microplastics is € 10 miljoen beschikbaar gesteld uit de Enveloppe Natuur en waterkwaliteit voor de periode 2018-2021. Het PBL zal in samenwerking met een groot aantal kennisinstellingen de komende jaren de resultaten monitoren. Begin 2021 wordt de eerste integrale CE-rapportage (ICER) verwacht.

---

<sup>17</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 35 300 nr. 38

### *Duurzaam lenW*

Het ministerie van lenW werkt in 2021 ook aan de verduurzaming van zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering en geeft zo invulling aan de voorbeeldrol van het Rijk uit het Klimaatakkoord. lenW publiceert jaarlijks een duurzaamheidsverslag op verantwoordingsdag en is op weg naar certificering op niveau 5 op de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder in 2021. Ook heeft lenW een eigen Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). In 2021 wordt in de uitvoering verder gewerkt op weg naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfrastructuurprojecten (grond, weg, waterbouw en spoor), samen met Rijkswaterstaat en ProRail. Het lenW-doel voor vermindering van de eigen CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van gebruik van energie en brandstoffen met 30% in 2020 ten opzichte van 2009 wordt naar verwachting ruimschoots gehaald. In 2021 wordt nader invulling gegeven aan een energie- en klimaatneutraal lenW in 2030.

### *Verpakkingen en plastic*

Nederland wil de verspreiding van kleine plastic deeltjes in het oppervlaktewater en/of de zee (plastic soep) tegengaan en de aanwezigheid van kleine plastic flesjes in zwerfafval voorkomen. Daarom wordt per 1 juli 2021 statiegeld ingevoerd voor kleine plastic flesjes. Voor blikjes wordt een vergelijkbare aanpak gevolgd zoals eerder bij de kleine plastic flesjes. Als de doelen van 70-90% minder blikjes in het zwerfafval en 90% recycling van blikjes in het najaar van 2021 niet zijn gerealiseerd, wordt medio 2022 ook op blikjes statiegeld ingevoerd. Als aanvulling op en deels als nadere invulling van de implementatie van de Europese Single Use Plastics (SUP) richtlijn is het Plastic Pact gesloten. Jaarlijks worden de resultaten gemonitord.<sup>18</sup> In 2021 volgen ook de eerste resultaten van zowel het Nederlandse Plastic Pact als het mede op Nederlands initiatief afgesloten Europees Plastic Pact. Samen met een groot aantal landen en koplopende bedrijven wordt in dit kader gewerkt aan het vergroten van plasticrecycling en plastic-hergebruik en het gebruik van gerecycled materiaal.

Ter implementatie van de SUP-richtlijn treedt op 1 juli 2021 het *Besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik* in werking. Het besluit legt verboden en gebruiksbepalingen op voor bepaalde kunststofproducten om schadelijke effecten op het milieu te verminderen. Voor verpakkingen worden per 2021 nieuwe doelstellingen van kracht voor hergebruik en recycling voor de periode tot en met 2025. lenW ondersteunt het initiatief van Nederlandse en Europese festivalorganisatoren om zich te ontwikkelen tot circulaire festivals als vervolg op de lopende Green Deal Afvalvrije Festivals en wil ook met andere sectoren tot soortgelijke afspraken komen. Voorts worden met de e-commerce sector afspraken gemaakt over het verduurzamen van verpakkingen en wordt onderzocht hoe vernietiging van retourgoederen te voorkomen.

### *Kleding en textiel*

Met het beleidsprogramma circulair textiel<sup>19</sup> is meerjarig beleid aangekondigd om de textielketen sluitend te maken. In het programma worden doelstellingen gesteld om toe te werken naar een halvering van de ecologische voetafdruk van de textielsector, meer toepassing van recyclelaat in nieuwe kleding en meer hergebruik en recycling. In het voorjaar van 2021 wordt een voorstel voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor

<sup>18</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 30 872 nr. 244

<sup>19</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 32 852 nr. 112

textiel gedaan. Daarnaast worden effectieve gedragsinterventies onderzocht en wordt er gewerkt aan een Denim Deal. De Tweede Kamer ontvangt in het voorjaar van 2021 de eerste voortgangsrapportage.

### **Een veilige, schone en gezonde leefomgeving**

#### *Waterkwaliteit*

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft een goede chemische en ecologische toestand van het water als doel. De maatregelen hiertoe dienen uiterlijk in 2027 te zijn uitgevoerd. In 2021 wordt de tweede tranche van het KRW Verbeterprogramma (2016-2021) afgerond en de voorbereidingen voor de 3<sup>e</sup> tranche (2022-2027) zijn gestart. Met de uitvoering van dit programma moet de inrichting van de Rijkswateren voldoen aan de eisen van de richtlijn.

Vanwege COVID-19 is de regionale besluitvorming vertraagd. In maart 2021, drie maanden later dan eerder gepland, start zes maanden inspraak op de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen als onderdeel van het Nationaal Waterprogramma. De definitieve plannen worden in het eerste kwartaal van 2022 vastgesteld. In de plannen staat hoe de kwaliteit van oppervlakte- en grondwater nu is, waarom en waar doelen nog niet worden gehaald en wat daaraan de komende zes jaren gedaan wordt. Tijdens de inspraakperiode wordt een ex-ante evaluatie uitgevoerd om te bepalen welke resultaten de voorgestelde maatregelen hebben in 2027.

Met de Delta-aanpak Waterkwaliteit wordt een extra impuls gegeven aan het realiseren van de doelen van de KRW. De prioriteiten daarbij zijn nutriënten, gewasbeschermingsmiddelen, opkomende stoffen en medicijnresten in water. Op basis van de evaluatie van de aansturing via de bestuurlijke versnellingstafels wordt het vervolg in 2021 bepaald.

Vanuit de Delta-aanpak wordt ingezet op de impuls van het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. De eerste stap is de uitwerking van de wateropgave (waterkwaliteit, -kwantiteit en zoetwater). In 2021 wordt de vertaalslag gemaakt naar gebieds- en sectorgerichte maatregelpakketten. Voor het stimuleren van de toepassing van maatregelen bij agrariërs is 38,8 miljoen euro extra gereserveerd voor de periode 2020 tot en met 2027.

De aanpak van opkomende stoffen en medicijnresten in water richt zich in 2021 op een impuls voor vergunningverlening, en verbeteren zuivering. Onder de ketenaanpak 'medicijnresten uit water' wordt vergaande zuivering van rioolwater gestimuleerd, om zo medicijnresten en andere nieuwe stoffen uit het stedelijk afvalwater te verwijderen op geïdentificeerde hotspots.

#### *Zeer Zorgwekkende Stoffen*

Voorkomen is beter dan genezen blijft ook in 2021 het uitgangspunt. De inspanningen om beter zicht te krijgen op emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en deze gericht in te perken gaan dan ook door. Begin 2021 worden de eerste resultaten verwacht van de ZZS-uitvraag voor alle relevante emissies bij de verschillende bevoegde gezagen. Dit overzicht moet het mogelijk maken om adequater te prioriteren in de aanpak van ZZS, op lokaal, nationaal en Europees niveau. Na intensief voorwerk wordt in 2021 een belangrijke stap gezet om PFAS in producten te beperken. De restrictieprocedure wordt formeel gestart met de indiening van het brede restrictiedossier bij de Europese Commissie. Hiertoe werkt Nederland nauw samen met enkele andere lidstaten.

### *Stoffen in de bodem*

In 2021 zullen nieuwe regels voor stoffen in bodem en bagger in werking treden. Hiervoor zijn normen voor PFAS in de bodemregelgeving en een algemene methodiek voor het omgaan met niet-genormeerde (nieuw opkomende) stoffen in bodem en bagger ontwikkeld. Naast het vroegtijdig signaleren van mogelijk relevante stoffen, wordt een werkwijze geformuleerd waarmee het bodeminstrumentarium tijdig voor de nieuwe stof gereed is en tegelijkertijd de noodzakelijke uitvoeringspraktijk door kan gaan. Hierdoor moet voorkomen worden dat in een dergelijke situatie onnodig stagnatie optreedt en grondverzet zoveel mogelijk doorgang kan vinden. In 2021 wordt daarnaast extra ingezet op het verder opbouwen van kennis over bodem en ondergrond, zowel bij de Rijksoverheid als in afstemming met de medeoverheden en de omgeving. Ook zal er een vaste overlegstructuur worden ingericht om bodemgerelateerde kwesties interbestuurlijk te bespreken. De samenhang op het gebied van nieuwe stoffen tussen de verschillende milieudomeinen wordt daarnaast versterkt om zo de keten beter in beeld te krijgen.

### *Asbest*

Voor asbest blijft het streven om de grootste resterende bron in de leefomgeving weg te nemen. Daartoe staat 2021 in het teken van het faciliteren van eigenaren van asbesthoudende daken bij het verwijderen hiervan. Het beleid is erop gericht om samen met de partners een fonds voor particuliere eigenaren op te richten en worden financiële instrumenten voor zakelijke eigenaren in de tweede helft van 2020 verkend<sup>20</sup>. Daarnaast worden (innovatieve) kansen voor het zo effectief mogelijk saneren aangegrepen.

### *Geluid*

De Aanvullingswet geluid waarmee geluidregels ondergebracht worden in de Omgevingswet is in 2020 aangenomen in de Eerste Kamer. De feitelijke geluidnormering wordt opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL). De nieuwe geluidregels treden in 2022 in werking. Daarnaast heeft de WHO een belangrijk advies uitgebracht over geluid. In 2020 wordt verder onderzocht hoe het WHO-advies zich verhoudt tot de huidige (inter)nationale wet- en regelgeving en naar de mogelijkheden om het WHO advies te gebruiken ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie. In 2020 en latere jaren vindt de verdere uitwerking daarvan plaats.

### *Luchtkwaliteit*

Schone lucht is van levensbelang. De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd, maar om de resterende hardnekkige EU-normoverschrijdingen op te kunnen lossen, is de aanpak uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voortgezet tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het gaat met name om een aantal gebieden met veel intensieve veehouderij (fijnstof) en om enkele binnenstedelijke gebieden (stikstofdioxide). Op basis van het advies van de Taskforce versnelling innovatieproces zullen stappen worden gezet om de resultaten van maatregelen die veehouderijbedrijven nemen om de emissies van ammoniak, geur en fijnstof te reduceren te kunnen borgen met metingen op bedrijfsniveau.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Kamerstukken II, 2019/2020 25 834, nr. 167 en 25 834, nr. 169

<sup>21</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, 29 383 nr. 345



De EU-normen zijn zijn maximale toegestane waarden. Ook waar aan de normen wordt voldaan, is verdere verbetering van de luchtkwaliteit van belang om gezondheidswinst te realiseren. Daarom werkt het kabinet samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord<sup>22</sup>. Ook de COVID-19 pandemie versterkt de aandacht voor verbetering van de luchtkwaliteit. Het Schone Luchtakkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland. Hiermee werkt het kabinet - zoals geadviseerd door de Gezondheidsraad<sup>23</sup> - toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. Inzet van het kabinet is om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen. De aanbevelingen van het IBO Luchtkwaliteit en de beleidsdoorlichting van het NSL zijn bij het Schone Lucht Akkoord betrokken. Eind 2020 wordt de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd en in 2021 vindt monitoring plaats met de gezondheidsindicator.

#### *Geurhinder veehouderijsector*

Geurhinder vormt een probleem in een aantal gebieden waar veel veehouderij geconcentreerd is. In reactie op het rapport van de Commissie Geurhinder Veehouderij wordt het geurbeleid opnieuw vormgegeven om een balans te bereiken tussen een prettige leefomgeving en duurzame veehouderij. In 2021 verwachten we de chemisch-analytische methode om geur te meten praktisch toepasbaar te hebben gemaakt en daarmee bij te dragen aan het ontwikkelen van sensoren voor het meten van geur.

#### *Omgevingsveiligheid*

De samenwerking met bedrijfsleven en wetenschap in het programma Duurzame Veiligheid 2030 wordt voortgezet in de Safety Delta Nederland (SDN): een nieuwe stichting met als doel om samen te werken aan de veiligste (petro)chemische industrie ter wereld. SDN moet een toonaangevende organisatie worden, de spil in een netwerk van overheden, bedrijven, universiteiten en kennis-onderwijsinstellingen. Binnen dit netwerk werken we aan innovatie, kennisontwikkeling en kennisopbouw rondom vraagstukken op het gebied van veiligheid. Naast milieurisico's richt lenW zich ook op financiële risico's die samenhangen met saneringsopgaven. Bedrijven moeten op voorhand laten zien hoe zij invulling geven aan het uitgangspunt 'de vervuiler betaalt'.

Elke twee jaar vindt een onderzoek plaats naar de kwaliteit van de uitvoeringstaken Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH), om structureel het proces van VTH te verbeteren en knelpunten te ondervangen. De uitwerking van de aanbevelingen is geland in de uitvoeringsagenda VTH. Gelijktijdig wordt gewerkt aan de aanpak van milieucriminaliteit (Actieplan Milieucriminaliteit), in vervolg op de aanbevelingen uit het onderzoek van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid in 2019. De uitvoeringsagenda VTH en het Actieplan Milieucriminaliteit zijn onderling sterk verbonden en kennen een hoge mate van samenwerking. In 2021 gaan in dat kader 13 projecten van start of worden voortgezet, zoals in de brief van 5 juni 2020 aangegeven (Kamerstuk [33118 nr. 147](#)). Ook levert begin 2021 de adviescommissie VTH, onder voorzitterschap van de heer Van Aartsen, haar rapport op. De commissie is gevraagd te kijken naar de toekomstbestendigheid van het stelsel.

<sup>22</sup> Kamerstukken II, 2019/2020, [30 175 nr. 343](#)

<sup>23</sup> Bijlage bij Kamerstukken II, 2017-2018, [30 175 nr. 292](#)

Ook in 2021 is de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige en feestelijke jaarwisseling. Begin 2021 worden de uitkomsten van het onderzoek naar het verbeteren van de vuurwerkveiligheid verwacht. Samen met de evaluatie van de jaarwisseling 2020-2021 biedt dat nader inzicht in realisatie van genoemde beleidsinzet. Verder is door technische wijzigingen en synchronisatie van de Omgevingswet aanpassing van het Vuurwerkbesluit voorzien.

Om het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor veiliger te maken, werkt lenW in 2021 verder aan het robuust maken van het *Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen*. Dit doet lenW in samenwerking met de medeoverheden, de (chemische) industrie en de verladers en vervoerders.

#### *Biotechnologie*

Het beleid voor biotechnologie kenmerkt zich zowel door het veilig toepassen van biotechnologie als ruimte voor innovatie. In 2020 zijn samen met het RIVM, de COGEM en de sector verbeteringen doorgevoerd in de vergunningverlening ten aanzien van gentherapie. In 2021 worden de resultaten en effecten daarvan zichtbaar en worden verbeteringen geïmplementeerd.

#### *Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming*

In 2021 vindt de achtste conferentie *Gezamenlijk Verdrag inzake de veiligheid van het beheer van bestraalde splijtstof en inzake de veiligheid van het beheer van radioactief afval* plaats bij het Internationaal Atoomenergieagentschap. Deze driejaarlijkse conferentie toetst de nationale rapportages over de nakoming van de verdragsverplichtingen en geeft aanbevelingen voor verdere beleidsontwikkeling. De vergelijkbare conventie Verdrag Nucleaire Veiligheid van de VN is uitgesteld in verband met de COVID-19-maatregelen en zal naar verwachting in 2021 plaatsvinden. Om de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming ook voor de lange termijn te borgen, is voldoende kennis van hoog niveau van groot belang. In 2021 zal het Rijk samen met de betrokken partijen een aanpak opstellen voor verdere versterking van deze kennisinfrastructuur. In 2021 start een update van het nationale programma voor het beheer van radioactief afval en verbruikte splijtstoffen. In 2025 dient dit bij de Europese Commissie te worden aangeleverd.

#### *Safe-by-design*

lenW zet stappen door het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe of alternatieve, veilige materialen, producten, processen en toepassingen. Het concept *Safe-by-design* speelt bij het voorkomen van risico's een belangrijke rol. Dit concept neemt bij elke ontwikkeling vanaf het prille begin veiligheidsoverwegingen mee. *Safe-by-design* is in EU- en OESO-verband geagendeerd. Bijvoorbeeld voor de gezamenlijke aanpak van nanomaterialen en gevaarlijke stoffen, maar ook voor het vroegtijdig stimuleren van veilige innovaties bij de energietransitie.

#### **Cybersecurity**

In 2021 werken we verder aan wet- en regelgeving op het gebied van (cyber)security en continuïteitsmanagement, bijvoorbeeld naar aanleiding van de review van Europese richtlijn netwerk en informatie beveiliging en de review van de Europese richtlijn *Vitaal*. Er wordt gewerkt aan een wijziging van het Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Bbni), op basis waarvan via een ministerieel besluit ook binnen de deelsectoren spoor en weg in 2021 aanbieders van essentiële diensten worden aangewezen waarvoor de zorgplicht en meldplicht gaan gelden. lenW is voornemens een ministerieel regeling (MR) cybersecurity op te stellen met

sectoroverstijgende nadere regels voor de invulling van de zorgplicht uit de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) en Bbni. Zowel het gewijzigde Bbni als de MR treden 1 januari 2021 in werking. Door de ILT worden voorbereidingen getroffen voor de inrichting en implementatie van het toezicht en handhaving van de Wbni. Rijkswaterstaat werkt aan een versterkingsprogramma. Daarnaast werkt lenW samen met EZK en JenV aan de implementatie de investeringstoets en de borging van het Defensie aanbestedingstoetsingskader in sectorale wetgeving. Ook de uitrol van het bestaande programma *Versterking cyberweerbaarheid in de watersector* (BAW+) is in een versnelling terechtgekomen en gaat in 2021 verder.

#### **lenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk**

COVID-19 heeft de eilanden hard geraakt. Het toerisme en daarmee de economie zijn deels ingestort. lenW-projecten hebben vertraging opgelopen. Op Bonaire, Saba en Sint Eustatius zet men de structurele infrastructuurmiddelen uit het regeerakkoord vooral in voor de aanpak van de wegen. De middelen uit de Kabinetsreactie van oktober 2019 geven de drie eilanden tevens de mogelijkheid te werken aan concrete projecten die op basis van good governance tot snelle en zichtbare resultaten met meerwaarde voor de inwoners moeten leiden.<sup>24</sup>

Op Saba wordt verder gewerkt aan een nieuwe toekomstbestendige haven en de ontwikkeling van het omliggende gebied. Op Sint-Eustatius worden plannen gemaakt voor de doorontwikkeling van de haven en het stoppen van erosie. De bouw van de nieuwe verkeerstoren en passagiersterminal op de luchthaven op Sint-Eustatius wordt in 2021 afgerond. Op Bonaire wordt gewerkt aan de platformen van de luchthaven.

lenW is systeemverantwoordelijk voor de luchtvaart en de scheepvaart in het gehele Koninkrijk. Met een extra impuls naar aanleiding van COVID-19 vaart in 2021 een verbeterde ferry tegen een gereduceerd tarief voor twee jaar tussen Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten. Daarnaast werken we aan het verbeteren van de governance in de luchtvaart en het op orde brengen van veiligheidsstandaarden, Search & Rescue en regelgeving. Het KNMI ontwikkelt een automatisch systeem voor meteorologisch waarnemingen voor de luchtvaart. Tevens ontwikkelt het KNMI de vulkaanmonitoring verder gelet op internationale standaarden.

lenW werkt verder aan betrouwbaar en betaalbaar drinkwater op Caribisch Nederland. Met Saba, Sint Eustatius en Bonaire wordt in nauwe samenwerking een intensief milieuprogramma ontwikkeld. Op alle drie de eilanden wordt geïnvesteerd in de professionalisering van het afvalbeheer en efficiëntere installaties. Ook werkt men aan uitfasering van plastics. Op Bonaire wordt wet- en regelgeving voor bedrijven ontwikkeld, een kruithuis voor de veilige opslag van vuurwerk gebouwd en wordt asbest verder gesaneerd. De interdepartementale Taskforce onder voorzitterschap van lenW werkt aan de brandstoffenproblematiek op Bonaire. In 2021 bouwt Bonaire met financiële hulp van het Rijk een veilige en toekomstbestendige infrastructuur voor brandstof. Samen met de ministeries van LNV en BZK werkt lenW aan de uitwerking van het Koraalactieplan om de snelle achteruitgang van het koraal aan te pakken.

<sup>24</sup> Kamerstukken II, 2019-2020, 35 300 nr. 11

## lenW en de EU

De inspanningen op Europees vlak richten zich met name op de gevolgen van de COVID-19 crisis op Europees niveau, inclusief (de vergroening van) de financiële en economische herstelmaatregelen, de voortgang van de onderhandelingen over de nieuwe relatie met het Verenigd Koninkrijk, (de uitkomsten van) de onderhandelingen over de nieuwe Europese begroting die doorwerken in programma's en fondsen en de Europese Green Deal. Deze ontwikkelingen zijn prioritair aan onze Europese inzet gezien de grote impact op het nationale beleid.

Daarnaast zal lenW in 2021 in interdepartementaal verband mede vormgeven aan (de uitvoering van) het nationale en Europese ruimtevaartbeleid. Dit volgt uit de Nederlandse inschrijving in de programma's van het Europese ruimtevaartagentschap en uit de Europese programma's voor satellietnavigatie. Het nationaal ruimtevaartbeleid richt zich op de uitbouw van de rol van het Galileo Reference Centre in het ruimtevaartcluster en de op te zetten Space Campus in Noordwijk.

lenW zal op verzoek van de Europese commissie een aanbod doen voor het huisvesten van een grondstation op Bonaire voor het Galileo systeem dat vanwege Brexit verplaatst moet worden.

## Overzicht coronamaatregelen

De afgelopen maanden zijn voor een belangrijk deel getekend door de coronacrisis. Het kabinet heeft diverse (nood)maatregelen genomen om de crisis het hoofd te bieden. Deze paragraaf geeft een overzicht van de maatregelen die op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn genomen. Een uitgebreid overzicht is te vinden op <https://www.rijksfinancien.nl/corona-visual>.

Tabel 1 Maatregelen in verband met COVID-19 (bedragen x €1.000)

Maatregel	Bedrag 2020	Bedrag 2021	Relevante Kamerstukken
Beschikbaarheidsvergoeding OV	€ 1.488.000	€ 0	<a href="https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200612/voorstel_van_wet_3">https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200612/voorstel_van_wet_3</a> <a href="https://rijksbegroting.nl/binaries/onopgemaakt/2009/mn/kst281549.rtf">https://rijksbegroting.nl/binaries/onopgemaakt/2009/mn/kst281549.rtf</a>
Pilot ferryverbinding tussen Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba	€ 2.000	€ 0	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/24/kamerbrief-extra-maatregelen-caribisch-nederland-in-verband-met-covid-19">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/24/kamerbrief-extra-maatregelen-caribisch-nederland-in-verband-met-covid-19</a> <a href="https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200514/voorstel_van_wet_2">https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200514/voorstel_van_wet_2</a>
Aftrekpost voor drinkwater kosten Caribisch NL	€ 730	€ 3.352	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/24/kamerbrief-extra-maatregelen-caribisch-nederland-in-verband-met-covid-19">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/24/kamerbrief-extra-maatregelen-caribisch-nederland-in-verband-met-covid-19</a> <a href="https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200514/voorstel_van_wet_2">https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20200514/voorstel_van_wet_2</a>

## Beschikbaarheidsvergoeding OV

Het kabinet heeft na overleg met de OV-partijen besloten tot een vergoeding om te komen tot een kostendekkingsgraad van 93% voor de periode 1 maart – 31 december 2020. Ook de vervoerders leveren een passende bijdrage. Deze is vastgesteld op maximaal 7% van de kosten. Een vervoerder kan verzoeken om een verhoging van maximaal 2%-punt bovenop de gegarandeerde 93% afdekking van de vervoerskosten. Toekenning geschiedt enkel indien de vervoerder overtuigend kan aantonen dat er bedrijfseconomisch geen andere mogelijkheid is dan de dienstverlening af te schalen om continuïteit te borgen. Het doel is dat het aanbod van openbaar vervoer niet alsnog hoeft te worden afgeschaald.

In lijn met het doorbetalen van de decentrale overheden aan de regionale concessies, draagt het ministerie van IenW € 167 mln. bij door de concessievergoeding die zij ontvangt van NS hiervoor in te zetten. De overige € 1,321 miljard euro wordt door het kabinet additioneel beschikbaar gesteld. De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie (gebiedsconcessies, lijnconcessies en lijnovereenkomsten) in Nederland en loopt tot het einde van 2020. De vergoeding wordt ingericht op basis van nacalculatie.

Aan de vergoeding wordt een aantal voorwaarden gesteld ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. Vervoerders keren verder geen dividend uit, er worden geen bonussen voor Raad van Bestuur en hoger management of ontslagvergoedingen voor bestuurders verstrekt en geen eigen aandelen ingekocht. Bij de uitvoering van de vergoeding wordt daarnaast een monitor ingericht. In lijn met de comptabiliteitswet zal deze maatregel worden geëvalueerd. In het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) is afgesproken dat concessieverleners en concessiehouders tijdig het gesprek aangaan over het jaar 2021 (en verder).

#### **Pilot ferryverbinding Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba**

De bovenwindse eilanden worden door de crisis zwaar geraakt. De eilanden zijn voor een groot deel afhankelijk van toerisme. Met een goede en betaalbare ferry wordt verwacht dat na de lockdown toeristen uit de regio de eilanden vaker zullen aandoen, ook bewoners kunnen zich dan vaker en goedkoper verplaatsen. Om de ferryverbinding tussen Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten te verbeteren, heeft het kabinet besloten tot een verbeterde en frequente ferry tegen gereduceerd tarief voor een periode van twee jaar. De uitvoering wordt door de eilanden opgepakt in samenwerking met de BZK, IenW en EZK.

#### **Aftrekpost voor drinkwater kosten Caribisch Nederland**

Door het wegblijven van toeristen lopen de eilanden veel inkomsten mis. Om de inwoners te steunen is besloten tot compensatie van vaste lasten van nutsdiensten. Deze zijn op de eilanden relatief hoog. Voor water is het vaste aansluittarief op 0 euro gebracht vanaf 1 mei 2020 tot aan het einde van het jaar 2021.

## 2.2 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

De onderstaande tabel geeft de belangrijkste wijzigingen in de uitgaven en ontvangsten aan ten opzichte van vorig jaar. Een meer gedetailleerd overzicht van de mutaties per artikel is in de verdiepingsbijlage (bijlage 2) te vinden.

Tabel 2 Belangrijkste beleidsmatige uitgavenmutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)							
	Art.	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Stand begroting 2020 (incl. NvW)</b>		8.911.581	9.319.980	9.433.270	9.957.451	9.867.774	9.311.300
Mutaties 1e suppletoire begroting 2020		- 104.786	- 184.737	- 274.904	306.651	199.593	759.618
Stand 1e suppletoire begroting 2020		8.806.795	9.135.243	9.158.366	10.264.102	10.067.367	10.070.918
Mutaties Incidentele suppletoire begroting 2020		1.323.854	0	0	0	0	0
Stand Incidentele suppletoire begroting 2020		10.130.649	9.135.243	9.158.366	10.264.102	10.067.367	10.070.918
<b>Belangrijkste mutaties</b>		4.745	7.333.222	442.980	590.610	69.545	65.555
1 Loon- en prijsbijstelling	99	- 141.369	- 98.255	- 106.113	- 136.818	- 138.073	- 137.255
- waarvan Infrastructuurfonds	26	128.218	82.824	90.247	118.583	123.678	120.784
- waarvan Deltafonds	26	13.151	15.431	15.866	18.235	14.395	16.471
2 Luchtvaart	17	9.570	18.446	7.655	2.092	1.814	872
	Div.	- 9.570	- 18.446	- 7.655	- 2.092	- 1.814	- 872
3 Circulaire economie	21	0	15.000	15.000	5.000	5.000	0
	Div.	0	- 15.000	- 15.000	- 5.000	- 5.000	0
4 Caribisch Nederland	Div.	9.759	13.302	5.330	580	0	0
	Div.	- 9.759	- 13.302	- 5.330	- 580	0	0
5 Drinkwater Caribisch Nederland	13		3.352				
6 Retrofit binnenvaart	18	4.000	12.000	14.000	16.000	16.000	5.000
7 Geluidsanering	20	0	0	0	0	0	7.010
8 ILT	24	3.867	1.788	600	600	600	851
	Div.	- 3.867	- 1.788	- 600	- 600	- 600	- 851
9 KNMI huisvesting	23	1.453	1.210	1.221	908	832	925
	Div.	- 1.453	- 1.210	- 1.221	- 908	- 832	- 925
10 Omvorming Prorail	26		7.130.300	- 40.000	- 40.000	- 40.000	- 40.000
11 Versnelling investeringen Infrastructuurfonds	26		174.325	423.235	578.865	57.800	57.800
12 Bestedingsplan innovatieregeling bouw GWW	26	5.000	10.000	10.000			
13 Bijdrage Deltafonds t.b.v. Noordzeeakkoord	26	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255
14 2e maatregelenpakket Urgenda	21		7.500				
Overige mutaties	Div.	2.538	8.034	4.930	- 105	1.015	1.939
<b>Stand ontwerpbegroting 2021</b>		10.137.932	16.476.499	9.606.276	10.854.607	10.137.927	10.138.412

### Toelichting

Ad 1. Dit betreft het restant van de loon- en prijsbijstelling tranche 2020 dat wordt herverdeeld over de lenW-begrotingen Infrastructuurfonds en Deltafonds. De herverdeling van het deel begroting Hoofdstuk XII heeft reeds bij Voorjaarsnota 2020 plaatsgevonden.

Ad 2. Deze middelen zijn vrijgemaakt om uitvoering te geven aan de ambities uit het Regeerakkoord en de Luchtvaartnota. Het gaat hierbij onder andere om de thema's luchtruimherziening, Lelystad Airport, hybride en elektrisch vliegen, vliegtuiggeluid, versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens en inzet van de ILT.

Ad 3. Het werken naar een circulaire economie (CE) is een prioriteit in het regeerakkoord en het kabinet heeft zich gecommitteerd aan een Rijksbreed programma. Vanaf 2018 zijn structureel aanvullende middelen beschikbaar gekomen vanuit de klimaatenvolp, echter, deze middelen zijn alleen beperkt beschikbaar voor gerichte circulaire investeringen met een CO<sub>2</sub>-besparing. Om de doelstellingen voor 2030 en 2050 daadwerkelijk te realiseren – 50% minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en een volledig circulaire economie in 2050 - zijn deze aanvullende middelen vrijgemaakt. Hiermee kan onder andere invulling worden gegeven aan de transitieagenda's.

Ad 4. In Caribisch Nederland zijn extra investeringen in de infrastructuur, bereikbaarheid, drinkwatervoorziening, vulkaanmonitoring en het milieu- en afvalbeheer benodigd. Hiervoor is komende jaren ca. € 28 mln. vrijgemaakt.

Ad 5. Ter financiële ondersteuning van de inwoners van Caribisch Nederland in verband met Corona is de verlaging van de drinkwatertarieven verlengd tot en met 2021.

Ad 6. Vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek is € 79 miljoen (voor de periode 2020 tot 2030) toegevoegd aan het budget ter verduurzaming van de binnenvaart uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Dit extra budget zal worden ingezet voor het subsidiëren van Selectieve Catalytische Reductie (SCR-)katalysatoren voor binnenvaartschepen.

Ad 7. Het budget voor de geluidsanering bij rijks- en spoorwegen is in het verleden tot en met 2024 gevormd uit middelen van de toenmalig departementen van VROM en VenW. Met deze toevoeging wordt gewaarborgd dat dit budget ook in vanaf 2025 beschikbaar blijft voor het voortzetten van het huidige beleid

Ad 8. Er is budget vrijgemaakt voor de voor de uitvoering van nieuwe inspectietaken (zie art. 24).

Ad 9. Er is budget vrijgemaakt voor de aanpak van de gebouwen van het KNMI, die in slechte staat zijn.

Ad 10. Het kabinet is voornemens om 1 juli 2021 ProRail om te vormen tot ZBO. Dit heeft zowel incidentele als structurele gevolgen voor de begroting van het Infrastructuurfonds, als gevolg van de veranderde fiscale positie van ProRail. De incidentele gevolgen zijn verwerkt in 2021 met een mutatie van ruim € 7,1 miljard als gevolg van de dividendbelasting, omzetbelasting en vennootschapsbelasting die ProRail moet betalen aan de Belastingdienst. Daarnaast is er sprake van structurele fiscale gevolgen van € 40 miljoen per jaar die ProRail niet hoeft te betalen als gevolg van de omvorming.

Ad 11. Het kabinet haalt investeringen naar voren om de economie te ondersteunen. De komende jaren worden investeringen ter waarde van ruim 1,5 miljard euro naar voren gehaald, op het terrein van BZK en IenW. Voorbeelden hiervan zijn onderhoud aan het spoor en (vaar)wegen en maatregelen om de veiligheid van (fiets)infrastructuur te verbeteren. Deze versnellingen ondersteunen de economie op korte termijn en dragen bij aan beleidsdoelen voor de lange termijn, zoals duurzaamheid en bereikbaarheid. Deze investeringen voldoen daarmee aan de door het kabinet gehanteerde drieslag 'tijdig, tijdelijk en gericht'.

Ad 12. Dit betreft middelen voor de innovatieregeling bouw Grond-, Weg-, en Waterbouw (GWW).

Ad 13. Meerjarige bijdrage van IenW ten behoeve van het Noordzeeakkoord. Dit budget is bedoeld voor sanering en verduurzaming van de visserij, voor natuurherstel, monitoring en onderzoek, voor het de veilige doorvaart van de aan te leggen windparken en voor extra handhaving door de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA).

Ad 14. Dit betreft uitgaven in het kader van Urgenda voor circulaire maatregelen in de GWW.



## 2.3 Overzicht niet-juridisch verplichte uitgaven

Op verzoek van de Tweede Kamer wordt inzicht gegeven in de niet-juridisch verplichte uitgaven per beleidsartikel. Hiermee wordt de budgetflexibiliteit in de begroting beter inzichtelijk gemaakt en valt af te leiden welk deel van de geraamde uitgaven budgettair-technisch gezien beschikbaar is voor alternatieve besteding. Het percentage en het bedrag niet-juridisch verplichte uitgaven per beleidsartikel worden bepaald op basis van het percentage «juridisch verplicht» uit de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen. In de kolom «Bestemming van de niet juridische verplichte uitgaven» wordt het niet verplichte bedrag opgesplitst naar de bestemming van de uitgaven.

**Tabel 3 Overzicht niet-juridisch verplichte uitgaven en bestemming (bedragen x €1.000)**

Art. Naam artikel (totale uitgaven artikel)	Juridisch verplichte uitgaven	Niet-juridische verplichte uitgaven	Bestemming van de niet-juridisch verplichte uitgaven
11 Integraal waterbeleid	€ 55.320 (89%)	€ 6.744 (11%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €630 voor opdrachten algemeen waterbeleid (regie op uitvoering)</li> <li>• €287 voor opdrachten voor kennis en innovatie</li> <li>• €235 voor klimaatadaptatie</li> <li>• €622 voor opdrachten waterveiligheid</li> <li>• €461 voor opdrachten water internationaal</li> <li>• €486 voor opdrachten operationalisering resultaatgerichte aanpak (HGIS)</li> <li>• €872 voor opdrachten waterkwaliteit (kaderrichtlijn water, communicatie, glastuinbouw, waterstatistieken).</li> <li>• €287 voor opdrachten op het gebied van grote oppervlakte wateren (gebiedsagenda Wadden, Eems/Dollard, pilot Waddenslib).</li> <li>• €740 voor opdrachten Marien en Internationaal Waterbeleid</li> <li>• €2.124 voor overige opdrachten</li> </ul>
13 Bodem en Ondergrond	€ 140.871 (99%)	€ 1.785 (1%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €223 Bodemonderzoek en structuurvisie ondergrond</li> <li>• €146 Drinkwater en waterketen (inclusief commissie van deskundigen)</li> <li>• €15 Caribisch Nederland</li> <li>• €1.401 Sanering EMK Stormpolderdijk Krimpen a/d IJssel</li> </ul>
14 Wegen en verkeersveiligheid	€ 153.789 (75%)	€ 38.202 (25%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €25.241 opdrachten/bijdragen in het kader van klimaatakkoord voor Duurzame Mobiliteit</li> <li>• € 6.122 voor opdrachten Slimme en duurzame mobiliteit. Opdrachten bestaan uit diverse onderzoeken/bijdragen (waaronder monitoring beleid en stimulering werkgeversaanpak) en communicatieactiviteiten.</li> <li>• € 2.979 voor diverse onderzoeken verkeersveiligheid en verkeersveiligheid campagnes.</li> <li>• € 3.861 voor diverse opdrachten/onderzoeken t.b.v. Wegverkeersbeleid en programmering Rijkswegen</li> </ul>
16 Spoor	€ 26.375 (93%)	€ 1.934 (7%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 580 OV-begeleiderskaart, Continue screening taxi's, Evaluatierapport personeelsmonitor</li> <li>• € 51 Omvorming ProRail</li> <li>• € 133 Decentralisatie Waddenveren, opdracht KNMI, monitoring spoorstaafschade</li> <li>• € 136 BSV uitbesteding SWUNG-1</li> </ul>

Art. Naam artikel (totale uitgaven artikel)	Juridisch verplichte uitgaven	Niet-juridische verplichte uitgaven	Bestemming van de niet-juridisch verplichte uitgaven
17 Luchtvaart	€ 19.494 (72%)	€ 7.587 (28%)	taken, beheer geluidkaarten PDOK END <ul style="list-style-type: none"> <li>• € 307 Monitoring maatregelenpakket spoorgoederenvervoer personeelsmonitor</li> <li>• € 727 Bijdrage aan ODIN</li> <li>• € 7.680 voor diverse opdrachten/ onderzoeken voor de uitvoering van de luchtvaartnota en m.b.t. luchtvaartveiligheid, luchthavenontwikkeling, luchtverkeer, duurzaamheid en netwerkkwaliteit en de opgaven voor de herziening van het luchtruim, Schiphol en Lelystad.</li> </ul>
18 Scheepvaart en Havens	€19.400 (92%)	€1.687 (8%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €1.687 voor divers beleidsonderzoek gericht op onder meer de binnenvaart, zeevaart, zeehavens en Caribisch Nederland.</li> </ul>
19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (€45.605)	€43.868 (96%)	€1.737 (4%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 156 pilots Satelietdata data.</li> <li>• € 605 World Circular Economic Forum (WCEF)/ HGIS.</li> <li>• € 447 DGMI- brede projecten.</li> <li>• € 307 vrijwillige bijdragen aan internationale organisaties (HGIS)</li> <li>• € 222 DGMI- Algemeen, Organisatie ontwikkeling.</li> </ul>
20 Lucht en Geluid (€27.254)	€26.851 (99%)	€403 (1%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• € 399 opdrachten Uitvoering geluid.</li> <li>• € 4 Onderzoeksopdrachten lucht.</li> </ul>
21 Duurzaamheid (€43.082)	€39.007 (91%)	€4.075 (9%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €1.251 Uitvoering duurzaamheidsinstrumentarium.</li> <li>• €2.144 Uitvoering duurzame productketens.</li> <li>• €366 uitvoering industriële emissies.</li> <li>• €314 Uitvoering Natuurlijk Kapitaal.</li> </ul>
22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (€40.710)	€30.913 (76%)	€9.797 (24%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• €1.189 Uitvoering veiligheid chemische stoffen en asbest.</li> <li>• €502 Uitvoering veiligheid inrichtingen en bedrijven.</li> <li>• €2.501 Uitvoering veiligheid bedrijven en transport.</li> <li>• €4.847 Uitvoering Omgevingsveiligheid.</li> <li>• €758 diverse subsidies en bijdragen.</li> </ul>
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	€59.046 (100%)	€0 (0%)	–
24 Handhaving en toezicht	€129.642 (100%)	€0 (0%)	–
25 Brede doeluitreiking	€932.532 (100%)	€0 (0%)	–
26 Bijdrage investeringsfondsen	€14.366.592 (100%)	€0 (0%)	–
<b>Totaal aan niet verplichte uitgaven</b>		€ 74.656	

## 2.4 Meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen

In onderstaande tabel is de meerjarenplanning van de beleidsdoorlichtingen opgenomen.

Tabel 4 Planning beleidsdoorlichtingen

Art.	Naam artikel	(realisatie)		(planning)				Geheel artikel?
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	
11	Integraal waterbeleid			V				Ja
13	Bodem en Ondergrond		V					Ja
14	Wegen en verkeersveiligheid					V		Ja
16	Spoor						V	Ja
17	Luchtvaart					V		Ja
18	Scheepvaart en Havens				V			Ja
19	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal						V	Ja
20	Lucht	V						Nee
20	Geluid				V			Nee
21	Duurzaamheid		V					Ja
22	Omgevingsveiligheid en milieurisico's						V	Ja
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	V						Ja
24	Handhaving en toezicht	V						Ja

Artikel 20 omvat twee afzonderlijke beleidsterreinen. Doorlichtingen worden gepland voor zowel Lucht als Geluid, tenzij de inwerkingtreding van de Omgevingswet aanleiding is om te besluiten tot een doorlichting over meerdere beleidsterreinen.

De Brede doeluitkering (artikel 25) en de bijdrage investeringsfondsen (artikel 26) worden zoveel mogelijk meegenomen in de doorlichtingen van de beleidsartikelen. De instrumentering en normering ten behoeve van handhaving en toezicht van het beleid wordt bij de doorlichting van de beleidsartikelen meegenomen.

Voor het meest recente overzicht van de realisatie van beleidsdoorlichtingen, klik op deze link: [status beleidsdoorlichtingen](#). Voor een verdere onderbouwing van de meerjarenprogrammering en inzicht in de Strategische Evaluatie Agenda, zie bijlage 5 Overzicht evaluaties- en overig onderzoek.

## 2.5 Overzicht risicoregelingen

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

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door Ernst & Young (EY), is

Tabel 5 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2019	Geraamd te verlenen 2020	Geraamd te vervallen 2020	Geraamd te verlenen 2021	Geraamd te vervallen 2021	Uitstaande Garanties 2021	Geraamd te vervallen 2021	Garantie- plafond	Totaal plafond
	Artikel 13 Bodem en Ondergrond MKB Krediet	329	0	0	0	0	329	0	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>329</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>329</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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 2021 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 329.000.

**Tabel 6 Overzicht uitgaven en ontvangsten garanties (bedragen x € 1.000)**

Art.	Omschrijving	Uitgaven 2019	Ontvangsten 2019	Stand risico- voorziening 2019	Saldo 2019	Uitgaven 2020	Ontvangsten 2020	Stand risico- voorziening 2020	Saldo 2020	Uitgaven 2021	Ontvangsten 2021	Stand risico- voorziening 2021	Saldo 2021
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 3. Beleidsartikelen

#### 3.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

##### A. Algemene doelstelling

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

##### B. Rol en verantwoordelijkheid

###### (Doen) uitvoeren

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

- Waterveiligheid. Het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en de rivieren volgens het wettelijk niveau; alsmede het dynamisch handhaven van de kustlijn conform herziene basiskustlijn 2018 en handhaving kustfundament.
- Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. Het (doen) uitvoeren van verkenningen en planuitwerkingen.
- Waterveiligheid en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van aanlegprojecten, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), Ruimte voor de Rivier, de Maaswerken (alle waterveiligheid), het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (beiden waterkwaliteit).
- Waterveiligheid, Waterkwantiteit en Waterkwaliteit. Het (doen) uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging.
- Internationaal. Kennisuitwisseling met buitenlandse partijen op het gebied van waterveiligheid, waterzekerheid en 'governance' ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. Het betreft bilaterale en multilaterale samenwerking en richt zich vooral op klimaatadaptatie en water. De samenwerking is beschreven in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) en is ondertekend door de Ministeries van IenW, BZ, LNV en EZK. Deze beleidsnotitie is in 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden en is gericht op het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen van de Verenigde Naties per 2030.

###### Regisseren

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

- **Waterveiligheid.** Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van waterveiligheidsbeleid gericht op alle primaire waterkeringen in Nederland. Tevens het zorgdragen voor de waterveiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Het zorgen voor wettelijke kaders en instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van primaire waterkeringen. Ontwikkelen van kaders voor het toetsen op veiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021<sup>4</sup>.
- **Waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening.** Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote Rijkswateren. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en het daartoe zo te beheren hoofdwatersysteem dat wateroverlast en -tekort worden voorkomen. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021. Hierbij worden maatregelpakketten geregisseerd voor waterbeschikbaarheid op de korte en lange termijn in het Deltaprogramma Zoetwater. Het betreft maatregelen voor het robuuster maken van het watersysteem (nationaal en regionaal) en om de gevolgen van langdurige droogte en lage rivierafvoeren ten gevolge van klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken.
- **Waterkwaliteit.** Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems. De uitvoering gericht op het behalen van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in drie planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen.
- **Nederlands deel van de Noordzee.** Het gaat hier om het ontwikkelen van beleid en het nemen van maatregelen voor het bereiken van een gezonde zee met een duurzaam gebruik in het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit gebeurt in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en de Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP). De coördinerende verantwoordelijkheid voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP) ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Ministers van LNV, EZK en BZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren.
- **Innovatie en exportbevordering.** Het ontwikkelen van beleid, onder andere ten behoeve van de Topsector Water, gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (de gouden driehoek) om de internationale concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. Hierbij wordt een sterke thuismarkt (kennis en innovatie) gekoppeld aan een concurrerend Nederland in het buitenland. Voor dit laatste gaat het daarbij onder meer om het ontvangen van buitenlandse delegaties en het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies. Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom

de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).

- Conform de Waterschapswet stelt de Minister de vergoeding vast die de waterschappen verschuldigd zijn voor het organiseren van de waterschapsverkiezingen door de gemeenten. De vergoedingen worden jaarlijks rechtstreeks door BZK ontvangen en in het Gemeentefonds opgenomen.

### **Indicatoren en Kengetallen**

#### *Hoogwaterbescherming*

Hieronder is de beleidsmatige indicator voor hoogwaterbescherming opgenomen. In productartikelen 1, 2 en 3 van het Deltafonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

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

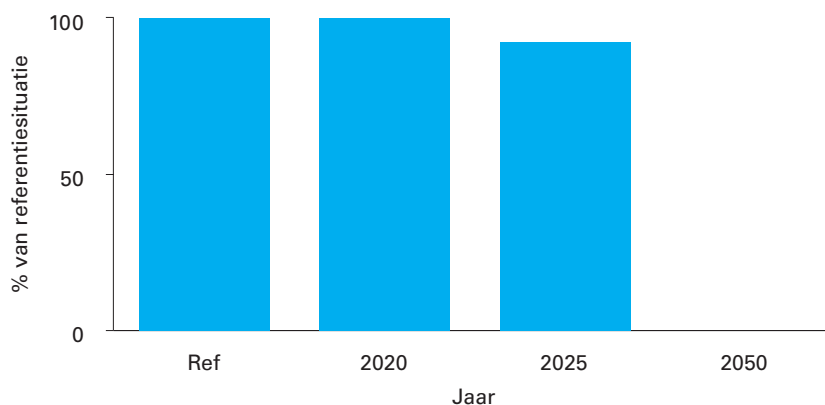
Doel van het waterveiligheidsbeleid is:

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

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

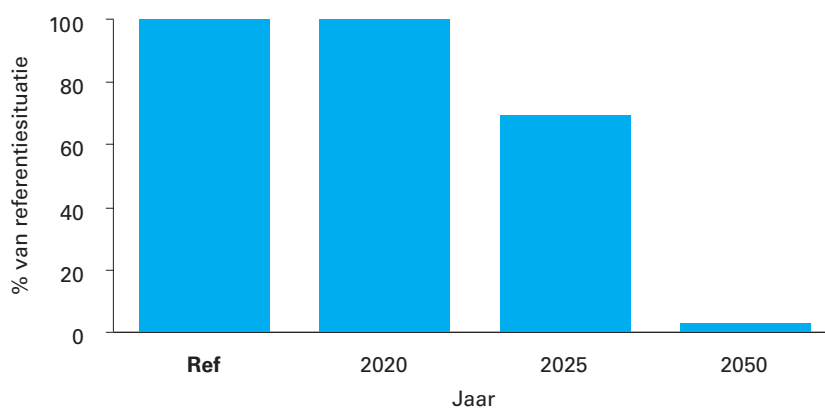


**Figuur 4 Basisbeschermingsniveau nog niet gehaald**



*Indicator 1: ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v de referentiesituatie. Bron: RWS*

**Figuur 5 Hoogte economisch risico**



*Indicator 2: ontwikkeling in het afnemen van het economisch risico t.o.v. de referentiesituatie. Bron: RWS*

#### *Toelichting*

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

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

waarvoor het basisbeschermingsniveau nog niet is gehaald en het economisch risico de komende 30 jaar afnemen tot het niveau dat volgens het beleid in 2050 bereikt moet zijn.

Het (actuele) risico in 2020 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking t/m 2019 in het HWBP; tot 2019 is ca. 12 km dijk versterkt. De afname van het risico tot 2025 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen t/m 2024, zoals is opgenomen in het HWBP. Aangezien er tot 2020 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico minder dan een 1% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen t/m 2024 zal het economische dan met ca. 30% t.o.v. de referentiesituatie zijn afgenomen.

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

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

Het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems, en van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden is afhankelijk van de maatregelen die verschillende overheden in binnen- en buitenland treffen. Zowel in Nederland als in de omliggende landen werkt men daaraan volgens de systematiek van de Kaderrichtlijn Water, in een cyclus van zes jaar. Daardoor is een volledige beschrijving van de toestand ook alleen om de zes jaar mogelijk, wat niet aansluit bij de jaarlijkse begrotingscyclus van de Tweede Kamer. In de motie Schonis<sup>25</sup> heeft de Kamer verzocht om indicatoren te testen waarmee een beter beeld van de voortgang van onder meer waterkwaliteit kan worden gegeven (Kamerstukken II, 2019-2020, [35 300 XII, nr. 11](#)). Zie hiervoor de indicatoren die een beeld geven van de maatregelen die in Nederland worden genomen in de jaarlijkse rapportage «De Staat van Ons Water» (Kamerstukken 2018-2019, [27625 nr. 470](#)).

#### *Integraal waterbeleid*

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

### **C. Beleidswijzigingen**

Medio 2020 is tussen het kabinet en maatschappelijke organisaties het Noordzeeakkoord gesloten. Het kabinet stelt voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord een transitiebedrag van € 200 miljoen euro tot en met 2030 beschikbaar. Dit bedrag is inclusief € 45 miljoen vanuit het aanstaande Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds (EMVAF). Dit budget is bedoeld voor sanering en verduurzaming van de visserij, voor

<sup>25</sup> Kamerstukken II, 2019-2020, [35 300 XII, nr. 11](#)

natuurherstel, monitoring en onderzoek, voor de veilige doorvaart binnen de aan te leggen windparken en voor extra handhaving door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Op de begroting van artikel 11 worden meerjarig uitgaven begroot voor monitoring, onderzoek en natuurherstel binnen het Noordzeeakkoord (€ 24 miljoen). Daarnaast staan de middelen voor opdrachtverlening voor een veilig doorvaart binnen windparken eveneens op de begroting van artikel 11 (meerjarig € 12 miljoen). De middelen voor een veilige doorvaart binnen windparken zullen in 2021 worden overgeheveld voor de uitvoering van deze opdrachtverlening.

De overige uitgaven van het Noordzeeakkoord worden begroot en verantwoord op andere departementale begrotingen. Door middel van een extracomptabele tabel op de begroting van IenW als coördinerend departement worden de totaal uitgaven voor het Noordzeeakkoord inzichtelijk gemaakt. Dit totaaloverzicht is te vinden in de extracomptabele tabel 13.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 7 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 11 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>41.220</b>	<b>36.534</b>	<b>43.517</b>	<b>50.991</b>	<b>46.557</b>	<b>46.612</b>	<b>44.858</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>48.421</b>	<b>59.731</b>	<b>62.065</b>	<b>51.114</b>	<b>46.552</b>	<b>46.607</b>	<b>44.823</b>
Waarvan juridisch verplicht			89%				
1 Algemeen waterbeleid	37.546	46.803	40.382	30.252	29.689	29.514	31.886
<b>Opdrachten</b>	<b>3.648</b>	<b>5.444</b>	<b>5.787</b>	<b>6.634</b>	<b>6.071</b>	<b>5.896</b>	<b>8.268</b>
- Intensivering Ruimtelijke Adaptatie	56	378	0	0	0	0	0
- Overige Opdrachten	3.592	5.066	5.787	6.634	6.071	5.896	8.268
<b>Subsidies</b>	<b>14.329</b>	<b>19.255</b>	<b>15.133</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>
- Incidentele subsidie WKB	1.567	1.287	66	0	0	0	0
- Blue Deal (HGIS)	1.200	2.900	1.400	0	0	0	0
- Partners voor Water (HGIS)	11.476	13.706	13.602	8.802	8.802	8.802	8.802
- Subsidie Regiecollege Waddengebied	67	65	65	65	65	65	65
- Overige Subsidies	19	1.297	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>15.978</b>	<b>15.102</b>	<b>14.751</b>	<b>14.751</b>	<b>14.751</b>	<b>14.751</b>	<b>14.751</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	1.271	612	386	385	385	385	385
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.707	14.490	14.365	14.366	14.366	14.366	14.366
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>3.591</b>	<b>7.002</b>	<b>4.711</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2 Waterveiligheid	3.019	3.236	3.348	3.468	3.499	3.499	3.499
<b>Opdrachten</b>	<b>3.019</b>	<b>3.236</b>	<b>3.348</b>	<b>3.468</b>	<b>3.499</b>	<b>3.499</b>	<b>3.499</b>
3 Grote oppervlaktewateren	1.211	1.749	1.665	1.565	1.565	1.565	1.565
<b>Opdrachten</b>	<b>1.211</b>	<b>1.749</b>	<b>1.665</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>	<b>1.565</b>
4 Waterkwaliteit	6.645	7.943	16.670	15.829	11.799	12.029	7.873
<b>Opdrachten</b>	<b>3.659</b>	<b>5.428</b>	<b>14.525</b>	<b>14.139</b>	<b>10.109</b>	<b>10.339</b>	<b>6.183</b>
- Noordzeeakkoord	0	0	9.962	9.456	5.426	5.656	1.500
- Overige Opdrachten	3.659	5.428	4.563	4.683	4.683	4.683	4.683
<b>Subsidies</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>2.086</b>	<b>1.615</b>	<b>1.745</b>	<b>1.690</b>	<b>1.690</b>	<b>1.690</b>	<b>1.690</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>12.050</b>	<b>448</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Tabel 8 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (x € 1.000)					
	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid	354.297	397.260	484.488	420.581	502.605
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	164.879	154.499	152.905	150.767	142.522
<b>Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid</b>	<b>519.176</b>	<b>551.759</b>	<b>637.393</b>	<b>571.348</b>	<b>645.127</b>
waarvan					
01.01 Grote projecten waterveiligheid	123.174	97.422	96.424	955	11.726
01.02 Overige aanlegprojecten waterveiligheid	384.217	446.097	529.774	561.797	625.112
01.03 Studiekosten	11.785	8.240	11.195	8.596	8.289

	2021	2022	2023	2024	2025
--	------	------	------	------	------

**Tabel 9 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	19.302	28.074	13.058	6.353	5.903	
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening						
<b>Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>19.302</b>	<b>28.074</b>	<b>13.058</b>	<b>6.353</b>	<b>5.903</b>	
waarvan						
02.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	15.202	24.876	9.878	934	934
02.03	Studiekosten	4.100	3.198	3.180	5.419	4.969

**Tabel 10 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	154.524	145.728	167.997	195.101	253.233	
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging						
<b>Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging</b>	<b>154.524</b>	<b>145.728</b>	<b>167.997</b>	<b>195.101</b>	<b>253.233</b>	
waarvan						
03.01	Watermanagement	7.458	7.458	7.458	7.484	7.484
03.02	Beheer onderhoud en vervanging	147.066	138.270	160.539	187.617	245.749

**Tabel 11 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	42.699	42.564	227.913	60.886	58.730	
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet						
<b>Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet</b>	<b>42.699</b>	<b>42.564</b>	<b>227.913</b>	<b>60.886</b>	<b>58.730</b>	
waarvan						
04.02	GIV/PPS	42.699	42.564	227.913	60.886	58.730

**Tabel 12 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	130.744	132.296	96.752	154.505	116.676
Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	57				
<b>Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>130.801</b>	<b>132.296</b>	<b>96.752</b>	<b>154.505</b>	<b>116.676</b>
waarvan					

		2021	2022	2023	2024	2025
07.01	Real. progr. Kaderrichtlijn water	93.295	88.647	46.342	55.191	85.144
07.02	Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	18.282	24.199	31.310	74.314	29.532
07.03	Studiekosten waterkwaliteit	19.224	19.450	19.100	25.000	2.000

**Tabel 13 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (x € 1.000)**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Visserij: sanering, LNV (€ 74 miljoen)	75	175	36.800	36.800	150	0	0	0	0	0	0
Visserij: innovatie LNV (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF) <sup>1</sup>	0	0	5.000	5.000	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, lenW (€ 24 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	0	3.500	5.000	5.000	5.000	1.500	1.500	1.000	500	500	500
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP vanaf 2023, EZK (€ 21 miljoen)	0	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Versterking toezicht NVWA, LNV (€ 14 miljoen)	0	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Veilige doorvaart windparken (€ 12 miljoen)	0	6.462	4.456	426	656	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal: € 155 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMVAF)</b>	<b>75</b>	<b>7.862</b>	<b>52.656</b>	<b>51.626</b>	<b>10.206</b>	<b>5.900</b>	<b>5.900</b>	<b>5.400</b>	<b>4.900</b>	<b>4.900</b>	<b>4.900</b>

<sup>1</sup> bijdrage uit EMVAF (€ 45 miljoen): € 35 miljoen voor innovatie visserij en € 10 miljoen voor onderzoek en monitoring naar effecten van gebruik op natuur.

## Budgetflexibiliteit

### 11.01 Algemeen Waterbeleid

Het opdrachtenbudget is grotendeels juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2020 zijn aangegaan, waaronder de structurele uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet en voor het programma gericht op acceleratie en implementatie van waterprojecten van de 2030 agenda, waarbij de Nederlandse inzet wordt gecompleteerd door de High Level Panel on Water (HLPW) coalitie van 11 landen, de Wereldbank en de Verenigde Naties. Daarnaast heeft het vooral betrekking op de uitwerking van de afspraken in het Bestuursakkoord Water (BAW). De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies en de bijdragen aan medeoverheden hebben een beperkte tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter. Het subsidiebudget is juridisch verplicht. Dit betreft het vervolgprogramma HGIS Partners voor Water 2016-2021, het HGIS-budget voor het internationale samenwerkingsprogramma met de Unie van waterschappen onder de titel 'Blue deal' en de subsidie voor het Regiecollege Waddengebied (RCW).

### 11.02 Waterveiligheid

Het opdrachtenbudget is grotendeels juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2020 zijn aangegaan en de uitwerking van de wettelijke taken op basis van de Waterwet, zoals onder andere werken met de nieuwe normering, regie op de kennisontwikkeling waterveiligheid, werkzaamheden ten behoeve van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (onderzoek naar maatregelen voor Rijn, IJssel en Maas), de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en advisering over waterkeringen en de kust.

### **11.03 Grote oppervlaktewateren**

De uitgaven voor de opdrachten zijn deels juridisch verplicht. Dit heeft met name betrekking op de betaling van de lopende verplichtingen die aangegaan zijn tot en met 2020, waaronder de gebiedsagenda Wadden 2050, Eems-Dollard 2050 en pilot Waddenslib.

### **11.04 Waterkwaliteit**

Een deel van het opdrachtenbudget is juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van diverse verplichtingen die tot en met 2020 zijn aangegaan, waaronder CBS-waterstatistieken, Emissieregistratie water, de Europese programma's Interreg Northsea Region en Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV), modelinstrumentarium waterkwaliteit, monitoring en rapportage nutriënten, onderzoek schone Noordzee en oceanen, en Blue Economy. De budgetten voor de subsidies, de bijdragen aan medeoverheden en de bijdragen aan internationale organisaties zijn volledig verplicht. De subsidie betreft de bijdrage aan het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC). De bijdragen aan medeoverheden zijn bestemd voor het samenwerkingsprogramma Lumbricus ten behoeve van een klimaat robuuste inrichting van het bodem- en watersysteem. De bijdragen aan internationale organisaties zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast zijn ze bestemd voor de bijdragen aan: The Intergovernmental Hydrological Programma van de United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO IHP), 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.

Het niet-juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op de onder de financiële instrumenten opgenomen opdrachten voor de uitvoering van een aantal activiteiten. Dat gaat om activiteiten in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Ook heeft het niet-juridisch verplichte deel betrekking op de ondersteuning van de internationale riviercommissies en OSPAR in de uitvoering van hun werkzaamheden.

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

### **11.01 Algemeen waterbeleid**

#### **Opdrachten**

##### *De Staat van Ons Water*

Jaarlijks worden er uitgaven gedaan voor de voortgangsrapportage «De Staat van Ons Water», waarin over de uitvoering van het waterbeleid in het voorafgaande jaar wordt gerapporteerd.

##### *Topsector Water en Maritiem*

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

### *Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat*

In het Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK) programmeert en realiseert IenW kennis en innovatie samen met kennisinstellingen, Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO), waterschappen, bedrijfsleven en de Deltacommissaris.

In 2021 worden uitgaven gedaan voor watereducatie om het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren. Dit gebeurt in samenwerking met de Unie van Waterschappen en onderwijspartijen.

### *Helpdesk Water*

Van de Helpdesk Water, onderdeel van RWS, wordt jaarlijks een bijdrage geleverd. In 2020 zijn voorbereidingen getroffen om de Helpdesk Water te integreren in het Informatiepunt Omgevingswet. Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet zal de Helpdesk Water niet meer worden bijgehouden. De actuele informatie is dan te vinden via de website van het Informatiepunt Omgevingswet.

Voor de uitvoering van het bestaande Omgevingsloket Online (OLO) wordt een jaarlijkse bijdrage geleverd ten behoeve van water- en omgevingsvergunningen.

Samen met de Unie van Waterschappen wordt onderzoek verricht naar aanpassingen en modernisering van de zuiveringsheffing, de verontreinigingsheffing en de watersysteemheffing.

### *Klimaatadaptatie*

Verder worden middelen ingezet voor het programma Klimaatadaptatie voor het bevorderen van een transitie naar meer klimaatbestendig handelen door personen en organisaties. Daartoe zijn uitgaven voorzien voor de implementatie van de Nationale Adaptatie Strategie (NAS). De middelen voor de uitvoering van de NAS op dit artikel en die voor het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie op het Deltafonds zijn complementair aan elkaar. IenW heeft de coördinatie over het Nederlandse klimaatadaptatiebeleid, maar doet dit in nauwe samenwerking met de andere betrokken departementen, decentrale overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en marktpartijen.

Aanvullend op het stimuleringsprogramma Ruimtelijke Adaptatie is in totaal € 20 miljoen (2019 – 2021) gereserveerd om decentrale overheden te ondersteunen bij onder andere de uitvoering van stresstesten en risicodiagnosen, en het uitvoeren van pilots.

Via het multilaterale spoor is Nederland actief betrokken in het organiseren van twee VN-conferenties (in 2021 en 2023) gericht op het aanjagen van de uitvoeringsagenda voor waterveiligheid en waterzekerheid in de wereld. IenW werkt nauw samen met het Ministerie van Buitenlandse Zaken en UN-WATER aan de voorbereiding. In 2021 worden de werkzaamheden door de Watergezant voortgezet om zichtbaarheid van Nederland te stimuleren en samenwerking te stimuleren. De beschikbare HGIS-middelen worden ingezet om werkzaamheden te ondersteunen en in een aantal activiteiten te voorzien, waaronder Water as Leverage 2.0. Verder wordt in 2021 vanuit Nederland bijgedragen aan het vergroten van klimaatweerbaarheid in de wereld via het Global Centre on Adaptation (GCA) gericht op versnellen, opschalen en oplossingen voor de financiering. Hiervoor wordt onder andere in 2021 het secretariaat van de Deltacoalitie gesteund.



## **Subsidies**

### *Partners voor Water*

Ook in 2021 wordt uitvoering gegeven aan de in 2016 gestarte subsidieregeling van het programma Partners voor Water (PvW) 2016–2021. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA). Het programma wordt aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de vier Ministeries BZ, EZK, LNV en IenW samenwerken. Voor de uitvoering van het programma PvW 2016–2021 is mandaat verleend aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het budget is onderverdeeld in een deel voor lange termijn samenwerking met zeven Deltalanden, een subsidieel deel ten behoeve van marktbetrokkenheid en een deel voor samenwerking met kansrijke nieuwe landen en Holland promotie. In 2020 is aanvullend HGIS-budget van € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor de eindfase (2020 t/m 2022) van het programma, waarin met 15 partnerlanden invulling wordt gegeven aan de Memoranda of Understanding die in lijn zijn gebracht met de NIWA.

### *Blue Deal*

In 2018 is de subsidieregeling van start gegaan van de Blue Deal (2018-2021). Het betreft een internationaal programma van 21 waterschappen die worden aangestuurd door de Unie van Waterschappen. De Ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW zijn gezamenlijk subsidieverstrekker. De eerste subsidiefase loopt tot en met 2021. De Blue Deal is een programma tot en met 2030 met één duidelijk doel: 20 miljoen mensen in 40 stroomgebieden wereldwijd helpen aan schoon, voldoende en veilig water. De focus ligt op het bieden van hulp, maar ook op het creëren van kansen voor het bedrijfsleven en leren van andere landen om het eigen werk in Nederland te blijven verbeteren.

### *WAVE2020*

In 2019 is een subsidie van € 100.000 toegekend aan het Instituut Fysieke Veiligheid voor het ontwikkelen van het programma 'watercrises beheersen in een veiligheidsregio (WAVE2020)'. Doel is het ontwikkelen van (boven)regionale strategieën met handelingsperspectieven en het ontwikkelen van een landelijk plan voor de beheersing van watercrises. Dit programma is in 2020 afgerond. Implementatie wordt naar verwachting in 2021 uitgevoerd.

Er wordt een jaarlijkse bijdrage van € 65.000 verstrekt aan de provincie Friesland ten behoeve van het Regiecollege Waddengebied (RCW). Het RCW is een strategisch overleg- en afstemmingsorgaan waarin Rijk, provincie, gemeenten, waterschappen, bedrijfsleven, natuurorganisaties en de wetenschap zijn vertegenwoordigd. Het RCW draagt bij aan de doelstelling van het Rijk om te komen tot integraal beleid voor het Waddengebied. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

In zowel 2020 als in 2021 wordt een subsidie van € 49.000,- verstrekt aan de Unie van Waterschappen voor de onderzoeken naar een mogelijke herziening van het belastingstelsel waterschappen.

### **Bijdrage aan agentschappen**

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsadvisering, vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares.

Hiervoor wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

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

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

De bijdrage aan medeoverheden heeft met name betrekking op het project Restopgave Vooroeverbestedingen aan het Waterschap Scheldestromen. Een bedrag van € 10,6 miljoen wordt betaald in de jaren 2019-2021 voor de aanpak van tien locaties waar de vooroevers nog moeten worden versterkt voor respectievelijk € 3,6 miljoen in 2019, € 4,0 miljoen in 2020 en € 3,0 miljoen in 2021.

Daarnaast zijn in 2020 zijn vijf projecten geselecteerd voor de tweede tranche uitvoeringspilots in het kader van het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie. In totaal wordt € 4,7 miljoen beschikbaar gesteld aan de betreffende gemeenten en provincie door middel van een specifieke uitkering, waarvan € 1,8 miljoen in 2021 wordt betaald.

### **11.02 Waterveiligheid**

#### **Opdrachten**

Conform de verplichtingen van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) zal in 2021 het in 2020 in ontwerp vastgestelde Overstromingsrisico-beheerplan, in de inspraak komen en eventueel gewijzigd vastgesteld worden. De bedoeling is dat dit gebeurt als onderdeel van het Nationale Water Programma en in afstemming met de internationale delen van de plannen voor de vier stroomgebieden, alsmede in afstemming met de stroomgebiedsbeheerplannen (Kaderrichtlijn Water). Daarmee eindigt de tweede zesjaarlijkse cyclus van de ROR.

In 2021 wordt verder gewerkt aan het beoordelen van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe normen. Voor deze beoordeling worden diverse opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders. Daarnaast worden opdrachten verstrekt om kennis ten aanzien van waterveiligheid te ontwikkelen en vast te leggen.

Ook worden opdrachten verstrekt voor verdere kennisontwikkeling ten aanzien van de kust, onder andere over (de gevolgen van) zeespiegelstijging en de kustontwikkeling. Hierbij wordt samenwerking gezocht binnen het kader van Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat (NKWK).

Voor verdere kennis- en modelontwikkeling met betrekking tot rivieren worden in 2021 opdrachten verstrekt. Dit zijn onder andere opdrachten over lange termijn morfologische ontwikkeling van de rivieren onder invloed van onder andere klimaatverandering. Hierbij wordt samenwerking gezocht binnen het kader van het NKWK. Daarnaast wordt kennisontwikkeling ondersteund die betrekking heeft op de voorbereiding van de maatregel-pakketten en de bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, de IJssel als ook de Maas.

### **11.03 Grote oppervlaktewateren**

#### **Opdrachten**

In 2021 wordt invulling gegeven aan de toekomstvisies 2050 voor het Waddengebied en voor de Eems-Dollard, alsmede aan de pilot Waddenslib. De beheerautoriteit Wadden zal verder invulling geven aan de opstelling van een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

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

De drie landen die grenzen aan de Waddenzee, Nederland, Duitsland en Denemarken, vormen samen de Trilaterale samenwerkingslanden. Ze overleggen regelmatig over het vormen of aanpassen van het beschermingsbeleid van werelderfgoed Waddenzee.

In 2021 wordt samen met regio en stakeholders het ontwikkelperspectief van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta nader uitgewerkt. Voor het Volkerak-Zoommeer wordt het onderzoek naar de ontwikkeling van de ecologische waterkwaliteit en de zoetwaterfunctie van dat meer gecontinueerd. Voor de Oosterschelde wordt optimalisatieonderzoek uitgevoerd voor een duurzame balans tussen de functies van de Oosterschelde op het gebied van waterveiligheid, economie, ecologie en landschap. Samen met het Vlaams Gewest wordt voor de uitvoering van de Scheldeverdragen samen met de stakeholders verder gewerkt aan het (onderzoeks)programma 2019-2023 van de roadmap van de Agenda voor de Toekomst voor het Schelde-estuarium.

### **11.04 Waterkwaliteit**

#### **Opdrachten**

##### *Kaderrichtlijn Water*

Het doel is chemisch schoon water en een ecologisch gezond watersysteem voor duurzaam gebruik. De maatregelen die voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) genomen worden, dienen uiterlijk in 2027 uitgevoerd te zijn. Ieder jaar wordt in De Staat van Ons Water de voortgang van de uitvoering van de maatregelen gerapporteerd. De toestand, doelen en maatregelen worden ieder 6 jaar vastgelegd en aan de Europese Commissie gerapporteerd middels stroomgebiedbeheerplannen onder de KRW. De tweede stroomgebiedbeheerplannen voor de Rijn, de Maas, de Schelde en de Eems voor de periode 2016–2021 zijn eind december 2015 vastgesteld en ook in 2021 in uitvoering. De derde stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2022–2027 zijn eind 2020 als ontwerp vastgesteld zodat deze vanaf 2021 verder zullen worden ingevuld. De uitvoering van de KRW-maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. In 2021 wordt verder invulling gegeven aan de verdere ontwikkeling van indicatoren en parameters om milieutoestand te kunnen monitoren en de goede milieutoestand te bepalen: ter uitwerking van de geactualiseerde Mariene Strategie deel 1 en 2 uit respectievelijk 2018 en 2020. In 2021 zal het programma van maatregelen (Mariene Strategie deel 3) worden geactualiseerd. De uitvoering van de KRM vindt plaats in samenwerking met de ministeries van Economische Zaken en Klimaat en

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Er wordt ingezet op internationale afstemming en samenwerking (Noordzeeregio, OSPAR, EU), op samenwerking met kennisinstituten en belanghebbenden en op cofinanciering uit EU-fondsen als Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV) en Interreg Community Initiative (INTERREG). Samen met het Ministerie van LNV wordt een partnerschapscontract met de Europese Commissie opgesteld over het nieuwe Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds 2021-2027 (EMVAF, opvolger van EFMZV). De actualisatie van alle 3 delen van de Mariene Strategie zullen onderdeel uitmaken van het op te stellen Programma Noordzee 2022-2027.

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

#### *Noordzeeakkoord*

Medio 2020 is tussen het kabinet en maatschappelijke organisaties het Noordzeeakkoord gesloten. Het kabinet stelt voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord een transitiebedrag van € 200 miljoen euro tot en met 2030 beschikbaar. Dit bedrag is inclusief € 45 miljoen vanuit het aanstaande Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds (EMVAF). Dit budget is bedoeld voor sanering en verduurzaming van de visserij, voor natuurherstel, monitoring en onderzoek, voor de veilige doorvaart binnen de aan te leggen windparken en voor extra handhaving door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Op de begroting van artikel 11 worden meerjarig uitgaven begroot voor monitoring, onderzoek en natuurherstel binnen het Noordzeeakkoord (€ 24 miljoen). Daarnaast staan de middelen voor opdrachtverlening voor een veilig doorvaart binnen windparken eveneens op de begroting van artikel 11 (meerjarig € 12 miljoen). De middelen voor een veilige doorvaart binnen windparken zullen in 2021 worden overgeheveld voor de uitvoering van deze opdrachtverlening.

De overige uitgaven van het Noordzeeakkoord worden begroot en verantwoord op andere departementale begrotingen. Door middel van een extracomptabele tabel op de begroting van lenW als coördinerend departement worden de totaal uitgaven voor het Noordzeeakkoord inzichtelijk gemaakt. Dit totaaloverzicht is te vinden in de extracomptabele tabel 13.

#### **Subsidies**

lenW verstrekt in 2021 subsidie aan het International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) en geeft daarmee invulling aan de ambitie die is vastgelegd in de overeenkomst tussen IHE Delft Institute of Water Education en het Koninkrijk der Nederlanden. Medio 2016 hebben IHE en het Koninkrijk der Nederlanden een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor de jaren 2016–2022, die beantwoordt aan de toenemende grondwaterproblematiek in de wereld, met name het stedelijk gebied. Het United Nations-karakter van de taken van IGRAC bepaalt dat IGRAC (een UNESCO-categorie 2 instelling) alleen kan werken op basis van overheidsfinanciering.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

De bijdrage aan medeoverheden heeft betrekking op de uitvoering van het samenwerkingsprogramma Lumbricus door Waterschap Vechtstromen met regionale partijen. Het samenwerkingsprogramma is gericht op het geïntegreerd toepassen van innovatieve maatregelen op het gebied van bodem en water ten behoeve van een klimaatbestendige inrichting van

het bodem- en watersysteem van beekdalen. In dit programma komen doelstellingen met betrekking tot waterkwaliteit, zoetwatervoorziening, bodembeheer, klimaatadaptatie en waterveiligheid samen.

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

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

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

#### *Memoranda of Understanding*

Ook in 2021 blijft Nederland werken aan het internationale profiel van Nederland als centrum voor watervraagstukken. Dit is verwoord in de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence wordt gedeeltelijk ingevuld door middel van memoranda of Understanding (MOU) met twee internationale UNESCO-watercentra, namelijk ondersteuning capacity building door IHE-Delft en grondwater monitoring en assessment door IGRAC te Delft. Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's). In een van de subdoelen van de SDG's die zich richt op steden wordt specifiek de nadruk gelegd op het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. In 2020 is de implementatiefase gestart. Daarvoor wordt met internationale organisaties en platforms samengewerkt op het gebied van governance en financiering. De financiering en de wijze van besturen met toezicht hierop, worden afgestemd om de implementatie van de SDG's te kunnen realiseren.

#### *Valuing Water Initiatief*

In 2020 is het Valuing Water Initiatief gestart om de aanbevelingen van het High Level Panel on Water in praktijk te brengen en via de multilaterale conferenties in 2021 en 2023 een podium te bieden. Zo worden ook bijdragen geleverd aan onder andere de Deltacoalitie Water en Diplomatie en aan de Verenigde Naties (VN), The Intergovernmental Hydrological Programma van de United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO IHP), de High Level Panel on Water (HLPW), aan de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, Wereldbank, Water Global Practice WGP, aan de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) inzake waterbeheer en aan Habitat for Humanity voor schoon drinkwater (HABITAT).

## 3.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

### A. Algemene doelstelling

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

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

### B. Rol en verantwoordelijkheid

#### Stimuleren

Voor het onderdeel Bodem en Ondergrond is de algemene doelstelling om te komen tot een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De (Rijks)structuurvisie Ondergrond vormt een belangrijke basis voor het ordenen van activiteiten met betrekking tot bodem en ondergrond (het Convenant Bodem en Ondergrond 2016–2020 en het Convenant Bodem en Bedrijven 2015).

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

- Het bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem.
- De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken 2021 – 2025.
- Het efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
- Het aanpassen van de Wet VROM BES en de Wet Fin BES met als doel het mogelijk maken van het invoeren van een afvalwaterheffing en de verkoop van gezuiverd afvalwater voor irrigatie en zo de exploitatiekosten van het afvalwaterbeheer in het kader van de afvalwatervoorziening op Bonaire (Caribisch Nederland) te dekken.

#### Regisseren

De Minister van IenW heeft bij het onderwerp Bodem en Ondergrond een systeemverantwoordelijkheid voor het goed laten verlopen van processen op het gebied van duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De Minister van IenW is vanuit deze rolopvatting verantwoordelijk voor:

- Het ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet.
- Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen.

- De verdere ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid in relatie tot maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS.
- De verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht.
- Het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Het beleid (beleidsnota drinkwater), de regelgeving (drinkwaterwet) en het uitvoeren van toezicht/handhaving (via de ILT) op de levering van deugdelijk drinkwater,
- De zorg – samen met andere bestuursorganen – voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening (zorgplicht)
- De drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland, middels het wijzigen van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (reparatie capaciteitstarief) om zo de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen. Door het insulaire karakter, de geringe bevolkingsomvang en het ontbreken van grote zoetwatervoorraden zal de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland nooit kostendekkend zijn. Het Ministerie van IenW stelt daarom een subsidie op de transportkosten voor drinkwater beschikbaar.

#### **Indicatoren en Kengetallen**

Voor de periode vanaf 2021 moeten nog afspraken worden gemaakt. In de bestuurlijke afspraken voor 2021 – 2025 verschuift de focus naar de afronding van de aanpak bodemverontreiniging en de aanpak van nieuwe bodem bedreigende stoffen. De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond worden verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds. Gedurende de looptijd van de afsprakenperiode wordt gerapporteerd over de bereikte resultaten.

#### **C. Beleidswijzigingen**

Op dit artikel hebben geen beleidswijzigingen plaatsgevonden met een effect op de begroting 2021.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 14 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 13 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>25.560</b>	<b>20.523</b>	<b>132.326</b>	<b>119.608</b>	<b>134.012</b>	<b>138.156</b>	<b>134.279</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>34.025</b>	<b>33.883</b>	<b>142.656</b>	<b>138.184</b>	<b>138.412</b>	<b>138.156</b>	<b>134.279</b>
Waarvan juridisch verplicht			99%				
4 Ruimtegebruik bodem	30.608	30.738	140.696	136.378	138.411	138.155	134.278
<b>Opdrachten</b>	<b>10.804</b>	<b>16.005</b>	<b>13.710</b>	<b>14.972</b>	<b>5.400</b>	<b>5.400</b>	<b>5.400</b>
- Overige Opdrachten	0	0	0	0	0	0	0
- Bodem en STRONG	6.360	10.150	11.132	12.362	2.815	2.815	2.815
- RWS Leefomgeving	4.444	5.855	2.610	2.610	2.585	2.585	2.585
<b>Subsidies</b>	<b>15.769</b>	<b>10.362</b>	<b>23.194</b>	<b>19.602</b>	<b>22.830</b>	<b>16.374</b>	<b>12.497</b>
- Bedrijvenregeling	9.428	4.401	13.656	14.991	18.219	12.213	10.000
- Subsidie Caribisch Nederland	6.341	5.961	9.538	4.611	4.611	4.161	2.497
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>3.795</b>	<b>3.736</b>	<b>3.736</b>	<b>3.736</b>	<b>3.736</b>	<b>3.736</b>	<b>3.736</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.795	3.736	3.736	3.736	3.736	3.736	3.736
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>240</b>	<b>635</b>	<b>100.056</b>	<b>98.068</b>	<b>106.445</b>	<b>112.645</b>	<b>112.645</b>
- Caribisch Nederland	240	144	0	0	0	0	0
- Meerjarenprogr Bodem	0	491	100.056	98.068	106.445	112.645	112.645
5 Eenvoudig Beter	3.417	3.145	1.960	1.806	1	1	1
<b>Opdrachten</b>	<b>1.057</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>2.360</b>	<b>3.145</b>	<b>1.960</b>	<b>1.806</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.360	3.145	1.960	1.806	1	1	1
<b>Ontvangsten</b>	<b>3.202</b>	<b>1.500</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

#### 13.04 Ruimtegebruik bodem

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht voor de uitvoering van het bodembeleid. De uitgaven voor de subsidies en de agentschapsbijdrage aan RWS voor Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) en de bijdragen aan drink- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland zijn juridisch verplicht.

Het niet-juridisch verplichte deel op dit artikel heeft met name betrekking op gelden conform de bestuurlijke afspraken.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 4 Ruimtegebruik bodem

#### Opdrachten

De opdrachtverlening heeft betrekking op uitbesteding van beleidsinhoudelijke onderzoekopdrachten en evaluaties aan derden op het gebied van: Bodem, Drinkwater en Waterketen, BES-eilanden, Commissie van deskundigen Drinkwaterbesluit, Structuurvisie Ondergrond (STRONG), sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel, Bodemenergie, Milieueffectrapportage en NEN-regelgeving (drinkwater, bodem, zwemwater).



## **Subsidies**

### *Bedrijvenregeling*

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

### *Caribisch Nederland*

Dit betreft subsidiebijdragen ten behoeve van de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de drinkwater- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland. Een goede drinkwatervoorziening is van groot belang voor de volksgezondheid, het welzijn en de welvaart van Caribisch Nederland. Vanwege de geringe bevolkingsomvang, het ontbreken van grote zoetwatervoorraden en het insulaire karakter is de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland niet kostendekkend. De Minister van IenW stelt daarom jaarlijks een subsidie beschikbaar om kosten te dekken zodat de toegankelijkheid tot betrouwbaar en betaalbaar drink- en afvalwater in Caribisch Nederland wordt gegarandeerd. Vanwege Corona worden er in 2020 en 2021 extra middelen ter beschikking gesteld voor het verlagen van de drinkwatertarieven. Dit ter financiële ondersteuning van de inwoners van de eilanden.

### **Bijdrage aan agentschappen**

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

### **Bijdrage aan medeoverheden**

#### *Meerjarenprogramma bodem*

Voor de periode vanaf 2021 worden bestuurlijke afspraken gemaakt met de andere overheden: het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. De middelen zijn meerjarig gereserveerd voor het doel van de meerjarige aanpak bodem. Tussen het Rijk en de andere overheden zijn in januari 2020 bestuurlijke afspraken vastgelegd in een intentieverklaring voor de verdere meerjarige aanpak. Deze afspraken zullen de basis vormen voor het verstrekken van een bijdrage aan de andere overheden voor de financiering van de uitvoering van de te maken afspraken. De afspraken zullen betrekking hebben op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen (spoedlocaties zoals benoemd in het convenant 2015-2020) en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden. Hieronder kunnen bodemverontreinigingen met PFAS vallen. Verder zal ook de gestructureerde kennisopbouw en verspreiding over bodem worden uitgewerkt en uitgevoerd in samenwerking met de andere overheden. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties. De uitvoering van deze afspraken loopt de komende jaren nog door.

## **5 Eenvoudig Beter**

### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft een bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de kosten die het agentschap maakt voor de transitie in het kader van de Omgevingswet.

### 3.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

#### A. Algemene doelstelling

Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, snel, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet zoals: regelgeving, investeringen, en toezicht. IenW werkt toe naar een modern, schoon en goed functionerend verkeerssysteem en ontwikkelt een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en dat voldoet aan de milieu- en klimaatnormen. Daarnaast wordt ingezet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers. Om deze doelen te bereiken werkt IenW samen met medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### (Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor:

- Regelgeving en afspraken over voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, snelheden, doorstroming en duurzaamheid.
- De besluitvorming over en uitvoering van infrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De bijdragen zijn gerelateerd aan het Infrastructuurfonds.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud, vervanging, verkeersmanagement en het oplossen van doorstromings- en veiligheidsknelpunten door RWS als beheerder van het hoofdwegennet. Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds.
- Het bevorderen van de veiligheid, bereikbaarheid en het beperken van de kosten door verbetering van de reisinformatie en het verkeersmanagement. Via inzet op de laatste technologieën en samenwerking tussen bedrijfsleven en wegbeheerders verbetert de reisinformatie voor de reiziger, die zich daardoor zowel beter kan voorbereiden op de reis, als de reis kan aanpassen.
- Het beheersen van de geluidproductie van het verkeer door middel van een jaarlijkse monitoring van de naleving van de geluidproductieplafonds langs het rijkswegennet en het aanpakken van hoge geluidbelastingen langs rijkswegen door middel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG).

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid, waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Via wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het wegennet 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. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- De kennis en ervaring die is opgedaan met het programma Beter Benutten breed toe te passen waar het gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid in samenwerking met regionale partners en het daaraan

koppelen van bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit. In de periodieke BO MIRT gesprekken wordt hierover met de regio's afspraken gemaakt.

- De programma-ambitie voor het programma Fiets. Meewerken met de Tour de Force aan de doelstelling van 20% meer fietskilometers in 2027. Deze ambitie is weergegeven in de Nationale Fiets agenda die in 2017 naar de Kamer is gestuurd (Kamerstukken II 2016-2017, [34 681, nr. 1](#)).
- Uitvoering geven aan de afspraken en ambities op gebied van CO<sub>2</sub>-reductie in de sector mobiliteit na sluiten van het Klimaatakkoord. Uitvoering vindt plaats langs vier lijnen: hernieuwbare energiedragers, elektrisch rijden, verduurzaming van de logistiek en verduurzaming van personenmobiliteit. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 49% ten opzichte van 1990 te beperken. Hierbij zijn investeringen, kennis en kunde van meerdere partijen in de maatschappij nodig, waarbij de Minister een regierol vervult.
- Met stakeholders en gebruikers ontwikkelen van doelen en een heldere rol van de overheid bij de transitie naar nieuwe, 'slimme', vormen van mobiliteit. Waar innovaties kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen, wordt onderzocht of eventuele belemmeringen kunnen worden weggenomen en kansen kunnen worden verzilverd.
- Met betrekking tot slimme mobiliteit invulling geven aan de ambities in het regeerakkoord met betrekking tot het streven naar «Een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten». Hierbij ligt de focus op de volgende prioriteiten: infrastructuur die toekomstvast is door bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg; (wettelijke) ruimte voor een nieuwe generatie voertuigen; het (veilig) gebruik van slimme technologieën en diensten; nieuwe mobiliteitsconcepten & Mobility as a service (MaaS); en het gebruik van data onder goede randvoorwaarden zoals privacy en security. Een voorbeeld van deze randvoorwaarden is het streven om overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk via open data beschikbaar te stellen voor voertuigen, apps en reisplanners.
- Voor Intelligente Transport Systemen ligt de focus op digitalisering overheden (dataproductie en gebruik), tweede tranche iVRI's in het kader van Talking Traffic, Connected Transport Corridors (vraag een aanbod van digitale diensten en uitwisseling organiseren structuren in het logistieke veld), samenwerking overheden in Smart (krachtenbundeling in uiteenlopende thema's in het kader van stedelijke problematiek en plattelandsproblematiek en landelijk gecoördineerde Minder Hinder Aanpak.
- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk. Voortbouwend op de ervaringen van het programma Meer Bereiken wordt deze andere aanpak in de praktijk vormgegeven. Uitgangspunten hierbij zijn een gelijkwaardige samenwerking tussen het Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, het in samenhang bezien van bereikbaarheid met andere ruimtelijke opgaven (bijvoorbeeld wonen, natuur, leefbaarheid, veiligheid) en het onderzoeken van een brede set oplossingsrichtingen (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en investeren).
- In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt samen met de medeoverheden en maatschappelijke organisaties ingezet op een risico gestuurde aanpak. Op basis van een analyse van de belangrijkste risico's

- worden op het niveau van het Rijk en regio (provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen) uitvoeringsagenda's opgesteld met effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Samen met (internationale) overheden en marktpartijen te werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer. Denk daarbij aan regelgeving over opleidingseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
  - Inzetten op het gebruik van (nieuwe) data voor de risico gestuurde aanpak en het verbeteren van de data van verkeersongevallen.
  - Het invoeren van vrachtwagenheffing in navolging van omringende landen. De netto-opbrengsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden aan te wenden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.
  - Aan de NEa wordt opdracht gegeven voor de registratie van hernieuwbare energie voor het verkeer. De rapportage over de duurzaamheid en de CO<sub>2</sub>-prestatie vormen onderdeel van de opdracht.
  - Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie artikel 24 Handhaving en Toezicht).

### **Stimuleren**

Om invulling te geven aan het klimaatbeleid wordt ingezet op de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegverkeer. In dat kader stimuleert de Minister van IenW:

- Schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de reeds in gang gezette transitie naar nul-emissie voertuigen verder voort te zetten, samen met de decentrale overheden en sectorpartijen slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor (stedelijke) distributie en de voorlopers in de sector te stimuleren, ook waar het gaat om werkgerelateerd verkeer.
- Productontwikkeling in de transportsector van klimaattechnologieën en -innovaties die bijdragen aan een lage of zero emissie CO<sub>2</sub>-uitstoot. Daarvoor is in 2019 de 2<sup>e</sup> fase van de Demonstratieregeling klimaat technologieën en -innovaties in transport (DKTI) geopend. Doel daarbij is om in de periode van 2017 tot en met 2021 die productontwikkeling in de transportsector te ondersteunen en te versnellen. Deze innovatieregeling zal in 2020 worden geëvalueerd.

### **Indicatoren en Kengetallen**

Hieronder zijn de beleidsmatige indicatoren en kengetallen voor Wegen en Verkeersveiligheid opgenomen. In productartikel 12 van het Infrastructuurfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

#### *Aanleg*

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

### Verkeersmanagement

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.01.

### Beheer en onderhoud

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.02.

### Geluid en luchtkwaliteit

Tabel 15 Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	0	0	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	8.600	8.300	8.300	5.550	5.500	5450	0 knelpunten in 2023

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/monitoringsrapportage-nsl-2019>

#### Toelichting

##### Luchtkwaliteit

Langs het hoofdwegenet was de afgelopen jaren geen sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. Hierover zal in de jaarverslagen worden gerapporteerd op basis van de jaarlijkse monitoring over het gepasseerde jaar.

##### Geluid

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

##### Regelgeving en afspraken

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

##### Verkeersveiligheid

Tabel 16 Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde						Realisatie	
	2002	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal verkeersdoden	1.066	570	570	621	629	613	678	661
Ernstig verkeersgewonden	16.100	18.800	20.700	21.300	21.400	20.800	21.700	n.n.b.

Bron: SWOV - Monitor Verkeersveiligheid 2019 (<https://www.swov.nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2019>)

Bron: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71426ned/table?ts=1588074016201>

Het streven van de Minister is nul verkeersslachtoffers. De ambitie wordt daarom niet meer uitgedrukt in streefcijfers van aantal ernstig verkeersgewonden en aantal verkeersdoden. Uiteraard zijn de jaarrapportages van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden de belangrijkste indicatoren die aangeven of het gevoerde beleid effectief is. Deze aantallen zullen dus, net als voorheen, bij de analyse van SWOV jaarlijks aan de Kamer worden aangeboden (Kamerstukken II, 2019-2020, 29 398, nr. 783).

#### Hernieuwbare energie in het vervoer

Tabel 17 Kengetal: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %)

Verplichtingen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	4	4,25	4,5	5	5,5	6,25	7	7,75	8,5	12,5	16,4
Realisatie	4,01	4,31	4,54	5,05	5,54	6,25	7	7,75	8,9	n.n.b.	n.n.b.
Limiet conventionele biobrandstoffen									3	4	5
Realisatie									1,5		
Subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen									0,6	0,8	1
Realisatie									0,8		

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland - Nederlandse Emissieautoriteit (<https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-ev-2018/documenten/publicatie/2019/07/03/rapportage-energie-voor-vervoer-in-nederland-2018>)

#### Toelichting

In artikel 3 van het Besluit Energie Vervoer dat met terugwerkende kracht op 1 januari 2018 in werking is getreden, is de ontwikkeling van de jaarverplichting hernieuwbare energie, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen in het vervoer van 2018 tot en met 2020 vastgelegd.

In 2018 is er 0,4% meer gerealiseerd dan hetgeen verplicht is gesteld. Deze overprestatie wordt in de systematiek omgezet tot spaartegoed die de verplichtinghouder in latere jaren in kan zetten. Er zijn wel maxima vastgesteld voor hetgeen gespaard kan worden.

Tabel 18 Kengetal: Ontwikkeling CO<sub>2</sub>-emissie nieuwe personenauto's in gram CO<sub>2</sub> per kilometer

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Streefwaarde 2021
EU	162,6	140,3	135,7	132,2	127,0	123,4	119,6	118,1	118,5	120,1	n.n.b.	(95,0)
Nederland	169,9	135,8	126,1	118,6	109,1	107,3	101,2	105,9	108,3	106,8	n.n.b.	

Bron: <https://www.eea.europa.eu/highlights/no-improvements-on-average-co2>

#### Toelichting

De CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord. De gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland is in de periode tussen 2010 en 2016 sterk gedaald, veel sterker

dan in de rest van Europa. In 2016 en 2017 nam de uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in Nederland als enige lidstaat in de EU licht toe. Volgens de cijfers die het Europese milieugentschap in april 2018 heeft gepubliceerd, komt in 2017 de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot uit op 108,39 g/km in Nederland en op 118,5 g/km in Europa. In 2018 is de uitstoot weer gedaald en komt uit op 106,8. Deze daling is het resultaat van de verkoop van nieuwe elektrische auto's in Nederland. Wanneer de nieuw verkochte auto's in 2018 geen elektrische auto's zouden bevatten zou de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwverkopen zijn gestegen tot 112g/km. Dankzij de koppositie van Nederland binnen Europa bij de verkoop van elektrische auto's blijft Nederland daarmee ruim onder het Europese gemiddelde en kan nog steeds tot de kopgroep worden gerekend. Ook blijft het aantal elektrische voertuigen groeien. De lichte stijging in de voorbije jaren van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er na jaren van recessie weer grotere, zwaardere en minder zuinige voertuigen aangeschaft. Ten tweede zijn alle fiscale stimuleringsmaatregelen van plug-ins afgeschaft waardoor de verkoop van deze zeer zuinige voertuigen is gedaald.

Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddeld CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5% ten opzichte van 2021.

**Tabel 19 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer. Betreft mobiele bronnen totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart, in kiloton.**

	Realisatie									Streefwaarden			
	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2025	2030	
NO <sub>x</sub>	281	242	203	166	161	152	147	143	n.n.b.	132	104	87	
SO <sub>2</sub>	14,7	9,3	2,7	1,2	0,7	0,6	0,6	0,6	n.n.b.	0,6	0,6	0,6	
PM <sub>2,5</sub>	15,6	11,9	7,7	5,1	4,7	4,3	4	3,7	n.n.b.	3,3	2,5	2,1	
NH <sub>3</sub>	4,4	5,1	4,6	3,9	3,9	3,9	4,1	4,1	n.n.b.	4,4	5,2	5,7	
NMVOS*	85	55	46	36	35	34	34	34	n.n.b.	32	26	24	

\*NMVOS: Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan.

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland - Nederlandse Emissieautoriteit

Bron: <https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2019>

#### Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. Het betreft aanpassing van de oude Europese richtlijn voor National Emission Ceilings (NEC) voor 2010-2019, in een nieuwe NEC-richtlijn (EU2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar kilotonnen. 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 worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

## C. Beleidswijzigingen

### *Impuls verbeteren verkeersveiligheid*

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) op 11 december 2019 hebben het Rijk en vertegenwoordigers van het IPO, de VNG en vervoerregio's de handen ineengeslagen om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het kabinet heeft hier voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt op het Infrastructuurfonds voor cofinanciering in verschillende tranches. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten van de medeoverheden om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet aan te pakken. Door deze «Rijksverdubbelaar» kan er in totaal € 1 miljard extra worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid in de periode 2020-2030.<sup>26</sup> De inschrijving voor de eerste tranche is begonnen.

### *Vorbereitung Vrachtwagenheffing*

In 2018 is het beleidskader voor de invoering van de Vrachtwagenheffing opgesteld. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft dit Beleidskader Vrachtwagenheffing bij brief van 9 november 2018 aan de Tweede Kamer gezonden. Hierin is op hoofdlijnen beschreven hoe de vrachtwagenheffing, zoals is opgenomen in het regeerakkoord, eruit komt te zien. Op 6 maart 2019 is het beleidskader behandeld in de Tweede Kamer.

In lijn met het beleidskader is in het vervolg van 2019 en in 2020 gewerkt aan de benodigde wetgeving, de voorbereiding van het heffingssysteem en de voorbereiding van de besteding van de terugsluisgelden.

Het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing zal uiterlijk begin 2021 aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Als het wetsvoorstel is aangenomen worden in 2021 de opdrachten verleend aan de uitvoeringsorganisaties en zal de aanbesteding voor realisatie van het heffingssysteem worden gegund.

De voorbereiding van de besteding van de terugsluisgelden richt zich in 2020 onder meer op een bestuursovereenkomst tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en vertegenwoordigde partijen van de vervoerssector. In 2021 volgt de voorbereiding van het uitvoeringsprogramma.

### *Slimme en Duurzame Mobiliteit*

In 2019 is het Klimaatakkoord gesloten. De kern van de werkzaamheden is daarmee komen te liggen op het invullen van de in het Klimaatakkoord afgesproken reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de mobiliteitssector. Dit in verbinding met economische belangen, leefbaarheid, stedelijke ontwikkeling, duurzame mobiliteit en de gezondheid van burgers. De uitvoering wordt opgepakt in vier programma's, te weten elektrisch vervoer, verduurzaming van personenmobiliteit, verduurzaming van logistiek en algemeen beleid (inclusief de verduurzaming van energiedragers). Elk programma heeft eigen doelen en beleidsverantwoordelijkheden. In 2021 wordt specifiek gewerkt aan de verdere verduurzaming van personenmobiliteit met de implementatie van de normering voor werkgebonden mobiliteit. Specifieke beleidsdoelen voor de verduurzaming van de logistiek volgen uit de uitvoeringsagenda voor stadslogistiek. Tevens wordt de RED II geïmplementeerd voor de stimulering van het gebruik van duurzame energiedragers en wordt verder gewerkt aan de doelen rondom elektrisch vervoer.

<sup>26</sup> Kamerstukken II 2019-2020, 29 398, nr. 783



Aanvullend en randvoorwaardelijk bij de uitvoering zijn o.a. de processen en activiteiten rondom algemeen bronbeleid, internationaal, communicatie, kennis en innovatie, financiering, monitoring en evaluatie en de regionale aanpak.

Ten behoeve van overzichtelijkheid en transparantie is een nieuw artikelonderdeel voor de activiteiten van Slimme en Duurzame Mobiliteit gecreëerd. Dit bevat voornamelijk de budgetten van Duurzame Mobiliteit (met name klimaatkoord-gelden) en de activiteiten van Intelligente Transportsystemen.

#### *Structurele aanpak stikstof*

Bij de uitvoering van de projecten uit het MIRT is de inzet altijd om recht te doen aan de bescherming van Natura 2000-gebieden. Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van De Raad van State van 29 mei 2019 volgt dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet langer als onderbouwing kan worden gebruikt bij tracébesluiten en natuurvergunningen. Deze uitspraak heeft grote gevolgen voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten ten aanzien van wegen, vaarwegen, spoor, luchtvaart en het hoofdwatersysteem. Ook in 2021 wordt ingezet op (de uitvoering van) maatregelen die de natuur ten goede komen en stikstof reducerende maatregelen waardoor meer ruimte ontstaat voor economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Beiden zijn nodig om op termijn toestemmingsverlening voor lenW-projecten weer vlot te trekken. Daarnaast wordt gewerkt aan manieren om toestemmingsverlening te faciliteren.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 20 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 14 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>126.324</b>	<b>217.288</b>	<b>157.393</b>	<b>151.242</b>	<b>211.247</b>	<b>199.631</b>	<b>113.584</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>98.715</b>	<b>177.234</b>	<b>153.789</b>	<b>154.397</b>	<b>181.429</b>	<b>200.563</b>	<b>169.466</b>
Waarvan juridisch verplicht			75%				
<b>1 Netwerk</b>	79.949	136.069	11.996	9.443	9.375	9.300	9.300
<b>Opdrachten</b>	<b>24.500</b>	<b>52.836</b>	<b>6.406</b>	<b>4.539</b>	<b>4.476</b>	<b>4.401</b>	<b>4.401</b>
<b>Subsidies</b>	<b>17.748</b>	<b>18.731</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Duurzame Mobiliteit	15.982	17.305	0	0	0	0	0
- Overige Subsidies	1.766	1.426	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>19.041</b>	<b>20.219</b>	<b>5.590</b>	<b>4.904</b>	<b>4.899</b>	<b>4.899</b>	<b>4.899</b>
- Bijdrage aan agentschap RWS	11.025	10.775	5.160	4.904	4.899	4.899	4.899
- Overige bijdrage aan agentschappen	8.016	9.444	430	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>18.460</b>	<b>44.003</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Bijdrage aan Caribisch Nederland	15.285	13.500	0	0	0	0	0
- Bijdrage Duurzame Mobiliteit	3.175	30.503	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>2 Veiligheid</b>	18.766	23.965	19.051	17.440	17.705	17.701	17.837
<b>Opdrachten</b>	<b>5.181</b>	<b>5.205</b>	<b>5.957</b>	<b>6.444</b>	<b>6.709</b>	<b>6.705</b>	<b>6.840</b>
<b>Subsidies</b>	<b>9.145</b>	<b>10.311</b>	<b>9.438</b>	<b>9.438</b>	<b>9.438</b>	<b>9.438</b>	<b>9.439</b>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.186	4.161	4.046	4.046	4.046	4.046	4.047
- Veilig Verkeer Nederland (VVN)	3.849	4.279	3.862	3.862	3.862	3.862	3.862
- Overige Subsidies	1.110	1.871	1.530	1.530	1.530	1.530	1.530
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>669</b>	<b>749</b>	<b>618</b>	<b>620</b>	<b>620</b>	<b>620</b>	<b>620</b>
- Bijdrage aan agentschap RWS	669	749	618	620	620	620	620
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</b>	<b>3.741</b>	<b>7.669</b>	<b>3.038</b>	<b>938</b>	<b>938</b>	<b>938</b>	<b>938</b>
- Bijdrage aan CBR	2.396	7.149	3.038	938	938	938	938
- Bijdrage aan RDW	1.345	520	0	0	0	0	0
<b>3 Slimme en Duurzame Mobiliteit</b>	0	17.200	122.742	127.514	154.349	173.562	142.329
<b>Opdrachten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70.844</b>	<b>119.768</b>	<b>148.201</b>	<b>168.127</b>	<b>137.193</b>
- Klimaatakkoord	0	0	50.481	101.552	134.499	155.939	126.599
- Beter Benutten	0	0	7.719	5.696	1.644	650	154
- Duurzame Mobiliteit	0	0	12.307	12.165	11.702	11.184	10.086
- Overige Opdrachten	0	0	337	355	356	354	354
<b>Subsidies</b>	<b>0</b>	<b>17.200</b>	<b>40.381</b>	<b>3.212</b>	<b>1.613</b>	<b>900</b>	<b>600</b>
- Elektrisch Vervoer	0	17.200	27.900	0	0	0	0
- Duurzame Mobiliteit	0	0	11.250	2.000	500	250	0
- Fietserbond			600	600	600	600	600
- Fietsplatform en Wandelnet			625	612	513	50	
- Overig			6				
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.511</b>	<b>4.534</b>	<b>4.535</b>	<b>4.535</b>	<b>4.536</b>
- Bijdrage aan agentschap RWS	0	0	1.686	1.679	1.679	1.679	1.679
- Bijdrage aan agentschap NEa	0	0	2.489	2.489	2.490	2.490	2.491
- Bijdrage aan agentschap RVO	0	0	336	366	366	366	366
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.806</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>4.041</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>6.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>	<b>5.782</b>

## Extracomptabele verwijzingen

**Tabel 21 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet	2.706.916	2.592.018	3.343.015	3.317.418	3.129.066	
Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	137.433	39.971	31.870	98.880	56.008	
<b>Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet</b>	<b>2.844.349</b>	<b>2.631.989</b>	<b>3.374.885</b>	<b>3.416.298</b>	<b>3.185.074</b>	
waarvan						
12.01	Verkeersmanagement	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864
12.02	Beheer onderhoud en vervanging	823.681	784.107	807.202	817.586	766.025
12.03	Aanleg	848.367	738.294	1.213.246	1.391.179	1.196.371
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043

**Tabel 22 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk HXII aan artikel 17.08 ZuidasDok	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	
Andere ontvangsten van artikel 17.08 ZuidasDok						
<b>Totale uitgaven op artikel 17.08 ZuidasDok</b>	<b>25.576</b>	<b>172.575</b>	<b>281.065</b>	<b>174.189</b>	<b>89.682</b>	
waarvan						
17.08	ZuidasDok	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682

**Tabel 23 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit					45.205
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit					
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit</b>					<b>45.205</b>
waarvan					
20.05.1	Investeringsruimte Hoofdwegennet				45.205

### Extracomptabele fiscale regelingen

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

**Tabel 24 Fiscale regelingen 2019-2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)**

Fiscale regelingen 2019-2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>

	2019	2020	2021
BPM Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>2</sup>	23	14	19
MRB Vrijstelling nulemissievoertuigen <sup>3</sup>	39	78	103
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's <sup>4</sup>	281	380	412
IB/LB Korting op de bijtelling voor zuinige auto's (overgangsrecht)	88	–	–
MRB Halftarief plug-in hybride auto's	35	35	35

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

2: BPM = Belasting van personenauto's en motorrijwielen

3: MRB = Motorrijtuigenbelasting

4: IB = Inkomstenbelasting; LB = Loonbelasting

## **Budgetflexibiliteit**

### **14.01 Netwerk**

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen aan RWS en RVO zijn volledig juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen.

### **14.02 Veiligheid**

De uitgaven voor de agentschapsbijdrage aan RWS zijn volledig juridisch verplicht. De overige verplichtingen betreffen subsidies aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), CROW en Team Alert. Voor de subsidies aan VVN, SWOV, CROW en Team Alert zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen c.q. jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds.

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van lopende opdrachten. Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor met name opdrachten voor het uitvoeren van onderzoeken en het uitvoeren van verkeersveiligheids campagnes.

### **14.03 Slimme en duurzame mobiliteit**

Ten behoeve van overzichtelijkheid en transparantie wordt een nieuw onderdeel voor de activiteiten van slimme en duurzame mobiliteit gecreëerd. De uitgaven voor de incidentele subsidies (zie hiervoor de subsidiebijlage) en de agentschapsbijdragen aan RWS, NEa en RVO zijn volledig juridisch verplicht. Het uitgavenbudget voor de DKTI-regeling, de aanschafregeling elektrische auto's, de stimuleringsregeling gebruikte tweedehandsauto's en de overige subsidies is eveneens volledig juridisch verplicht op grond van toegekende subsidies. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen.

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

### **1 Netwerk**

#### **Opdrachten**

Het Ministerie van IenW geeft onderzoeksopdrachten op het gebied van verkeer, wegmaatregelen en het verduurzamen van mobiliteit. Daarnaast vinden uitgaven plaats voor tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, Smart Mobility (zoals de zelfrijdende auto) en Wegverkeersbeleid (zoals het kennisplatform tunnelveiligheid en taken in het kader van de wet SWUNG (Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid)). De uitgaven voor de overige opdrachten bestaan o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

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

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

##### *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)*

Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt een deel van de voorbereiding beleidsuitvoering Vrachtwagenheffing uitbesteed. Door de RVO is gekeken wat er al aan financiële maatregelen bestaan. Hier is een longlist/analyse van gemaakt. RVO is één van de beoogde uitvoerders voor de terugsluis.

Vanaf 2021 worden de middelen voor slimme en duurzame mobiliteit ten behoeve van meer transparantie en zichtbaarheid op onderdeel 3 verantwoord.

### **2 Veiligheid**

#### **Opdrachten**

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

Voor het verbeteren van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend weggennet is voor de periode 2020-2030 een investeringsbedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering (max. 50%) in verschillende tranches.

### **Subsidies**

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

### **Bijdrage aan agentschappen**

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

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

Ingevolge de Regeling maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) een gedeeltelijke vergoeding van het Ministerie van lenW voor de onderzoeken medisch en rijvaardigheid in de vorderingenprocedure. Het resterende bedrag wordt doorberekend aan de burger. Incidentele werkzaamheden voor ZBO's en RWT's komen eveneens ten laste van deze post. Voor 2021 worden aanvullende middelen gebruikt om onder andere samen met het CBR invulling te geven aan het beleidstraject van het verbeteren van het praktijkexamen en de beginnende bestuurders. Voorts worden middelen gebruikt voor aanpassingen in het stelsel van de bestuursrechtelijke handhaving van het rijbewijs.

### **3 Slimme en duurzame mobiliteit**

Dit (nieuwe) artikelonderdeel bevat voornamelijk de budgetten voor duurzame mobiliteit (met name Klimaatakkoord-gelden) en de activiteiten voor intelligente transportsystemen. Hiertoe zijn budgetten op 14.01 die betrekking hebben op slimme en duurzame mobiliteit overgeheveld naar het nieuwe artikelonderdeel 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit.

### **Opdrachten**

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

#### *Urgenda middelen*

Verder worden in het kader van Urgenda middelen ingezet voor onder andere (intensivering van) campagnes gericht op gedragsmaatregelen om duurzame mobiliteit versneld in gang te zetten.

#### *Middelen Klimaatakkoord*

In het Regeerakkoord is een CO<sub>2</sub>-reductieopgave in 2030 afgesproken ter hoogte van 49% waarbij een envelop van structureel € 300 miljoen op de aanvullende post is gereserveerd. Het aandeel van de mobiliteitssector bedraagt jaarlijks € 40 miljoen. Daarnaast zijn middelen beschikbaar gesteld gedekt uit de fiscale middelen ter stimulering van het gebruik van duurzame

vervoersmiddelen (zowel personenauto's als bestel- en vrachtwagens). Deze middelen zijn technisch aan dit financieel instrument toegevoegd, waarna deze middelen na het operationaliseren van de plannen naar het juiste financieel instrument worden overgeboekt ten behoeve van de reductieopgave van de mobiliteitssector van 7,3 Mton en aangewend voor duurzame energiedragers, duurzame logistiek en verduurzaming personenmobiliteit.

### **Subsidies**

#### *DKTI-regeling*

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

#### *Stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren*

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

#### *Overige subsidies*

De uitgaven hebben betrekking op subsidies aan de Fietzersbond, de stichtingen Fietsplatform en Wandelnet en de Dutch Cycling Embassy.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 500.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2021 opgenomen. De helft van dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes aan de Stichting Landelijk Fietsplatform. De andere helft van dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor belangenbehartiging voor wandelen en lopen en de coördinatie en monitoring van het landelijke wandelrouten netwerk aan Stichting Wandelnet. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

### **Bijdrage aan agentschappen**

#### *RWS beleidsondersteuning en -adviesing*

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

#### *Nederlandse Emissie Autoriteit (NEa)*

Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van o.a. wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energie vervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa.

#### *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)*

Tenslotte wordt aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een deel van de beleidsuitvoering (uitvoering van de DKTI-regeling en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) uitbesteed.

**Bijdrage aan medeoverheden**

Aan medeoverheden worden bijdragen verstrekt ter ondersteuning van de innovatie en energietransitie op het mobiliteitsbeleid en snelfietsroutes op basis van specifieke uitkeringen.

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

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



### 3.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

#### A. Algemene doelstelling

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

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### (Doen) Uitvoeren

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

- Een concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet (NS) waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd.
- De uitvoering van het beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van lenW (via de beheerconcessie). Deze activiteiten zijn terug te vinden op het Infrastructuurfonds (artikel 13).
- De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd. De middelen worden beschikbaar gesteld via het Infrastructuurfonds.
- Een bijdrage aan de financiering (via het Provinciefonds of de BDU) van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer.
- Een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel).
- De financiering (via het Infrastructuurfonds) van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor.
- Het vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidsbelastingen langs het hoofdrailnet door middel van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG).
- Om onder meer de veiligheid verder te verhogen wordt het European Railway Traffic Management System (ERTMS) ingevoerd.

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. lenW zorgt voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan via wet- en regelgeving, aansturing van ProRail en NS in het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en stations en afspraken met decentrale

overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking.

Deze regierol wordt ingevuld door:

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

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

#### Indicatoren en kengetalen

In november 2018 is de beleidsdoorlichting van beleidsartikel 16: Openbaar Vervoer en Spoor afgerond.<sup>27</sup> Conform De Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) is onderzoek gedaan naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. In het kader van deze beleidsdoorlichting zijn de indicatoren op artikel 16 aangepast.

Tabel 25 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodragers)

Indicator	2015	2016	2017	2018	2019*
Aantal Stop-tonend-seinpassages	100	100	105	137	142
<i>waarvan gevaarpunt bereikt</i>	27	39	36	26	32
Aanrijdingen op overwegen	<i>n.b.</i>	26	30	32	44
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	<i>n.b.</i>	4	6	14	<i>n.b.</i>
Aantal spoor-suicides	223	221	215	194	220
Totaal aantal treinkilometers	156 mld.	158 mld.	160 mld.	164 mld.	165 mld.

#### Toelichting

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

<sup>27</sup> Kamerstukken II, 2018/2019 [32861 nr. 41](#)

belangrijkste spoorveiligheidsindicatoren aangegeven wat de stand van zaken eind 2018 was op basis van de indicatoren. De stand van zaken 2019 komt in oktober 2020 beschikbaar.

Voor meer indicatoren op het thema spoorveiligheid geeft de website <https://prestaties.prorail.nl/veiligheid/> van ProRail de laatste inzichten.

Tabel 26 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

	2018	2019
Totaaloordeel <sup>1</sup>	7,7	7,8
Veiligheid <sup>1</sup>	8,1	8,2
Snelheid <sup>1</sup>	7,4	7,6
Gemak <sup>1</sup>	7,4	7,6
Comfort <sup>1</sup>	7,9	8
Beleving <sup>1</sup>	7,2	7,4
Personeelsmonitor	n.b.	n.b.

#### Toelichting

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

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

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

Voor meer indicatoren op het thema ov-keten geeft de website <https://www.staatvanhetov.nl/> van het CROW inzicht.

Tabel 27 Indicator: Punctualiteit en goederenvervoer

	2015	2016	2017	2018	2019
Treinpunctualiteit Reizigersverkeer <sup>1</sup>	89,5%	89,4%	90,5%	91,5%	91,9%
Treinpunctualiteit Goederenvervoer <sup>1</sup>	80,0%	73,7%	74,7%	74,0%	74,0%
Impactvolle storingen op de infrastructuur <sup>1</sup>	n.b.	n.b.	628	542	435
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton) <sup>2</sup>	41,72	42,62	41,19	41,58	41,33
Aantal ov-chipkaart transacties <sup>3</sup>	2,3 mld.	2,5 mld.	2,5 mld.	2,7 mld.	2,8 mld.
Aantal instappers regionale treinen <sup>4</sup>	49,1 mln	48,9 mln.	52,1 mln.	51,7 mln.	n.b.
Aantal instappers NS <sup>5</sup>	2,38 mln.	2,47 mln.	2,51 mln.	2,57 mln.	n.b.

#### Toelichting

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

Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website <https://prestaties.prorail.nl/> van ProRail de laatste inzichten.

### C. Beleidswijzigingen

In het regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken om ProRail B.V. om te vormen tot zbo, waarbij het streven is geweest om dat per 1 januari 2021 te realiseren. Mede door de bijzondere omstandigheden gerelateerd aan de coronacrisis is er druk komen te staan op het tijdsplan van het wetgevings-traject en zal in plaats daarvan toegewerkt worden naar 1 juli 2021. De omvorming tot zbo is een principiële keuze: ProRail voert een publieke taak uit die vrijwel volledig wordt bekostigd met publiek geld en daar hoort publieke sturing en verantwoording bij. De omvorming zorgt voor een duidelijkere verhouding tussen de minister en infrastructuurbeheerder, een meer eenvoudige en integrale sturing- en verantwoording en een informatiepositie die past bij de publieke taak. Een publieke positionering van ProRail ondersteunt de benodigde samenwerking tussen beleid en uitvoering die nodig is om de uitdagingen op het terrein van spoor en mobiliteit het hoofd te bieden (Kamerstuk II [35 396, nr. 2](#) en nr. [3](#)).

In 2020 zijn de hoofdlijnen van het integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024 aan de Tweede Kamer gestuurd. In 2021 en verder worden de hoofdlijnen van het marktordeningsbesluit uitgewerkt en uitgevoerd. Voor de vervoerconcessie wordt eerst een beleidsvoornemen tot concessieverlening opgesteld en later een programma van eisen. Er wordt gewerkt aan de decentralisatie van de sprinterdienst op het traject Zwolle-Leeuwarden en voor mogelijke toekomstige decentralisaties wordt er een uitgangspuntenkader opgesteld. Met een marktverkenning wordt daarnaast onderzocht welke internationale verbindingen onder open toegang tot stand kunnen komen. Met een Stationsagenda wordt toegewerkt naar een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations. En er wordt gewerkt aan de toekomstbestendigheid van het spoorstelsel, onder meer door het onderzoeken van systeemtaken en het borgen van sturing en coördinatie.

Voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de decentrale overheden en OV-sector aan de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Het Toekomstbeeld OV is een onderlegger om ontwikkeling en voorstellen op het gebied van openbaar vervoer te toetsen. Daarnaast geeft het richting in de acties die gezamenlijk met decentrale overheden en sectorpartijen in gang worden gezet om het openbaar vervoer te verbeteren, zoals het delen van data en verder verduurzamen. Eind 2020 wordt met de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 een nadere uitwerking gegeven van de in het voorjaar van 2019 vastgestelde contouren (Bijlage bij Kamerstuk II [23 645, nr. 685](#)). De ontwikkelagenda bevat keuzes en ambities voor het openbaar vervoer richting 2040. Naast een overzicht van mogelijke ingrepen op het spoor, is ook een gedragen ambitie voor de gewenste kwaliteit van OV-knooppunten in Nederland hier onderdeel van. In 2021 kunnen stappen gezet worden in de verdere doorvertaling van deze agenda in projectvoorstellen. Dit gaat bijvoorbeeld over het opstellen van afspraken met ProRail, vervoerders, provincies en gemeenten over de ontwikkeling van OV-knooppunten. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal daarbij aandacht gevraagd worden voor de landelijke samenhang en zorgvuldige afweging.

Tot slot heeft de Europese Commissie (EC) 2021 aangewezen als 'Europees Jaar van het Spoor' om de verwezenlijking van de Europese Green Deal-doelstellingen voor vervoer te ondersteunen. In dit kader zal in 2021 besluitvorming plaatsvinden in vervolg op de Green Deal-ambities uit 2019 met betrekking tot de modal shift van weg naar binnenvaart en naar spoorgoederenvervoer en internationaal personenvervoer per spoor.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 28 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 16 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>30.714</b>	<b>1.518.243</b>	<b>29.606</b>	<b>22.591</b>	<b>21.452</b>	<b>9.933</b>	<b>10.114</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>31.659</b>	<b>1.523.198</b>	<b>28.309</b>	<b>27.527</b>	<b>24.252</b>	<b>10.613</b>	<b>10.364</b>
Waarvan juridisch verplicht			93%				
1 Spoor	31.659	35.198	28.309	27.527	24.252	10.613	10.364
<b>Opdrachten</b>	<b>5.953</b>	<b>6.966</b>	<b>5.426</b>	<b>5.797</b>	<b>6.133</b>	<b>6.112</b>	<b>5.900</b>
- Aanst. NS & ProRail	696	1.275	228	464	807	807	557
- ACM		1.526	1.550	1.574	1.598	1.622	
- OV & Stations (S)	1.781	1.138	1.426	1.345	2.022	1.979	3.640
- Overige opdrachten	3.476	3.027	2.222	2.414	1.706	1.704	1.703
<b>Subsidies</b>	<b>21.951</b>	<b>20.780</b>	<b>19.483</b>	<b>18.327</b>	<b>14.712</b>	<b>1.094</b>	<b>1.094</b>
- 3e spoor Duitsland	1.331	3.000	2.938	3.000	1.000		
- Maatregelen Spoorgoederenvervoer	14.521	14.956	15.161	13.940	12.618		
- NS IC Dordrecht - Breda	760	1.440					
- Overige subsidies	5.339	1.384	1.384	1.387	1.094	1.094	1.094
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>964</b>	<b>921</b>	<b>869</b>	<b>872</b>	<b>876</b>	<b>876</b>	<b>876</b>
- Waarvan bijdrage aan RWS	919	832	823	826	830	830	830
- Waarvan bijdrage aan KNMI	45	46	46	46	46	46	46
- Overige bijdrage aan agentschappen	0	43	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>2.719</b>	<b>2.429</b>	<b>2.429</b>	<b>2.429</b>	<b>2.429</b>	<b>2.429</b>	<b>2.392</b>
- CLU Betuwe en HSL	2.719	2.429	2.429	2.429	2.429	2.429	2.392
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>72</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>
<b>Leningen</b>	<b>0</b>	<b>4.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
2 Maatregelenpakket OVS	0	1.488.000	0	0	0	0	0
<b>Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector</b>	<b>0</b>	<b>1.488.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>249</b>	<b>4.750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Extracomptabele verwijzingen

Tabel 29 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)						
	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen	1.703.876	1.630.645	1.720.554	1.764.490	1.481.228	
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	198.538	208.458	213.339	216.430	329.108	
<b>Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen</b>	<b>1.902.414</b>	<b>1.839.103</b>	<b>1.933.893</b>	<b>1.980.920</b>	<b>1.810.336</b>	
waarvan						
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.474.916	1.276.995	1.358.844	1.397.711	1.315.840
13.03	Aanleg	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639

**Tabel 30 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	84.083	90.007	33.232	34.351	40.962
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur					
<b>Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur</b>	<b>84.083</b>	<b>90.007</b>	<b>33.232</b>	<b>34.351</b>	<b>40.962</b>
waarvan					
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	1	47.476			

**Tabel 31 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS	127.988	304.151	340.847	325.490	609.935
Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS	64.739	71.235	57.494	174.928	83.439
<b>Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS</b>	<b>192.727</b>	<b>375.386</b>	<b>398.341</b>	<b>500.418</b>	<b>693.374</b>
waarvan					
17.02 Betuweroute					
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	3.116				
17.07 ERMTS	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137

**Tabel 32 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit			49		
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit					
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit</b>			<b>49</b>		
waarvan					
20.05.1 Investeringsruimte Spoorwegen			49		

### Extracomptabele fiscale regelingen

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

Tabel 33 Fiscale regelingen 2019–2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)

	2019	2020	2021
BPM Teruggaaf taxi's en openbaar vervoer <sup>2</sup>	136	–	–
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer <sup>3</sup>	53	53	55
Reisaf trek OV	8	4	7

## Budgetflexibiliteit

### 16.01 OV en Spoor

De uitgaven voor subsidies, de agentschapsbijdrage aan RWS, de bijdragen aan medeoverheden en de bijdragen aan (inter-)nationale organisaties zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon. De agentschapsbijdrage, de bijdrage aan medeoverheden en de bijdragen aan (inter-)nationale organisaties hebben een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is circa de helft juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het betreft hier onder andere de bijdrage aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM), uitgaven voor de OV-begeleiderskaart, de continue screening van de taxibranche en de uitbesteding van SWUNG1-taken. Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor uitvoering van taken die voortvloeien uit de werkagenda van het NOVB inzake de OV-chipkaart, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer en het uitvoeren van activiteiten ter ondersteuning van het beheer van en vervoer over het spoor via concessies en de uitvoering van de Lange Termijn Spooragenda. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Spoor

#### Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk (lopende) opdrachten voor de implementatie van de OV-chipkaart, monitoring sociale veiligheid, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SCHWUNG1-taken, het onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) en aanpassingen in de spoorwegwetgeving. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven om een gelijk speelveld te creëren in het openbaar vervoer.

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

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

#### Subsidies

##### *Maatregelen spoorgoederenvervoer*

Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten: deze regeling heeft tot doel de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het meer vervuilende goederenvervoer over de weg te behouden gedurende de periode dat de Betuweroute door de aanleg van een derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen verminderd beschikbaar is en spoorwegondernemingen daardoor

geconfronteerd worden met extra kosten door omleiding. Voor de jaren 2016 tot en met 2020 bedraagt het subsidieplafond € 13 miljoen inclusief de uitvoeringskosten.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 14,9 miljoen aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2020 opgenomen. Dit bedrag is onderdeel van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer om het transport van goederen over het spoor goedkoper te maken, door spoorgoederenvervoerders een gedeeltelijke compensatie van de gebruiksvergoeding te verlenen. Doel van deze Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor is het verbeteren van de positie van goederenvervoerders. Deze subsidies worden verstrekt aan de goederenvervoerders. Voor de gedeeltelijke compensatie is een bedrag van maximaal € 70 miljoen gereserveerd voor een periode van vijf jaar (2019 tot en met 2023).

#### **Bijdrage aan agentschappen**

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

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

##### *KNMI informatievoorziening*

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

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

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

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

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

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

Dit betreft een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie (gebiedsconcessie, lijnconcessie en lijnovereenkomst) in Nederland.



### 3.5 Artikel 17 Luchtvaart

#### A. Algemene doelstelling

Het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse luchtvaartsector en het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam luchtvaartbestel voor goederen, passagiers en omwonenden.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol «regisseren» heeft betrekking op de volgende taken:

- Voor een veilig en duurzaam gebruik van netwerken stelt de Minister normen en handhaaft deze. Daarbij valt te denken aan de wetgeving voor het Nieuw Normen- en Handhavingstelsel Schiphol om geluidshinder te beperken. Om de concurrentiekracht van de luchtvaart te versterken streeft de Minister internationaal naar een gelijk speelveld. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van de International Civil Aviation Organization (ICAO) en een gerichte bijdrage in de totstandkoming van Europese regelgeving inclusief een actieve rol in agent-schappen als de European Aviation Safety Agency (EASA).
- Voor het in stand houden en versterken van het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld zijn internationale overeenkomsten cruciaal (multilateraal en bilateraal). De Minister sluit hiertoe overeenkomsten met de vanuit de Nederlandse luchtvaartpolitiek gezien belangrijke landen.
- Daarnaast wordt mede vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving de innovatie en de transitie naar een duurzame luchtvaart bevorderd.
- IenW zorgt voor de regelgeving op het gebied van marktordening, passagiersrechten, veiligheid, milieu en security. Veel van deze regelgeving komt in internationaal of Europees kader tot stand. In deze kaders levert Nederland een actieve bijdrage gericht op de Nederlandse belangen.
- 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 en het Maastricht Upper Area Control Centre, een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (co-locatie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor duurzaamheid en voor een permanente verbetering van de veiligheid middels introductie van veiligheidsmanagement en toezicht gebaseerd op risico's en veiligheidsprestatie.
- De Minister richt zich op het veilig stellen van voldoende nationale luchthavencapaciteit en geeft invulling aan de wettelijke taken en verplichtingen ten aanzien van inrichting en gebruik van luchthavens en de omgeving.

- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.
- Tevens draagt de Minister zorg voor een actieve inzet van Nederland in internationale gremia waar discussies worden gevoerd en besluiten worden genomen die van invloed zijn op het Nederlandse (mainport)beleid, zoals in de Europese Raad van Transportministers.
- Het behalen van de doelstelling hangt af van de betrokkenheid van en samenwerking met andere overheden en het bedrijfsleven. Daarnaast spelen het innovatieve vermogen van en technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector, de internationale ontwikkelingen en ontwikkelingen in internationale organisaties (EU, Eurocontrol, EASA, ICAO, e.a.) een rol alsmede economische ontwikkelingen in Nederland.

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

### Indicatoren en kengetallen

Tabel 34 Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol												
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	plafond
Gerealiseerde vliegtuigbewegingen	395.800	384.500	416.400	425.100	423.500	436.300	448.000	475.200	495.000	497.400	497.100	500.000
	79%	77%	83%	85%	85%	87%	90%	95%	99%	99%	99%	100%

*Bron realisatie:* <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/> *Bron streefwaarde:* (Kamerstukken II 2014–2015, 34 098, nrs. 1-3)

Opgemerkt wordt dat hierbij de aantallen per gebruiksjaar (1 november tot 31 oktober) moeten worden bepaald, en niet per kalenderjaar, omdat het plafond betrekking heeft op een gebruiksjaar. Deze afwijking in jaren is het gevolg van mondiale afspraken over de zomer- en winterdienstregeling van luchtvaartmaatschappijen.

#### *Toelichting*

Voor de luchthaven Schiphol is in 2008 voor de periode tot en met 2020 een plafond voor het aantal vliegtuigbewegingen afgesproken van 510.000. In 2015 is dat plafond verlaagd naar 500.000 per jaar. Het Rijk had daarnaast de verantwoordelijkheid voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Er is gewerkt aan het wettelijk verankeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol (NNHS). Dit is van belang voor de indicator over luchthavencapaciteit, omdat de toegestane aantal vliegtuigbewegingen een afgeleide zijn van deze regelgeving. De wet waarin dit stelsel is opgenomen, is op 30 maart 2016 gepubliceerd in het Staatsblad, maar nog niet formeel in werking getreden. Het bij de nieuwe wet behorende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) is nog in voorbereiding. Totdat het in voorbereiding zijnde LVB in werking is getreden, is het nieuwe stelsel formeel nog niet van kracht. Deze wijziging van het LVB voor de verankering van het NNHS wordt in 2020 in procedure gebracht.

Tabel 35 Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde	Gerealiseerd	Gerealiseerd	Gerealiseerd	Streefwaarde
	2009	t/m 2017	t/m 2018	t/m 2019	2020
Luchthaven capaciteit Eindhoven	0	25.000	25.000	25.000	25.000
Luchthaven capaciteit Lelystad	0	45.000	45.000	45.000	45.000

*Bron Eindhoven: Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 (Kamerstukken II 2013–2014, 31 936, nr. 187) Vergunning burgermedegebruik exploitant militaire luchthaven Eindhoven ten behoeve van Eindhoven Airport N.V. (gebruiks-jaren 2016 tot en met 2019) (Stcrt., 47829, nr. 28) Bron Lelystad: Luchthavenbesluit Lelystad (Staatsblad 2015 nr. 130)*

#### Toelichting

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarbasis) moet ervoor zorgen dat Schiphol meer ruimte overhoudt voor mainportverkeer en de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt, conform het Convenant «Behoud en versterking mainportfunctie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol».

Op 17 december 2015 is aan Eindhoven Airport NV voor de jaren 2016 tot en met 2019 een vergunning verleend voor burgermedegebruik van de militaire luchthaven Eindhoven voor de volledige ruimte van 25.000 extra vliegtuigbewegingen (Stcrt. 2015, 47829).

In de nieuwe vergunning voor burgermedegebruik is voor deze jaren een maximaal aantal van 41.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis vergund in plaats van het voor 2019 vergunde maximumaantal van 43.000. Deze aantallen zijn inclusief de vergunde extra capaciteit van 25.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast worden vanaf het winterseizoen 2020, ingaande op 25 oktober 2020, geen geplande, landende vluchten na 23.00 uur meer toegestaan. Dit is een belangrijke stap in het verminderen van de hinder voor omwonenden. Voor het zomerseizoen 2020 (29 maart 2020 tot en met 24 oktober 2020) is een maximum van vier van dergelijke vluchten per dag gesteld (Kamerstukken II 2017-2018, 31 639, nr. 462).

Ten behoeve van de uitbreiding van Lelystad Airport heeft het kabinet een Luchthavenbesluit vastgesteld dat op 1 april 2015 in werking is getreden met een voorziene uitbreiding van de luchthaven voor groot commercieel verkeer: gefaseerd naar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen. Tot de herziening van het luchtruim is dit aantal maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen. Op 21 februari 2018 is de Tweede Kamer bij brief geïnformeerd dat de openingsdatum van Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer is uitgesteld. In dezelfde brief is de Tweede Kamer geïnformeerd over de actualisatie van de MER voor Lelystad Airport en de geoptimaliseerde aansluitroutes voor de luchthaven. (Kamerstukken II 2017-2018, 31 639, nr. 462).

In maart 2020 heeft het kabinet besloten om de opening van Lelystad Airport uit te stellen van november 2020 tot november 2021. Door de corona crisis is de schaarste aan capaciteit en slots op Schiphol en Lelystad tijdelijk niet meer aan de orde, gezien de sterke afname van vluchten op Schiphol. De urgentie voor openstelling van Lelystad Airport in 2020, als overloop luchthaven, is dus op de korte termijn niet meer aanwezig. Het is van groot belang dat besluitvorming over de openstelling van Lelystad ook plaatsvindt in het licht van de situatie na de corona crisis. De commissie

MER heeft eind maart advies gegeven over de uitgangspunten hoe in de toekomst stikstofberekeningen moeten worden verricht ([Kamerstukken II 2019-2020, 31936, nr. 732](#)).

**Tabel 36 Indicator: Positie in de ranglijst o.b.v. aeronautical kosten (luchthavengelden, ATC-heffingen, overheidsheffingen) van hoog (positie 1) tot laag (positie 10)**

Luchthaven	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Streefwaarde 2016 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	1	
Parijs (CDG)	3	4	4	4	4	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	2	
Gatwick	4	3	3	5	5	
Schiphol	9	9	10	10	10	< LHR, FRA, CDG
Zürich	6	5	5	6	6	
München	5	6	6	3	3	
Brussel	8	8	8	7	7	
Madrid	7	7	7	8	8	

*Bron: SEO Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van verschillende jaren. (2015 t/m. 2019).*

#### *Toelichting*

Het is belangrijk dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol concurrerend zijn ten opzichte van andere luchthavens. Een concurrerend kostenniveau draagt immers bij aan het in stand houden van het netwerk van luchtverbindingen van en naar Nederland. Om een beeld te krijgen van het relatieve kostenniveau van Schiphol 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 identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden. De resultaten van de laatste benchmark laten zien dat het totale berekende kostenniveau op Schiphol medio 2019 het laagste is van de negen onderzochte West-Europese luchthavens in de benchmark. In de benchmark wordt Schiphol naast de luchthavens in bovenstaande tabel ook met de luchthavens Dubai en Istanbul Atatürk vergeleken. Het berekende kostenniveau op Istanbul is wat hoger dan op Schiphol en op Dubai is dat iets lager.

**Tabel 37 Kengetal: Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol**

Periode	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,71	62,45	62,55	62,67	62,79	62,81	62,57	62,53	63,46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	52,47	52,09	52,14	52,53	52,46	52,25	51,68	51,72	54,44 dB(A)

*Bron: Handhavingsrapportage Schiphol 2019 (ILT, 2019) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (2004).*

#### *Toelichting*

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn voor de luchthaven grenzen gesteld aan het totale volume van de geluidbelasting (TVG) dat het vliegverkeer in een jaar mag produceren. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd dat het totale volume van de geluidbelasting afkomstig van het luchthavenluchtverkeer bij Schiphol per gebruiksjaar

overdag (de Lden) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de Lnight) niet meer dan 54,44 dB(A) mag bedragen. Bij dreigende overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden.

Voor de jaarlijkse totale risicogewicht score (TRG-score) voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit wordt verwezen naar de handhavingsrapportage Schiphol, ILT, 2019.

**Tabel 38 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven**

Luchthaven	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Amsterdam	258	246	253	263	271	266	261	264	263	262	266	272	277
Frankfurt	288	291	284	283	288	301	286	286	287	290	309	322	319
London Heathrow	181	177	171	165	174	176	176	179	180	186	203	210	220
Parijs Charles de Gaulle	260	273	272	271	268	256	258	278	274	290	294	316	330
Brussel	158	190	183	188	200	190	181	192	190	193	200	204	203

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APGdat

#### Toelichting

Hieronder worden de realisatiegegevens over 2019 toegelicht. Dit omdat deze ten tijde van de publicatie van het Jaarverslag 2019 nog niet beschikbaar waren. In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen, waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. Het aantal bestemmingen op Schiphol is in 2019 met 2% gestegen. Op Parijs Charles de Gaulle en Londen Heathrow steeg het aantal bestemmingen met 4% en op Brussel en Frankfurt is het aantal bestemmingen licht gedaald.

**Tabel 39 Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachtonnage per luchthaven**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Vliegbewegingen (x 1.000)</b>													
Amsterdam	436	428	391	386	420	423	426	438	451	479	497	499	497
Frankfurt	485	480	458	458	481	476	466	463	457	453	465	501	503
London Heathrow	476	473	460	449	476	471	470	471	472	473	474	476	476
Parijs Charles de Gaulle	544	551	518	492	507	491	472	465	469	473	476	481	498
Brussel	241	236	212	205	214	206	199	214	221	207	221	218	218
<b>Passagiers (in miljoenen)</b>													
Amsterdam	48	47	44	45	50	51	53	55	58	64	68	71	72
Frankfurt	54	53	51	53	56	57	58	59	61	61	64	69	70
London Heathrow	68	67	66	66	69	70	72	73	75	76	78	80	81
Parijs Charles de Gaulle	60	61	58	58	61	61	62	64	66	66	69	72	76
Brussel	18	19	17	17	19	19	19	22	23	22	25	26	26
<b>Vracht (x 1.000 ton)</b>													
Amsterdam	1.610	1.568	1.286	1.512	1.524	1.483	1.531	1.633	1.621	1.662	1.761	1.716	1.570
Frankfurt	2.074	2.021	1.808	2.199	2.133	1.986	2.016	2.051	1.993	2.029	2.109	2.087	2.005
London Heathrow	1.314	1.401	1.278	1.473	1.484	1.465	1.423	1.499	1.497	1.541	1.698	1.685	1.587
Parijs Charles de Gaulle	2.053	2.039	1.819	2.177	2.088	1.950	1.876	1.896	1.861	1.953	2.011	1.987	1.903
Brussel	762	659	449	476	475	459	430	454	463	464	513	532	489

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS / ACI)

### *Toelichting*

Hieronder worden de realisatiegegevens over 2019 toegelicht. Dit omdat deze ten tijde van de publicatie van het Jaarverslag 2019 nog niet beschikbaar waren. Bovenstaande kengetallen geven het verkeer (vliegtuigbewegingen) en vervoer (passagiers en vracht) op Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens. Op Schiphol in het aantal vliegtuigbewegingen in 2019 licht afgenomen en het aantal passagiers is licht gestegen. Op de meeste andere luchthavens zijn de aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers in 2019 niet sterk gewijzigd. Uitzondering is Parijs Charles de Gaulle, waar het aantal vliegtuigbewegingen in 2019 steeg met 4% en het aantal passagiers met 6%. Schiphol staat daarmee in 2019 op een derde positie voor wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen (na Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle) en het aantal passagiers (na Londen Heathrow en Parijs Charles de Gaulle). Het aantal tonnen vervoerde vracht is in 2019 op alle luchthavens gedaald. De daling is op Schiphol het grootst (-9%), waardoor Schiphol de derde positie in 2018 inlevert voor de vierde plaats. De gevolgen van corona voor de luchtvaart in 2020 zijn groot. Het aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachttonnage per luchthaven zal naar verwachting als gevolg hiervan in 2020 sterk dalen. De daadwerkelijke cijfers over 2020 worden in de verantwoording 2020 gepresenteerd, medio 2021.

### *Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties*

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»).

Uit de monitor 2019 blijkt dat de directe connectiviteit op Schiphol stijgt, ondanks het capaciteitsplafond van 500.000 vluchten. Dit komt doordat de monitor zich niet richt op vrachtvluchten en niet-lijnvluchten. In 2019 hebben deze plaats gemaakt voor passagiers- en lijnvluchten. Ook hebben de resultaten van de monitor betrekking op de maand september. In die maand waren er in 2019 meer vluchten, in tegenstelling tot enkele andere maanden. De ontwikkeling in indirecte connectiviteit en de hubconnectiviteit op Schiphol blijft achter ten opzichte van die op de meeste andere luchthavens.

Van de voor Nederland belangrijke landen is Schiphol goed verbonden met Indonesië, Taiwan en Brazilië. De connectiviteit van Schiphol naar India, Zuid-Afrika en Japan is lager dan die van de meeste concurrenten. Schiphol is direct verbonden met 38 van de 40 belangrijkste Global Cities op andere continenten. In termen van het aantal directe vluchten is deze connectiviteit echter wel lager dan die vanaf de meeste concurrerende luchthavens.

De netwerken van KLM en Air France op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle hebben zich in 2019 in grote lijnen gelijkmatig ontwikkeld.

**Tabel 40 Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002–2006	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gerealiseerd	0,63	0,54	0,61	0,76	0,91	0,94	1,83	1,67

Bron: Performance Review Body, *Performance Monitoring Dashboard 2019*.

#### Toelichting

Het Rijk heeft geen directe invloed op het aantal minuten vertraging in het Europese luchtruim. Dit kengetal is een internationaal gemiddelde en wordt bepaald door operationele factoren, zoals capaciteitsplanning, human resource management, weersomstandigheden en stakingen. Dit kengetal geeft wel een beeld van de efficiëntie van het luchtvaartbestel.

Tabel 41 Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht <sup>1</sup>

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Grenswaarde									
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	1	1	1	1	2	2	2	2	2
Gerealiseerd									
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht	0,9	0,78	0,68	0,94					
Gerealiseerd									
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens PRB methode	1,81	1,41	1,34	1,89	2,91	2	3,22	2,19	3,88

1 ATFM: Air Traffic Flow Management

Bron: Performance Review Body, *Performance Monitoring Dashboard 2019*.

#### Toelichting

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde vertraging op Nederlandse luchthavens. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht en wordt veroorzaakt door weersomstandigheden (storm, mist, sneeuw) die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase beneden een hoogte van een kilometer. In 2019 is exceptioneel aanvullende vertraging opgetreden als gevolg van de introductie van een nieuw technisch systeem (elektronische vliegstrippen). Het is gebruikelijk bij een dergelijke introductie de capaciteit om veiligheidsredenen tijdelijk te beperken, wat tot meer vertraging leidt.

LVNL hanteert met ingang van 2015 dezelfde systematiek als de Performance Review Body om vertragingen te meten. Verder heeft LVNL in 2015 de vertragingwaarden vanaf 2010 herberekend volgens de PRB-systematiek om de effecten van de wijziging van de meetsystematiek transparant weer te geven. Er is uitsluitend sprake van een technische wijziging in de meetsystematiek zonder een beleidsmatige impact.

### C. Beleidswijzigingen

Zoals afgesproken in het Regeerakkoord wordt gewerkt aan een Luchtvaartnota 2020-2050. De definitieve Luchtvaartnota wordt naar verwachting eind 2020 opgeleverd. De Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een veilige en duurzame luchtvaartsector die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld. Kwaliteit komt centraal te staan en van ongeclausuleerde groei is niet langer sprake. Er komen heldere regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart. Groei van de luchtvaart is hierbij geen uitgangspunt maar kan

een uitkomst zijn. Groei moet eerst door de sector worden verdiend. Dit kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten op de gezondheid van mens en natuur en op het klimaat. De Luchtvaartnota is gebouwd op vier publieke belangen:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond: Luchtvaart is een hele veilige manier om te reizen. De luchtvaart veilig houden staat voorop. De Rijksoverheid zal bij grote veranderingen in de luchtvaart van tevoren een onafhankelijke integrale veiligheidsanalyse laten uitvoeren, gericht op de veiligheid voor passagiers en bemanning en voor de bewoners op de grond.
2. Nederland goed verbinden: De sleutelpositie van Schiphol in het internationale netwerk van verbindingen via de lucht is belangrijk voor de welvaart en het welzijn van ons land. Deze sleutelpositie en de banen wil het kabinet behouden en de netwerkfunctie van rechtstreekse verbindingen met de centra van de wereld versterken. Daarnaast wil het kabinet samen met betrokken partijen de internationale verbindingen over het spoor en de weg verbeteren, zodat het aantrekkelijker wordt om voor korte afstanden de trein of de bus te nemen in plaats van het vliegtuig.
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving: Aantoonbaar minder negatieve gezondheidseffecten door luchtvaart zijn een voorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart. Bij Schiphol gaat het bijvoorbeeld om het terugbrengen van het aantal nachtvluchten. Het kabinet betreft omwonenden en andere belanghebbenden bij de ontwikkelingen van de luchthavens, en zal dat blijven doen. In aanvulling op de wettelijk voorgeschreven geluidsberekeningen zal er meer gebruik worden gemaakt van metingen. Hiermee kunnen modellen gecontroleerd en verbeterd worden. Ook geeft dit mensen in de omgeving meer duidelijkheid over de omvang van de geluidsbelasting.
4. Nederland duurzaam: Om de klimaatdoelen te halen, moet ook de luchtvaart de uitstoot verminderen. Het kabinet wil dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vertrekkende vluchten in 2030 ligt op het niveau van wat het in 2005 was. In 2050 moet de uitstoot gehalveerd zijn ten opzichte van 2005 en in 2070 moet de uitstoot nihil zijn.

Ondanks de coronacrisis is het onverminderd belangrijk dat het voor Schiphol maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen en het nieuwe normen- en handavingsstelsel worden verankerd. Om dit voor elkaar te krijgen wordt de komende tijd door Schiphol onderzoek gedaan naar de stikstofdeposities van de luchthaven. Daarnaast wordt gewerkt aan de voorbereiding van de openstelling van Lelystad Airport voor vakantieverkeer. Als gevolg van de coronacrisis is besloten om de opening van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen tot november 2021.

Om te komen tot besluitvorming over de toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2019 is in opdracht van de Minister van IenW door de heer Pieter van Geel van oktober 2018 tot april 2019 de Proefcasus Eindhoven Airport uitgevoerd. Met het kabinetstandpunt van 6 september 2019 hebben de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie het advies overgenomen ([Kamerstukken II 2018- 2019 31 936, nr. 659](#)). Centraal in het advies staat het sturen op een aanzienlijke vermindering van de geluidsbelasting als gevolg van het civiele vliegverkeer in 2030 ten opzichte van 2019, in plaats van het eerdere sturen op aantallen vliegtuigbewegingen. Met het sturen op een afname van de civiele geluidscoutour in plaats van op aantallen vliegtuigbewegingen, wordt concreet gewerkt aan vermindering van de geluidsoverlast voor de omgeving en ontstaan tegelijkertijd prikkels voor innovatie en de inzet van de meest stille en schone



toestellen. Wanneer Eindhoven Airport beter dan de vastgestelde norm presteert, ontstaat er binnen de civiele geluidscontour ruimte voor groei. Door de ministeries van IenW en Defensie is het initiatief genomen voor de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel. Hierbij zullen de regio, omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken. Een MER-procedure en wijziging van het Luchthavenbesluit Eindhoven zullen worden doorlopen.

Op het gebied van duurzame luchtvaart zal worden ingezet op de verdere uitvoering van het (ontwerp)akkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel dat met de brief van 27 maart 2019 aan de Kamer is aangeboden ([Kamerstukken II 2018-2019, 31936, nr. 585](#)). Hiertoe wordt gewerkt via actieprogramma's, naar analogie van het actieprogramma hybride en elektrisch vliegen dat de Kamer 5 maart 2020 heeft ontvangen ([Kamerstukken II 2019-2020, 31936, nr. 727](#)). Voor de stimulering van het gebruik en de productie van duurzame brandstoffen – zoals biokerosine en synthetische kerosine – wordt primair ingezet een Europese bijmengverplichting. Hierover is de Kamer geïnformeerd met de brief van 3 maart 2020 ([Kamerstukken II 2019-2020, 31936, nr. 726](#)). Indien de invoering van een Europese verplichting niet (tijdig) kan worden gerealiseerd, zal Nederland er naar streven om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren. Nederland zet zich ook breder in voor Europees beleid. Met een kopgroep van EU-landen pleiten we voor meer ruimte voor en ondersteuning van radicale/disruptieve innovaties voor de verduurzaming van de luchtvaart. Ook zal in de EU besluitvorming plaatsvinden over de vormgeving van het EU ETS voor de luchtvaart na 2023. Hiertoe presenteert de Europese Commissie – naar verwachting in 2020 - een beoordeling van de werking van CORSIA en de mogelijke interactie met het EU ETS. In ICAO zet Nederland onder andere in op de verdere implementatie van het mondiale CO2 compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) en op de ontwikkeling van een lange-termijn doelstelling voor CO2-reductie in de internationale luchtvaart.

In de begeleidende Kamerbrief bij de rapportage van de beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart ([Kamerstukken II 2017-2018, 32 861, nr.28](#)) werd als vervolgstap onder andere aangekondigd de aanscherping/aanpassing van de in artikel 17 opgenomen doelen, kengetalen en indicatoren. Omdat het wenselijk is dat deze vervolgstappen in overeenstemming zijn met het beleid van de nieuwe Luchtvaartnota, is in een verzamelbrief van 28 november 2018 aan de Tweede Kamer ([Kamerstukken II 2018-2019 31 936, nr.526](#)) uitgelegd dat de invulling van deze vervolgstappen parallel zal lopen met het traject van de nieuwe Luchtvaartnota. De uitwerking van deze vervolgstap zal in 2022 zichtbaar zijn in de begroting.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 42 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 17 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>37.066</b>	<b>165.900</b>	<b>24.515</b>	<b>23.067</b>	<b>10.186</b>	<b>8.793</b>	<b>11.572</b>
Waarvan garantieverplichtingen	0	140.700	0	0	0	0	0
<b>Uitgaven</b>	<b>28.695</b>	<b>35.174</b>	<b>27.081</b>	<b>20.982</b>	<b>11.481</b>	<b>10.104</b>	<b>8.949</b>
Waarvan juridisch verplicht			72%				
1 Luchtvaart	28.695	35.174	27.081	20.982	11.481	10.104	8.949
<b>Opdrachten</b>	<b>12.223</b>	<b>12.768</b>	<b>12.302</b>	<b>8.887</b>	<b>9.385</b>	<b>8.008</b>	<b>6.852</b>
- Opdrachten GIS	909	1.195	1.178	1.175	1.175	1.173	0
- Caribisch Nederland	1.397	714	457	458	464	464	464
- Overige Opdrachten	9.917	10.859	10.667	7.254	7.746	6.371	6.388
<b>Subsidies</b>	<b>3.953</b>	<b>3.615</b>	<b>6.723</b>	<b>5.451</b>	<b>565</b>	<b>565</b>	<b>566</b>
- Leefbaarheidsfonds	1.000	407	407	0	0	0	0
- Subsidie tarieven Bonaire	649	747	425	425	0	0	0
- Subsidie omploegen graan	1.441	1.617	1.835	1.835	0	0	0
- Overige subsidies	863	844	4.056	3.191	565	565	566
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>4.649</b>	<b>6.974</b>	<b>6.477</b>	<b>5.165</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	14	14	14	0	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	213	351	460	62	52	52	52
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS tbv Caribisch Nederland	4.422	6.609	6.003	5.103	0	0	0
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>6.356</b>	<b>9.059</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Waarvan bijdrage Caribisch Nederland	6.356	9.059	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>1.255</b>	<b>1.454</b>	<b>1.479</b>	<b>1.479</b>	<b>1.479</b>	<b>1.479</b>	<b>1.479</b>
- Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization	1.120	1.286	1.311	1.311	1.311	1.311	1.311
- Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	135	168	168	168	168	168	168
<b>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</b>	<b>259</b>	<b>1.304</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>1.631</b>	<b>1.806</b>	<b>1.280</b>	<b>1.490</b>	<b>1.275</b>	<b>1.415</b>	<b>1.555</b>

### Extracomptabele fiscale regelingen

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

### Budgetflexibiliteit

#### 17.01 Luchtvaart

Het grootste deel van de uitgaven is juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor opdrachten en subsidies voor onder meer de opdrachten geluidsisolatie Schiphol (GIS), en voor de uitvoering van toezichtstaken door de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Voor een overzicht van de subsidies wordt verwezen naar de bijlage

Subsidies. De subsidies hebben een tijdshorizon. Op basis van de opdrachtbrief aan RWS voor Beleidsondersteuning en advies (BOA) is het budget voor 2021, ultimo 2020 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.

De resterende niet-juridisch verplichte ruimte is belegd met de activiteiten uit de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota (Kamerstukken II 2010-2011, [31 936, nr. 47](#)) en het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) 2020 – 2024 ([Kamerstukken II 2019-2020, 24 808](#), nr. 116).

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

### **1 Luchtvaart**

#### **Opdrachten**

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

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De geplande uitgaven voor 2021 en verder hebben betrekking op aankopen in de geluidssloopzones, klachtenafhandeling en de behandeling en uitbetaling van schadeclaims.

##### *Opdrachten Caribisch Nederland*

Het betreft de aanschaf van apparatuur en installaties ter bevordering van het veilig gebruik van de luchthavens en ter verbetering van de bedrijfsvoering. Tevens betreft het de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties. In de periode van 2018-2022 betreft het ook de financiering van de wederopbouw van de Bovenwindse eilanden als gevolg van de geleden schade door de orkanen Irma en Maria in september 2017.

##### *Overige opdrachten*

###### *1. Programma Schiphol*

De ontwikkelingen op het luchtvaartdossier vragen om een integrale benadering voor de beleidsvorming over Schiphol. Omdat hiervoor een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Schiphol in te richten waarin een integrale aanpak wordt ontwikkeld voor de luchthaven. Een belangrijk aspect hiervan is het verankeren van politiek-bestuurlijke en juridische afspraken in regelgeving, hierbij gaat het in elk geval om het vaststellen van een LVB. In wetgeving en politiek bestuurlijke afspraken is opgenomen dat de ontwikkeling van Schiphol en de regionale luchthavens via juridische besluiten vastgelegd moet worden.

###### *2. Normen en handhavingstelsel*

De ontwikkeling van Schiphol vindt plaats binnen kaders van het regeerakkoord en de Kamerbrief van 5 juli 2019 over de Ontwikkeling Schiphol ([Kamerstukken II, 2018-2019, 31 936, nr. 646](#)). Het budget is bestemd voor opdrachten ten behoeve van de implementatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol en aanpassing van de wet- en regelgeving, zoals de Wet luchtvaart, het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB).

### *3. OVV-follow-up*

In 2021 wordt vervolg gegeven aan de implementatie van de aanbevelingen van het de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) rapport uit 2017 conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017-2018, 29 665, nr. 242](#)) en daarop volgende voortgangsrapportages. Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid.

### *4. Lelystad*

Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. Omdat voor de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Lelystad Airport in te richten. Belangrijke stappen waarvoor extra inzet nodig is zijn bijvoorbeeld het wijzigen van het Luchthavenbesluit, onderzoeken voor stikstof, het organiseren van een monitoringsprogramma, het publiceren van de Verkeersverdelingsregel (VVR) en de slots ([Kamerstukken II 2017-2018, 31 936, nr. 462](#)). Daarnaast is de luchtverkeersleiding ingeregeld. Als gevolg van de Corona crisis is besloten om de opening van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen.

### *5. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking*

Begin 2018 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan met als doel de realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving (stakeholders). Het programma wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Het programma volgt een op Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geïnspireerde aanpak, waarin participatie en internationale samenwerking centraal staan. In 2021 start de Planuitwerkingsfase en wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Het doel is om uiterlijk 2023 verbeteringen te realiseren en een roadmap te ontwikkelen voor de periode tot 2035.

Door middel van jaarlijkse voortgangsbrieven wordt de voortgang gemeld van hoe en wanneer de luchtverkeersleidingsorganisaties uitvoering geven aan de beoogde luchtruimwijzigingen en aan de aanpassingen aan het luchtverkeersleidingsysteem. Daarnaast is de uitwerking van de verdergaande civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtverkeersdienstverlening een belangrijk aspect.

### *6. Omgevingsmanagement*

Vanuit het ministerie staat een transparante en zorgvuldige besluitvorming voor luchtvaart voorop. De Luchtvaartnota en de opgaven voor de herziening van het luchtruim, Schiphol na 2020 en Lelystad zijn projectmatig opgezet. Dat maakt het mogelijk om te sturen op het gebied van de projectbeheersing, het risicomanagement en de planning en op het gebied van het omgevings- en besluitvormingsmanagement. De hiervoor gereserveerde middelen worden ingezet om op professionele wijze de benodigde expertise aan te trekken en voor het organiseren van de betrokkenheid van de omgeving. Concreet gaat het hierbij bijvoorbeeld om het organiseren van een evenement als de Luchtvaartdag of informatieavonden. Ook worden middelen ingezet voor de verwerking van zienswijzen.

### *7. State Safety Programme (SSP)*

In 2021 wordt uitvoering gegeven aan het Nederlandse State Safety Programme ofwel het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 en aan het bijbehorende SSP Actieplan 2021-2023. Dit gebeurt in belangrijke mate op basis van de in 2020 gestarte Nationale Veiligheidsanalyse voor de burgerluchtvaart. Gewerkt wordt aan het beheersen tot een acceptabel niveau van veiligheid voor de grootste veiligheidsrisico's. Dat gebeurt voor elk van de drie luchtvaart-domeinen (1) Commerciële luchtvaart, (2) Kleine luchtvaart en (3) Onbemande luchtvaart. Veiligheids-promotie in den brede voor zowel overheid als sector speelt daarbij een belangrijke rol.

### *8. Verminderen risico op vogelaanvaringen*

Uit de evaluatie van het vorige convenant over het verminderen van het vogelaanvaringsrisico op en rond Schiphol bleek dat de huidige genomen maatregelen om het risico van aanvaringen met vogels en met name ganzen te verminderen, effectief zijn en met enige aanpassing of aanvulling moeten worden gecontinueerd. Om die reden wordt het sinds 2012 toegepaste viersporenbeleid, met daaraan toegevoegd een gedegen monitoring, voortgezet. De vier sporen in dit beleid zijn de volgende:

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

### *9. 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.

### *10. Programma programmatische aanpak vliegtuiggeluid/meten en rekenen*

In 2019 heeft het ministerie IenW aan de kennisinstututen RIVM, NLR en KNMI gevraagd om een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden om, rekening houdend met belevingsaspecten, verbeteringen door te voeren bij het meten en berekenen van vliegtuiggeluid. De resultaten van de verkenning, alsmede de daarop gebaseerde aanbevelingen, zijn in december 2019 gerapporteerd. In een beleidsreactie aan de Tweede Kamer d.d. (18 december 2019) ([Kamerstukken II 2019-2020, nr. 31936-711](#)) heeft de minister van IenW aangegeven dat alle aanbevelingen zullen worden opgevolgd. Deze aanbevelingen worden op een zodanige wijze uitgewerkt dat spoedig daarna tot realisatie kan worden overgegaan.

### *11. Onderzoeken Luchtvaartnota*

Eind 2020 zal vermoedelijk gestart worden met de uitvoering van de Luchtvaartnota 2020-2050. In de Luchtvaartnota zijn verschillende onderzoeken voorzien die de aankomende jaren uitgevoerd moeten worden. Daarnaast zal invulling worden gegeven aan de monitoring en evaluatie van het beleid in de luchtvaartnota.

### *12. Cybersecurity*

Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor het zorgdragen 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.

### *13. Opdrachten elektrisch vliegen*

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

### *14. Opdrachten versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens*

Voor de regionale luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport worden de komende jaren nieuwe gebruiksvergunningen vastgesteld en moet worden gekomen tot afspraken voor de ontwikkeling van die luchthavens. Leidend daarbij zijn de uitgangspunten uit de nieuwe Luchtvaartnota. Er wordt een beroep gedaan op het Rijk om invulling te geven aan de te maken afspraken en het realiseren van ambities, bijvoorbeeld bij het vormgeven van een overlegstructuur rond Eindhoven Airport. Daarnaast doet het Rijk een bijdrage aan het realiseren van maatregelen gericht op geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, passend bij de ambities van de Luchtvaartnota voor alle luchthavens.

### *15. Onbemande luchtvaart (drones)*

Er is een actieprogramma om te zorgen dat de economische kansen voor bedrijven wordt vergroot en meer maatschappelijke toepassingen gerealiseerd. Drones brengen ook risico's met zich mee. De acties zorgen voor ruimte aan operaties en innovaties met drones en tegelijkertijd het controleren van de risico's van dronegebruik. Belangrijkste stappen in het programma zijn: volledige integratie van drones in het luchtruim met onbemand vrachtvervoer en personenvervoer door in te zetten op de ontwikkeling van U-space, het verbeteren van dynamische kaarten, zonering en het registreren van operators en piloten, alsmede kennisontwikkeling en onderzoek voor het gebruik in steden van «urban airtaxis» als onderdeel van de «smart mobility» en «mobility as a service» ontwikkelingen

### *16. Opdrachten klimaatbeleid*

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

### **Subsidies**

*Versneld onderwerken graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol.*

Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. De afgelopen jaren was er een subsidieregeling voor het bijdragen aan het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Met ingang van 1 januari 2018 is voor de periode 2018-2022 een nieuwe regeling van kracht op grond waarvan een vergoeding verstrekt kan worden. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten.

*Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg (CRO)*

lenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en brancheorganisaties met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De jaarlijkse bijdrage bedraagt maximaal € 264.000. lenW investeert in lijn met de nieuwe Luchtvaartnota in de verdere professionalisering van de CRO's van de regionale luchthavens van nationale betekenis (Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam ) en in de kennisopbouw en kennisvergroting, alsmede in het empoweren van de deelnemers (kennis/expertise). Uit de evaluatie van de CRO's van mei 2018 ([Kamerstukken II 2017-2018, nr. 31936, nr. 488](#)) blijkt dat de governance van CRO's op orde is, maar dat er vanwege de grotere maatschappelijke aandacht en de trajecten op weg naar vast te stellen luchthavenbesluiten behoefte is aan extra budget. In 2021 is de rijksbijdrage per commissie verhoogd tot maximaal € 70.000.

*Leefbaarheidsfonds*

Bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking is de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds een belangrijke impuls voor de inpassing van de luchthaven Schiphol in haar omgeving. De partijen Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben afgesproken om in totaal € 30 miljoen voor een tweede fase ter beschikking te stellen aan de Stichting Leefomgeving Schiphol. Het Rijk stelt maximaal € 10 miljoen ter beschikking, hiervan is in voorgaande jaren € 9,6 miljoen verstrekt. In 2021 wordt nog maximaal € 0,4 miljoen verstrekt.

*Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg*

lenW stelt een subsidie beschikbaar aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). Gezien de specifieke situatie heeft lenW hiertoe besloten. Het gaat om buitenlandse luchthavens die milieueffecten hebben op Nederlands grondgebied, waarbij specifiek voor de vliegbasis Geilenkirchen sprake is van een bijzonder rijksbelang (militaire bescherming van ons land in NAVO-verband) en relatief hoge geluidsoverlast vanwege de AWACS-vliegtuigen. Voor de periode 2018-2021 bedraagt de subsidie jaarlijks maximaal € 75.000.

*Verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika*

In de periode tot en met 2022 wordt jaarlijks maximaal € 50.000 beschikbaar gesteld aan de stichting AviAssist ten behoeve van het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. lenW 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.

#### *Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire*

Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport voor de periode 2020-2022 te voorkomen, zal lenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (dc-ANSP) dekken via subsidiering. 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. De bijdrage in 2021 bedraagt maximaal € 0,425 miljoen.

#### *Leefbaarheidsfonds Eindhoven*

Voor de jaren 2021 tot en met 2024 is een bedrag van jaarlijks ten hoogste €50.000 bestemd voor de verlening van een subsidie aan de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven. De subsidie is bedoeld als financiële ondersteuning van milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven.

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

#### *Incidentele subsidies*

##### *1. Subsidie luchthaven Twente*

Area Development Twente (ADT) ontvangt van lenW een subsidie van maximaal € 0,9 miljoen voor het doen van luchtzijdige investeringen voor de ontwikkeling van luchthaven Twente (onder de voorwaarde dat de bijdrage voldoet aan de regels voor staatssteun) en voor het laten uitvoeren van een onderzoek naar de mogelijkheden voor een remote tower concept voor luchtverkeersdienst-verlening. Deze subsidie vloeit voort uit het amendement Koopmans (Kamerstukken II 2007-2008, [31200 XII, nr. 60](#)) en geeft invulling aan de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente (Bijlage bij Kamerstukken II 2009-2010, [31 936, nr. 17](#)). Het subsidiedeel voor het onderzoek naar remote control (€ 0,15 miljoen) werd in voorschot verstrekt en is in 2019 vastgesteld.

##### *2. Subsidies hybride elektrisch vliegen*

Omdat veel innovaties op het gebied van hybride elektrisch vliegen nog niet klaar zijn voor de markt, is een financiële impuls vanuit de overheid van groot belang. De overheid kan de ontwikkeling op het gebied van hybride elektrisch vliegen stimuleren en versnellen door middel van het verlenen van subsidies. De middelen zullen ook worden ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO<sub>2</sub>.



### *3. Subsidies Klimaatbeleid*

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Met investeringen in schone energie en o.a. technologische innovaties wordt een impuls gegeven aan de transitie naar een toekomstbestendige duurzame petrochemische- en maakindustrie in Nederland. De middelen zullen ook worden ingezet voor bredere kennisontwikkeling.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft voornamelijk de bijdrage die aan RWS ter beschikking wordt gesteld voor de uitvoering van de masterplannen luchthavens Caribisch Nederland gericht op het wegwerken van de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving voor de vliegveiligheid en voor de wederopbouw van de Bovenwindse Eilanden als gevolg van de geleden schade door de orkanen Irma en Maria in september 2017.

Daarnaast betreft het investeringen voor de aanleg van platformen Bonaire. Deze investeringen zijn nodig om te kunnen voldoen aan internationale ICAO veiligheidsstandaarden.

Er zal worden overgegaan tot de aanschaf van rescueboten. Het ontbreken hiervan is een groot veiligheidsrisico bij een onbedoelde landing op zee (crash).

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

Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) wordt in 2021 een bedrag uitgegeven van circa € 1,5 miljoen, waarvan € 1,3 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

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

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

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

##### *Garantie LVNL*

Het luchtvaartbegeleidingssysteem van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) nadert het einde van zijn technische levensduur en dient te worden vervangen. Daarnaast wordt een uitbreiding van de huisvesting voorzien. Hiervoor gaat LVNL bij het ministerie van Financiën (Fin) leningen aan voor een totaalbedrag van € 201 miljoen. In het kader van de regelgeving met betrekking tot schatkistbankieren stelt lenW zich garant voor deze leningen. Daarnaast stelt lenW zich garant voor de rekening courant verhouding met Fin voor een bedrag van € 165 miljoen.

### 3.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

#### A. Algemene doelstelling

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### (Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor het in stand houden van een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen. Vanuit de begroting Hoofdstuk XII (artikel 26.01) wordt een bijdrage gedaan aan het Infrastructuurfonds. Via het Infrastructuurfonds (artikel 15, 17 en 20) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. De Minister is verantwoordelijk voor toezicht en nautisch beheer. Rijkswaterstaat (RWS) voert als beheerder het beheer, onderhoud en vervanging uit. De uitgaven aan beheer, onderhoud en vervanging worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (artikel 15).

##### Regisseren

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

- De Minister stelt normen en handhaaft deze om het veilige en duurzame gebruik van netwerken te waarborgen. De Minister ijvert regionaal en internationaal voor gelijke normen, bijvoorbeeld in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van de EU en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), ook omdat een internationaal level playing field goed is voor de Nederlandse concurrentiepositie. Daarin passen een actief Nederlands lidmaatschap van IMO en Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en een gerichte bijdrage aan de totstandkoming van Europese regelgeving, inclusief een actieve rol in agentschappen als het Europese Maritieme Veiligheidsagentschap (EMSA) en andere organisaties.
- De in 2015 vastgestelde Maritieme Strategie geeft de leidende principes aan: meerwaarde door samenwerking, ruimte voor ondernemerschap en oog voor de leefomgeving. Vanuit het oogpunt van verbetering van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving wordt de innovatie en de transitie naar een duurzame scheepvaart bevorderd. IenW zorgt voor «state of the art» regelgeving op het gebied van milieu, veiligheid, marktordening, bemanningszaken en security. Waar nodig wordt hiervoor internationaal samengewerkt.
- De Minister geeft zoveel mogelijk ruimte voor ondernemerschap, met een maximaal beroep op de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven voor een permanente verbetering van de veiligheid en duurzaamheid van het transport over water.
- IenW draagt, binnen het kabinetsbrede bedrijvenbeleid onder coördinatie van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, als vakdepartement verantwoordelijkheid voor de overheidsinbreng op de Topsector Logistiek en het maritieme cluster binnen de Topsector Water en Maritiem.

- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.  
Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht) en door de Autoriteit Consument en Markt.

### Indicatoren en Kengetallen

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

Tabel 43 Indicator: Passeertijd sluisen

	Realisatie 2013	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Streef-waarde 2020 en 2021
Hoofdtransportas	69%	70%	68%	66%	66%	63%	65%	85%
Hoofdvaarweg	80%	80%	80%	80%	80%	75%	77%	75%
Overige vaarwegen	92%	92%	91%	91%	88%	87%	85%	70%

Bron: RWS, 2020

#### Toelichting

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

Tabel 44 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»)

	Basis waarde 2005	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	47,2	47,9	47,5	47,2	48,1	48,3	47,9	50,3	50,4
Mainport Rotterdam	34,9	36,3	37	36,6	36,2	37,3	37,6	37,2	36,8	36,6
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,9	10,9	10,9	11	10,8	10,7	10,7	13,5	13,8

Bron: 2002–2010 Nationale Havenraad; 2011–2015 IenW; > 2016 Havenbedrijf Rotterdam

#### Toelichting

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

Het «Totaal Nederlandse Zeehavens» kent een kleine stijging van het markt-aandeel. Rotterdam kende in 2019 een beperkte groei in tonnen (+ 0,4 mln ton, +0,1%), waar Antwerpen (de 2<sup>e</sup> haven van NW Europa) een plus van 1,5% noteerde (+ 3 mln ton). Daardoor nam het relatieve marktkaandeel licht af. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven (469,4 mln ton, Antwerpen 238,3 mln ton). De overslag van massagoed (zowel droog als nat) nam licht af t.o.v. 2018 (m.n. minder kolen resp. minerale olieproducten). Het containersegment nam toe met 2,5% tot 153 mln ton/14.8mln TEU).

Tabel 45 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)<sup>1</sup>

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Aantallen</i>									
Handelsvaart	769	800	822	808	790	771	761	757	744
Zeesleepvaart	235	247	260	258	275	288	291	299	302
Waterbouw	156	169	168	167	171	171	176	168	170
Totaal	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	1.224	1.216
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	6.229	6.242
Zeesleepvaart	290	362	347	360	409	423	444	532	531
Waterbouw	513	531	533	537	531	542	572	545	552
Totaal	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	7.306	7.325
<i>Aantallen</i>									
Handelsvaart	422	408	403	403	432	451	458	474	507
Zeesleepvaart	456	477	498	519	512	502	499	496	496
Waterbouw	55	55	52	52	62	62	63	57	69
Totaal	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020	1.027	1.072
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700	8.086	8.675
Zeesleepvaart	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706	1.779	1.721
Waterbouw	210	264	248	285	312	322	328	319	333
Totaal	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734	10.184	10.729

1 Schepen > 100 GT en pontons > 1000 GT

*Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2020. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS*

#### *Toelichting*

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. De groei c.q. afname van de vloot onder Nederlandse vlag is niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

Tabel 46 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee<sup>1</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Zeer ernstige scheepsongevallen	4	2	0	0	2	2	1	5

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ernstige scheepsongevallen	15	13	12	11	8	12	10	4
Andersoortige scheepsongevallen	46	44	28	21	49	16	32	31
Totaal aantal ongevallen	65	59	40	32	59	30	43	40
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	13	3	0	0	0	1	0	3
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	6	2	0	2	3	3	0	4

1 Inclusief vissersvaartuigen, recreatievaart en Nederlandse en buitenlandse koopvaardij.

**Tabel 47 Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	161	136	138	158	164	161	176	160
Andersoortige ongevallen	802	858	877	892	1163	961	1173	1117
Totaal aantal ongevallen	963	994	1015	1050	1327	1122	1349	1277
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	4	9	4	6	7	8	2	5
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	58	27	44	35	38	33	53	71

*Bron: RWS 2019, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS*

#### *Toelichting*

In 2019 zijn op het Nederlandse deel van de Noordzee 5 ZESO's (zeer ernstige) en 4 ESO's (ernstige scheepsongevallen) geregistreerd. De ZESO's zijn als volgt onderverdeeld: koopvaardij (1), visserij (1) en recreatievaart (3). Er zijn in totaal drie dodelijke slachtoffers gevallen bij de vijf zeer ernstige scheepsongevallen.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2019 in totaal 1277 ongevallen geregistreerd, waarvan 160 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Hierbij was sprake van grote materiële schade aan schip, lading of infrastructuur, met milieuschade, stremming van de vaarweg of (in uitzonderlijke gevallen) doden en zwaargewonden als gevolg. Op de Nederlandse binnenwateren waren in 2019 5 dodelijke slachtoffers te betreuren.

### **C. Beleidswijzigingen**

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstukken II 2014-2015, [31 409, nr. 70](#)) ingezette koers wordt ook in 2021 voortgezet, evenals de samenwerking tussen de rijksoverheid en de maritieme sector bij de uitwerking van de Maritieme Strategie. De basis voor deze samenwerking wordt gevormd door een op 22 februari 2018 vastgesteld werkprogramma, waarin de prioriteiten op het gebied van zeevaart, zeehavens, binnenvaart en de maritieme maakindustrie voor de komende jaren zijn vastgelegd (Kamerstukken II 2017-2018, [31 409, nr. 184](#)). Het werkprogramma heeft een doorlooptijd tot en met 2021 en adresseert voor 2021 onder meer de volgende onderwerpen: verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart, vergroening zeevaart/binnenvaart en beroepskwalificaties binnenvaart.

Onderwerpen op het gebied van vergroening van de zee- en binnenvaart worden inmiddels opgepakt via de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.

Met de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens heeft de Minister de eerste stap gezet in de lange termijntransitie naar een klimaatneutrale en emissieloze scheepvaart. Om dat te realiseren nemen overheid en maritieme sector vele tientallen acties op zich die de komende jaren tot resultaat zullen leiden.

Eén van de belangrijkste acties richt zich op de uitwerking van een label-systeem voor de binnenvaart, waarmee de milieuprestatie van een binnenvaartschip kan worden geduïd. Ook wordt gewerkt aan een regeling voor investeringssubsidies waarmee de aanschaf van schone motoren in de binnenvaart wordt gestimuleerd. Deze investeringsregeling is inmiddels uitgebreid naar de aanschaf van katalysatoren vanuit de permanente aanpak stikstofproblematiek. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Kamerstukken II 2019-2020, [35334 nr. 82](#)). Voor de zeevaart spant lenW zich in voor de invoering van een mondiale CO<sub>2</sub>-heffing. Voor 2021 zijn de volgende mijlpalen voorzien: uitvoering geven aan het resultaat van het CCR-onderzoek naar een Europees vergroeningsfonds voor de binnenvaart (onder voorbehoud effect Covid-19 crisis op opstelling bij onderzoek betrokken lidstaten), afschaffing van de energiebelasting op walstroom en implementatie van de RED II richtlijn.

Op 30 maart 2020 is de ontwerp Havennota naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2019-2020, [31 409 nr. 274](#)). De ontwerp Havennota zet in op de kansen, opgaven en belangen met als doel de krachtige positie van de havens in onze delta-economie te behouden en te versterken zodat de toegevoegde waarde, de bijdrage aan het nationale verdienvermogen en de werkgelegenheid van de zee- en binnenhavens ook in een onzekere toekomst behouden blijven. Medio zomer 2020 zal de Havennota definitief worden vastgesteld. In 2021 vindt uitvoering van acties uit de Havennota plaats, in aansluiting op en met samenvoeging van de acties uit het Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 48 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 18 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>35.641</b>	<b>45.393</b>	<b>20.187</b>	<b>22.651</b>	<b>25.192</b>	<b>26.847</b>	<b>9.551</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>57.139</b>	<b>61.442</b>	<b>21.087</b>	<b>23.099</b>	<b>25.640</b>	<b>27.295</b>	<b>9.999</b>
Waarvan juridisch verplicht			92%				
1 Scheepvaart en havens	57.139	61.442	21.087	23.099	25.640	27.295	9.999
<b>Opdrachten</b>	<b>19.452</b>	<b>25.440</b>	<b>6.070</b>	<b>6.081</b>	<b>6.127</b>	<b>7.782</b>	<b>1.906</b>
- Caribisch Nederland	797	165	100	100	100	100	100
- Topsector logistiek	15.778	15.804	425	0	0	0	0
- Overige Opdrachten	2.877	9.471	5.545	5.981	6.027	7.682	1.806
<b>Subsidies</b>	<b>5.756</b>	<b>11.235</b>	<b>12.000</b>	<b>14.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>5.000</b>
- Topsector Logistiek	4.189	1.795	0	0	0	0	0
- Verduurzaming binnenvaart	1.428	4.000	12.000	14.000	16.000	16.000	5.000
- Stimulering elektrisch varen	0	5.440	0	0	0	0	0
- Overige subsidies	139	0	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>1.608</b>	<b>1.704</b>	<b>1.454</b>	<b>1.455</b>	<b>1.950</b>	<b>1.950</b>	<b>1.530</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.498	1.454	1.454	1.455	1.950	1.950	1.530
- Overige bijdragen aan agentschappen	110	250	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>28.701</b>	<b>21.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Waarvan bijdrage Caribisch Nederland	28.701	16.750	0	0	0	0	0
- Waarvan overige bijdrage aan medeoverheden	0	4.750	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>1.622</b>	<b>1.563</b>	<b>1.563</b>	<b>1.563</b>	<b>1.563</b>	<b>1.563</b>	<b>1.563</b>
- Waarvan bijdrage aan CCR/IMO (HGIS)	1.123	1.064	1.064	1.064	1.064	1.064	1.064
- Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	499	499	499	499	499	499	499
<b>Ontvangsten</b>	<b>427</b>	<b>884</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.764</b>	<b>0</b>

## Extracomptabele verwijzingen

Tabel 49 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)						
	2021	2022	2023	2024	2025	
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk HXII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.224.655	1.098.868	1.021.013	993.155	984.619	
Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	90.877	23.860	2.404	9.131	3.698	
<b>Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet</b>	<b>1.315.532</b>	<b>1.122.728</b>	<b>1.023.417</b>	<b>1.002.286</b>	<b>988.317</b>	
waarvan						
15.01	Verkeersmanagement	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	380.629	319.691	340.130	371.368	377.723
15.03	Aanleg	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682

**Tabel 50 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk HXII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	460	663	663	663	663
Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam					
<b>Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>	<b>460</b>	<b>663</b>	<b>663</b>	<b>663</b>	<b>663</b>
waarvan					
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	460	663	663	663	663

**Tabel 51 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)**

	2021	2022	2023	2024	2025
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit					
Andere ontvangsten van artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit					
<b>Totale uitgaven op artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit</b>					
waarvan					
20.05.1 Investeringsruimte Vaarwegen					

Voor de periode 2020-2024 staan geen bedragen geraamd en zijn derhalve geen bedragen zichtbaar.

#### **Extracomptabele fiscale regelingen**

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

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

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

**Tabel 52 Fiscale regelingen 2019-2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen)<sup>1</sup>**

Fiscale regelingen 2019-2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € miljoen) <sup>1</sup>	2019	2020	2021
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	119	117	115
Afdrachtvermindering zeevaart	109	109	109



## **Budgetflexibiliteit**

### **18.01 Scheepvaart en havens**

De bijdragen aan agentschappen en internationale organisaties zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter.

Voor de Topsector Logistiek is het opdrachtenbudget volledig juridisch verplicht.

Het beschikbare budget voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart (uitvoering Green Deal) is volledig juridisch verplicht.

Van het overige opdrachtenbudget is circa de helft juridisch verplicht. Het betreft de uitfinanciering van aangegane verplichtingen voor onder meer de uitvoering van toezichtstaken door de ACM en de monitoring van maritieme indicatoren en kengetallen.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor beleidsonderzoek gericht op onder meer binnenvaart, zeevaart, zeehavens en Caribisch Nederland.

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

### **1 Scheepvaart en havens**

#### **Opdrachten**

- Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba) is het benodigde budget begroot.
- Het werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021 is vanaf 2018 als onderdeel van het integrale werkprogramma ter uitvoering van de Maritieme Strategie doorgezet.
- Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
- De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
- De uitvoering van de acties uit de Ontwerp Havennota verlopen via het reguliere opdrachtenbudget met aansluiting op het Werkprogramma Zeehavens.
- Opdrachten binnen de actielijn Integrale corridorbenadering uit de Goederenvervoeragenda worden vanuit deze middelen bekostigd.
- Voor de uitvoering van de Green Deal is budget beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart.
- Voor de uitvoering van de Digitale Transport strategie is budget beschikbaar voor onderzoek naar een geschikte architectuur om data delen tussen overheden en bedrijven mogelijk te maken.
- IenW heeft bij het Regeerakkoord Rutte III middelen gekregen om de cybersecurity verder te ontwikkelen. Het betreft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity). Overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. Net zoals in 2019 en 2020 zullen ook in 2021 middelen voor de Versterking Nationale

Aanpak Cybersecurity (VNAC) worden ingezet om onder andere de cyber awareness binnen de maritieme sector te vergroten en het toezicht verder vorm te geven.

- Voor de Topsector Logistiek worden in 2021 opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. De opdrachten en subsidies hebben betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten. Voor de periode 2021-2023 is een nieuw uitvoeringsprogramma in voorbereiding.

#### **Subsidies**

Vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek is € 79 miljoen (voor de periode 2020 tot 2030) toegevoegd aan het budget ter verduurzaming van de binnenvaart uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Dit extra geld zal worden ingezet tussen nu en 2030 voor subsidiëren van Selective Catalytic Reduction (SCR)-katalysatoren voor binnenvaartschepen.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

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

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

Dit betreft in 2020 onder andere middelen voor de wederopbouw van Caribisch Nederland ten behoeve van de zeehaven Saba (€ 14,8 miljoen) en budget afkomstig uit incidentele suppletore begroting economische coronamaatregelen Caribisch Nederland voor een pilot ferry verbinding (€ 2 miljoen). Daarnaast betreft het een bijdrage aan de gemeente Tilburg voor de optimalisatie van de binnenvaartinfrastructuur om het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo te bespoedigen.

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

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaalt IenW in totaal € 1,07 miljoen aan contributies in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan gaat circa € 0,5 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast worden bijdragen gedaan aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), de Donaucommissie en de North Atlantic Ice Patrol.

Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European IWT-platform opgericht. Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van € 450.000 per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

### 3.7 Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

#### A. Algemene doelstelling

lenW zet zich in het internationale domein in voor een klimaatbestendige en duurzame infrastructuur en leefomgeving. Zo heeft Nederland zich gecommiteerd aan de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling (Sustainable Development Goals/SDG's), waardoor de Nederlandse innovaties en kennis ook buiten de landgrenzen kunnen worden ingezet voor het realiseren van die doelen.

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

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

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

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

##### Stimuleren

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

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

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

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en de RVO worden binnen lenW op één plaats verantwoord en centraal gecoördineerd. Doel hiervan is het verbeteren van overzicht op en flexibiliteit binnen de totale opdracht, kwaliteitsverbetering van het hele opdrachtproces (goed opdrachtgeverschap) en terugdringen van de administratieve lasten.

#### **Indicatoren/kengetallen**

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

#### **C. Beleidswijzigingen**

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

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 53 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art.19 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>54.909</b>	<b>60.887</b>	<b>45.279</b>	<b>45.337</b>	<b>44.435</b>	<b>44.632</b>	<b>44.674</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>55.891</b>	<b>63.044</b>	<b>46.205</b>	<b>45.628</b>	<b>43.576</b>	<b>43.573</b>	<b>43.615</b>
Waarvan juridisch verplicht			96%				
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	55.891	63.044	46.205	45.628	43.576	43.573	43.615
<b>Opdrachten</b>	<b>5.324</b>	<b>10.246</b>	<b>5.870</b>	<b>6.699</b>	<b>6.617</b>	<b>6.617</b>	<b>6.658</b>
- Waarvan uitvoering HGIS	1.722	5.901	1.083	1.875	2.200	2.200	2.200
- Waarvan overige opdrachten	3.602	4.357	4.787	4.824	4.417	4.417	4.458
<b>Subsidies</b>	<b>292</b>	<b>480</b>	<b>251</b>	<b>247</b>	<b>247</b>	<b>247</b>	<b>247</b>
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>46.155</b>	<b>46.910</b>	<b>35.615</b>	<b>36.213</b>	<b>34.568</b>	<b>34.565</b>	<b>34.566</b>
- Waarvan bijdrage aan RIVM	29.873	28.749	24.104	24.702	23.619	23.616	23.616
- Waarvan bijdrage aan RIVM (programma)	4.829	7.354	3.992	4.021	3.457	3.457	3.458
- Waarvan bijdrage aan RVO	9.220	9.516	7.264	7.234	7.235	7.235	7.235
- Waarvan bijdrage aan RWS	337	326	142	142	142	142	142
- Waarvan bijdrage aan KNMI	75	0	0	0	0	0	0
- Waarvan overige bijdragen aan agentschappen	1.821	965	113	114	115	115	115
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>4.120</b>	<b>4.008</b>	<b>2.469</b>	<b>2.469</b>	<b>2.144</b>	<b>2.144</b>	<b>2.144</b>
<b>Bekostiging</b>	<b>0</b>	<b>1.400</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>5.780</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

#### 19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

De financiering van de in voorgaande jaren aangegane verplichtingen in het kader van de uitvoering van de opdrachten aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en RIVM zijn juridisch verplicht. Deze bijdragen hebben een structureel karakter. Ook de bijdrage aan de doorontwikkeling van het satellietinstrument TROPOMI is meerjarig juridisch verplicht. De bijdrage aan internationale organisaties is grotendeels juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken. Deels zijn deze structureel van aard.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor opdrachten die worden verstrekt voor wetenschappelijk (inter)nationaal onderzoek, onderzoekprogramma's en toekenningen aan (inter)nationale organisaties die een bijdrage leveren aan de internationale beleidsdoelstellingen op het gebied van milieu- en ruimtevaartbeleid.

### E. Toelichting op de financiële instrumenten

#### 2 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

##### Opdrachten

Het Ministerie van IenW geeft op het gebied van ruimtevaart een bijdrage aan de exploitatie van het satellietinstrument TROPOMI dat klimaat- en luchtkwaliteitsdata levert. Voor het benutten van de innovatiecapaciteit van data afkomstig van satellietinstrumenten wordt een pilotprogramma samen met het Netherlands Space Office opgezet waarin onderzoeksvragen worden uitgewerkt en pilotprojecten worden uitgevoerd.

Binnen de beleidsverantwoordelijkheid voor de Europese programma's voor satellietnavigatie (Galileo en EGNOS) wordt samengewerkt met kennis- en uitvoeringsorganisaties aan de ontwikkeling van de Europese infrastructuur en op het toekomstige beheer van de overheidsdienst van Galileo. Ook worden de middelen aangewend voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.

### **Subsidies**

#### *Interreg*

Interreg is een Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en regionale gebiedsontwikkeling. Met de beschikbare middelen wordt de Nederlandse bijdrage voor de kosten van de internationale uitvoering en de uitvoering in Nederland (waaronder de stimulering van de deelname door Nederlandse partners) gefinancierd. Hiermee wordt de deelname van Nederlandse organisaties aan de transnationale en interregionale programma's van Interreg bevorderd. Dit betreft uitgaven in het kader van subsidieregelingen ter stimulering van deelname door Nederlandse partners aan de Europese Interreg-subsidieprogramma's Europe, North West Europe en North Sea Region. Via de PSR-regeling (Projectstimuleringsregeling Interreg V; [Stcrt. 2015, 10986](#)) worden subsidies verstrekt in de voorbereiding en indiening van Interreg-projectvoorstellen. Via de Cofinancieringsregeling ([Stcrt. 2015, 30863](#)) kunnen partners een bijdrage krijgen in hun aandeel in de projectkosten. De laatste projecten binnen het huidige programma (2014-2020) worden uiterlijk in 2023 afgerond.

### **Bijdrage aan agentschappen**

#### *RIVM en RVO*

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) en aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleid onderbouwend onderzoek). De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en de RVO worden binnen lenW op één plaats verantwoord en centraal gecoördineerd. Dit betreft uitvoering van subsidieregelingen en -programma's en beleidsondersteunende werkzaamheden (zoals beleidsadviezen) door de RVO. Het RIVM voert als kennisinstituut op het gebied van milieuproblematiek beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit. Daarnaast ondersteunt het RIVM het milieubeleid bij een groot aantal (vaak wettelijk vastgelegde) reguliere taken, zoals monitoring- en rapportageverplichtingen en stoffenbeoordelingen.

#### *RWS*

Dit betreft de bijdrage voor capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van de Antarcticaregelgeving en enkele ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid van lenW.

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

Het Ministerie van lenW kent op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken financiële bijdragen toe aan (inter)nationale organisaties. Dat is nodig om de kosten te dekken van de

doorlopende ontwikkeling van het desbetreffende verdrag of de organisatie. In onderstaande tabel zijn de (verwachte) bijdragen en contributies voor 2021 vermeld.

Tabel 54 Bijdragen (inter)nationale organisaties	
Bedragen x € 1.000	
United Nations Environment Programme (UNEP)	615
VNECE CLRTAP-verdrag ( <i>grensoverschrijdende luchtverontreiniging</i> )	83
VNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	90
VNECE PRTR-verdrag ( <i>emissieregisters</i> )	20
Verdrag van Rotterdam ( <i>melding vooraf export chemicaliën</i> )	50
Verdrag van Stockholm ( <i>persistente organische stoffen</i> )	95
Verdrag van Bazel ( <i>overbrenging gevaarlijk afval</i> )	95
OESO Programme on Chemical Accidents ( <i>voorkomen en bestrijden van gevolgen van chemische ongelukken</i> )	35
Cartagenaprotocol ( <i>verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's</i> )	50
VNECE Aarhus-verdrag ( <i>toegang tot informatie, besluitvorming en rechter</i> )	50
VNECE Helsinki-verdrag ( <i>bescherming tegen industriële ongevallen</i> )	30
Verdrag van Minamata ( <i>Uitfasering kwik</i> )	70
China Council ( <i>adviesraad voor duurzame ontwikkeling</i> )	100
Control of Chemicals (OESO) ( <i>veiligheid van chemische producten</i> )	20
International Transport Forum ( <i>ontwikkelingen op vervoersgebied</i> )	178
International Resource Panel ( <i>informatie over gebruik natuurlijke hulpbronnen</i> )	100
Urban mobility ( <i>export van fietsinfrastructuur</i> )	125
<b>Totaal</b>	<b>1.806</b>

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

### Bekostiging

Het Ministerie van IenW bekostigt een deel van de opbouw van het Global Center on Adaptation (GCA). In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 3,4 miljoen aan subsidieverplichtingen voor de jaren 2020 en 2021 opgenomen. Genoemde bedragen hebben betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie aan het GCA. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht. Het GCA is op verzoek van het United Nations Environment Program en samen met een aantal ondersteunende landen door Nederland als excellent adaptatiekennisinstituut gestart en is tijdelijk, totdat GCA zelfstandig kan handelen, ondergebracht bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### 3.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

#### A. Algemene doelstelling

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

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

- De coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en plafonds hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit en op bronbeleid voor geluid- en industriële emissies.
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtmissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.
- De implementatie van de geluidregelgeving (wet SWUNG<sup>28</sup>) waarmee een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen wordt beoogd. SWUNG-2, fase 2 van de herziening van de geluidwetgeving, zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau versterken. Deze nieuwe geluidregels worden ondergebracht in de Omgevingswet. Lagere overheden worden ondersteund om aan de voorschriften van deze regelgeving te kunnen voldoen en geluidsgevoelige locaties langs infrastructuur aan te pakken.

##### Stimuleren

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

- het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen;
- een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging, via het Schone Lucht Akkoord. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.
- medeoverheden tot uitvoering van maatregelpakketten in het NSL en het Schone Lucht Akkoord om daarmee de Europese normen voor luchtkwaliteit te halen en toe te werken naar de advieswaarden in 2030 van de Wereldgezondheidsorganisatie.

<sup>28</sup> SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid



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

### Indicatoren en Kengetallen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer een monitoringsrapportage over de voortgang van het bovengenoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. De tiende rapportage is aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2019-2020, 30 175, nr.342).

### Kengetallen tegengaan geluidhinder (kengetallen sanering verkeerslawaaai, aantal woningen)

Tabel 55 Overzichtstabel sanering verkeerslawaaai			
Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	A-lijst	Overig	Totaal
Totaal	77.355	335.800	413.155
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	–	40.000	40.000
Uitgevoerd 1990–2017	61.481	44.546	106.027
Uitgevoerd 2018	300	2.500	2.800
Uitgevoerd 2019	200	3.500	3.700
<i>Resultaat opschonen saneringsvoorraad</i>	<i>1.009</i>	<i>37.300</i>	<i>38.309</i>
Planning 2020	400	3.000	3.400
Planning 2021	200	2.500	2.700
<b>Restant per einde 2021</b>	<b>13.765</b>	<b>202.454</b>	<b>216.219</b>

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Rijksinfrastructuur	Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.330	6.105
gereed t/m 2018	680	3.050	3.730
gereed 2019	0	200	200
Planning 2020	0	300	300
Planning 2021	0	625	625
<b>Restant einde 2021</b>	<b>95</b>	<b>1.155</b>	<b>2.175</b>

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV)<sup>29</sup>

#### Toelichting

De eerste tabel betreft het aantal uitgevoerde en geplande saneringen van woningen bij 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. In 2018 is de resterende saneringsvoorraad nader beschouwd en opgeschoond. Als gevolg hiervan is de saneringsvoorraad afgenomen omdat woningen al bleken te zijn gesaneerd met middelen uit de Investering Stedelijke Vernieuwing (ISV) en omdat woningen niet langer voor maatregelen in aanmerking bleken te komen. Als gevolg van het feit dat een aantal gemeenten hun opgave naar beneden hebben bijgesteld, is het aantal woningen dat in de tabel wordt genoemd lager dan in voorgaande rapportages. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet zal de

<sup>29</sup> <https://www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl/>

saneringsvoorraad voor de lokale sanering worden herijkt en komt er een termijn waarbinnen deze sanering afgerond moet worden. De sanering onder de Wet geluidhinder zal nog een aantal jaren doorlopen om gestarte en lopende projecten af te ronden.

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.

Elk jaar wordt een nieuwe analyse van de emissies luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast. Zie ook de toelichting onder de tabel. De gerealiseerde emissies tot en met 2018 zijn vastgesteld in februari 2020:

**Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010 en 2015 en 2017 en 2018, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.**<sup>30</sup>

Tabel 56 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen												
	1990	2000	2005	2010	2010	2015	2017	2018	2020[1]	2020	2030[1]	2030
					NEC-Richtlijn	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	Raming	Herziene NEC-Richtlijn
SO <sub>2</sub>	194	77	67	35	50	31	26	25	30	48	31	32
NO <sub>x</sub>	629	441	313	313	260	268	244	235	173	210	127	149
NH <sub>3</sub>	350	175	153	133	128	128	131	130	119	142	107	122
NM VOS3				188	185	178	183	187	144	183	146	169
PM <sub>2,5</sub>	53	28	22	17		14	13	13	11	15	10	13

**Toelichting**

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft een aanpassing van de National Emission Ceiling (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. 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.

**C. Beleidswijzigingen**

Het bovengenoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) loopt tot aan de invoering van de Omgevingswet. Er resteren nog enkele overschrijdingen van de EU-normen voor luchtkwaliteit op fijnstof en stikstofdioxide, in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof) en bij binnenstedelijke gebieden (stikstofdioxide). In 2018 is daarom de Aanpassing NSL 2018 gepubliceerd met aanvullende maatregelen met als doel om op de kortst mogelijke termijn de laatste EU-normoverschrijdingen

<sup>30</sup> [www.emissieregistratie.nl](http://www.emissieregistratie.nl) en het Informative Inventory Report 2020: Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990-2018 (RIVM Rapport 2020-0032; <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0032.pdf>). De ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid

teniet te doen. De EU-normen zijn maximale toegestane waarden. Ook waar aan de normen wordt voldaan, is verdere verbetering van de luchtkwaliteit van belang om gezondheidswinst te realiseren. Daarom heeft het kabinet het Schone Lucht Akkoord begin 2020 samen met medeoverheden gepresenteerd. Dit akkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad (Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018 [30 175, nr. 292](#)) – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. In de tweede helft van 2020 wordt de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd en in 2021 vindt verdere uitvoering van dit akkoord plaats alsmede monitoring met de gezondheidsindicator. Het Ministerie van IenW heeft hiervoor in totaal € 50 miljoen op het Infrastructuurfonds (artikel 20.03) gereserveerd voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord voor de periode 2020-2023.

De Eerste Kamer heeft op 18 februari 2020 ingestemd met de aanvullingswet geluid waarmee geluidregels ondergebracht worden in de Omgevingswet. De verdere uitwerking in onderliggende regelgeving vindt in 2020 plaats, waarna het nieuwe stelsel in januari 2022 in werking zal gaan treden. Voorafgaand aan de besluitvorming over de aanvullingswet in de Eerste Kamer heeft intensieve afstemming met de koepels plaatsgevonden, gericht op beperking van de uitvoeringslasten van de toekomstige geluidregels. De afspraken die hierbij gemaakt zijn worden verwerkt in de definitieve teksten van het aanvullingsbesluit en de aanvullingsregeling geluid. Waar het geluidsanerend betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar de situatie met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder is ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot. Tot slot, 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](#)), worden in 2021 verdere beleidswijzigingen verkend.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 57 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 20 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>32.038</b>	<b>30.734</b>	<b>24.491</b>	<b>25.370</b>	<b>30.215</b>	<b>30.880</b>	<b>37.901</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>36.862</b>	<b>33.508</b>	<b>27.254</b>	<b>28.098</b>	<b>30.215</b>	<b>30.880</b>	<b>37.901</b>
Waarvan juridisch verplicht			99%				
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	36.862	33.508	27.254	28.098	30.215	30.880	37.901
<b>Opdrachten</b>	<b>4.940</b>	<b>8.080</b>	<b>3.175</b>	<b>3.164</b>	<b>3.123</b>	<b>3.123</b>	<b>3.123</b>
- Uitvoering geluid- en luchtsanering	4.765	7.709	3.175	3.164	3.123	3.123	3.123
- Waarvan overige opdrachten	175	371	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>1.462</b>	<b>2.111</b>	<b>1.580</b>	<b>1.599</b>	<b>1.610</b>	<b>1.610</b>	<b>1.610</b>
- Waarvan bijdrage aan KNMI	90	0	0	0	0	0	0
- Waarvan bijdrage aan RWS	1.372	2.111	1.580	1.599	1.610	1.610	1.610
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>30.105</b>	<b>22.951</b>	<b>22.042</b>	<b>22.874</b>	<b>25.019</b>	<b>25.684</b>	<b>32.705</b>
- Uitvoering geluidsanering	20.466	21.451	22.042	22.874	25.019	25.684	32.705
- Programma NSL	9.639	1.500	0	0	0	0	0
<b>Bekostiging</b>	<b>355</b>	<b>366</b>	<b>457</b>	<b>461</b>	<b>463</b>	<b>463</b>	<b>463</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>2.136</b>	<b>1.425</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### **Budgetflexibiliteit**

De bijdragen aan medeoverheden in het kader van de wettelijke taken inzake de sanering van het wegverkeerslawaai zijn juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht door lopende opdrachten inzake de uitvoering van de subsidieregeling sanering verkeerslawaai.

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

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

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

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

### **Bijdrage aan agentschappen**

#### *RWS*

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van diverse werkzaamheden ten behoeve van het programma lucht en geluid. Het gaat hierbij onder meer om de algemene ondersteuning en het voeren van het secretariaat, de monitoring van de voortgang en doelbereiking in het kader van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en vraagstukken in relatie tot het programma geluid.

### **Bijdrage aan medeoverheden**

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

### **Bekostiging**

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

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 0,365 miljoen aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2021 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor het Milieuonderzoeksprogramma aan TNO. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening(en) als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht.

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

### 3.9 Artikel 21 Duurzaamheid

#### A. Algemene doelstelling

Bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van natuurlijke hulpbronnen, zicht op de economische keten en op het gebruik van hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen, het verminderen van emissies en het versterken van de Nederlandse economie. Daarmee levert de circulaire economie een belangrijke bijdrage aan het klimaatbeleid.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

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

- De transitie naar een circulaire economie<sup>31</sup> die wezenlijk bijdraagt aan het verminderen van de milieudruk en het halen van de klimaatdoelstelling, het verbeteren van de leveringszekerheid en het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie en het vitaal houden van ons natuurlijk kapitaal;
- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies te voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in verdichte gebieden te verbeteren;
- Het verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP);
- Het coördineren en beïnvloeden van beleid in Europees en in mondiaal verband om het internationale *level playing field* voor duurzaamheid te versterken;
- Het toepassen van slimme marktprikkels door het beprijzen van milieuschade;
- Het faciliteren van circulair inkopen door overheden en invulling geven aan het interdepartementale plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen overheden 2021-2025.

##### Stimuleren

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

<sup>31</sup> Zoals uiteengezet in het Rijksbrede programma Circulaire Economie «Nederland Circulair in 2050» (Kamerstukken II 2018-2019 32 852, nr. 76)

- De verduurzaming van productketens waarbij bedrijven worden aangespoord om efficiënter om te gaan met grondstoffen, kringlopen verder te sluiten en meer waarde uit afval te halen. Hiertoe worden partijen gefaciliteerd via bijvoorbeeld de Transitieagenda's, aanpassing van regelgeving, Green Deals, subsidieregelingen en ketenprojecten;
- Samenwerking tussen organisaties onderling om begrippen als 'duurzaam consumeren' en 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' concreet en hanteerbaar te maken voor (kleine) bedrijven en burgers;
- Investerings in productietechnieken met minder milieudruk. Bijvoorbeeld door het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen;
- Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) door het Rijk en het verantwoord inkopen bij decentrale overheden, met speciale aandacht voor klimaatneutraal en circulair inkopen, zoals uitgewerkt in het door lenW gecoördineerde interdepartementale actieplan MVI 2021-2025.

### Indicatoren en kengetallen

Duurzame ontwikkeling kan op meerdere manieren inzichtelijk worden gemaakt. In internationaal verband zijn in het najaar 2015 in de Verenigde Naties de *Sustainable Development Goals* vastgesteld. Over de stand van zaken in Nederland wordt sinds 2018 jaarlijks op Verantwoordingsdag aan het parlement gerapporteerd in de 'Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals' die door het Centraal Bureau voor de Statistiek wordt samengesteld.

Voor het Rijksbrede programma Circulaire Economie «Nederland Circulair in 2050» is door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in samenwerking met verschillende kennisinstellingen een monitoringprogramma ontwikkeld. Eén keer in de twee jaar levert PBL in dat verband een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) op. Het andere jaar levert PBL een voortgangsrapportage op. Op 30 januari 2020 heeft het PBL een eerste monitoringsrapportage uitgebracht: 'Op weg naar een robuuste monitoring van een circulaire economie'. Deze rapportage brengt kennis bij elkaar die de verschillende onderzoeken/projecten in 2019 hebben opgeleverd en levert de basis voor enkele methodieken die de komende jaren verder ontwikkeld worden. Vanwege de start van het monitoringsprogramma betreft de informatie nadrukkelijk de eerste bouwstenen; in deze rapportage worden nog geen uitspraken gedaan over de voortgang van de transitie naar een circulaire economie. Het PBL brengt naar verwachting begin 2021 de eerste ICER uit. In de Klimaat- en Energieverkenning rapporteert het PBL met ingang van 2019 jaarlijks over de voortgang in het beleid dat is opgenomen in het klimaatakkoord en de effecten daarvan. Daarin wordt ook aandacht besteed aan circulaire projecten die tevens een CO<sub>2</sub>-reductie realiseren.

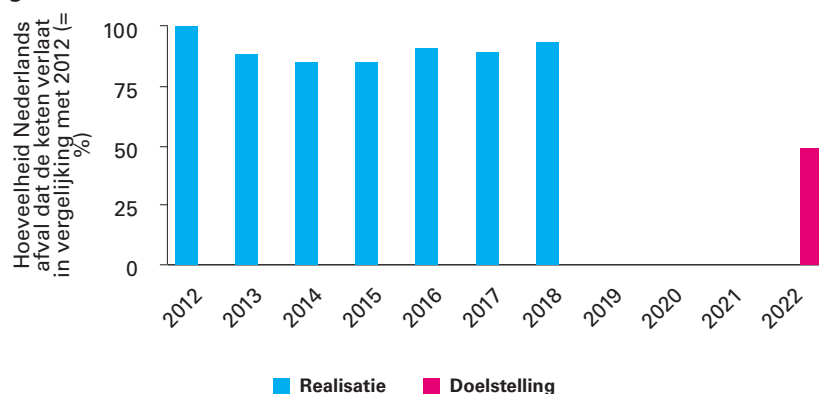
In het Landelijk Afvalplan (LAP) is een overzicht opgenomen van doelen uit onder andere het Rijksbrede programma Circulaire Economie en het convenant Meer en Beter Recycling.<sup>32</sup> Het betreft onder meer:

<sup>32</sup> Het convenant 'Meer en Beter Recycling' is op 16 maart 2015 ondertekend door het Ministerie van lenM (nu lenW), BRBS Recycling, FHG, NVRD en de Vereniging Afvalbedrijven en heeft tot doel Nederlands afval beter te recyclen met een hoger rendement voor mens, economie en milieu.

- Beperking van het aanbod van afval door huishoudens en bedrijven, bevordering van afvalscheiding en (voorbereiding voor) nuttig hergebruik, liefst door hoogwaardige recycling. LAP3 is eind 2017 in werking getreden en wordt geactualiseerd. Het herziene LAP treedt vanaf 1 januari 2021 in werking.
- Preventie van afvalstoffen, zodanig dat de in de periode 1985-2014 bereikte ont koppeling tussen de ontwikkeling van het Bruto Binnenlands Product (BBP) en de ontwikkeling van het totale afvalaanbod wordt versterkt. Dit houdt in dat het totaal afvalaanbod in 2023 niet groter mag zijn dan 61 Mton en in 2029 niet groter mag zijn dan 63 Mton.
- Het van 2012 tot 2022 halveren van de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie 'verlaat' via afvalverbrandingsinstallaties en/of stortplaatsen (in 2012 betrof dit bijna 10 Mton).

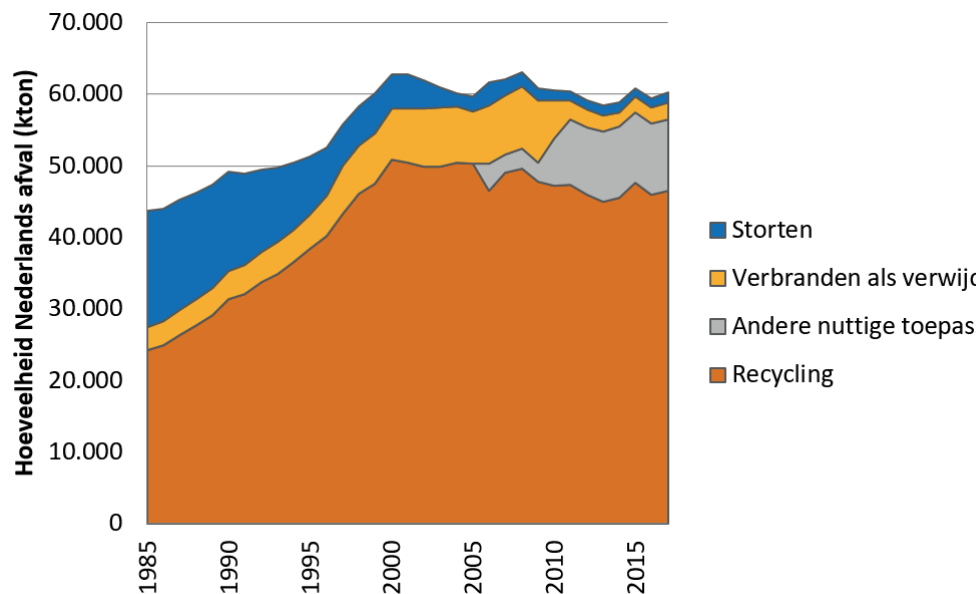
Onderstaande figuren geven een beeld van de ontwikkeling van het Nederlands afval tot en met 2018. Figuur 6 laat de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie 'verlaat' zien als percentage van die hoeveelheid in het basisjaar 2012. Figuur 7 laat de verhoudingen zien tussen afvalverwerking (storten, recyclen en verbranden) over de jaren heen. De tabel daaronder is een weergave van het werkelijke afvalaanbod versus het afvalaanbod als het de ontwikkeling van het bbp zou volgen. De ambitie is om de hoeveelheid afval die wordt gestort of verbrand terug te brengen met 50% van 10 Mton in 2012 naar 5 Mton in 2022. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling. Voor hoogwaardige recycling is het van belang dat de deelstromen van afvalscheiding een goede kwaliteit hebben. Dit is een basisvoorwaarde om bovengenoemde kwantitatieve doelstelling te behalen.

**Figuur 6 De hoeveelheid Nederlands afval dat de keten verlaat (%)**



Bron: RWS leefomgeving

**Figuur 7 Afvalverwerking Nederlands afval 1985-2017**



Bron: RWS leefomgeving<sup>33</sup>

**Tabel 58 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Werkelijke afvalhoeveelheid	60.964	60.925	59.669	59.220	59.578	61.107	59.908	61.428	61.225
Afvalhoeveelheid indien na 2010 meegegroeid met BBP	60.964	61.939	61.320	61.259	62.116	63.359	64.753	66.630	68.230

Bron: RWS leefomgeving

### C. Beleidswijzigingen

Op 11 maart 2020 heeft de Europese Commissie het nieuwe actieplan voor de circulaire economie gepresenteerd, zoals reeds aangekondigd in de Green Deal. De Commissie stelt dat de helft van de totale uitstoot van broeikasgassen afkomstig is uit winning en verwerking van hulpbronnen, en dat het alleen mogelijk is om de doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 te halen door over te gaan op een volledig circulaire economie. Het doel van het actieplan is om de consumptie-voetafdruk van de EU te verkleinen en het circulaire materiaalgebruik van de EU in het komende decennium te verdubbelen, terwijl de economische groei wordt gestimuleerd. Het actieplan bevat een aankondiging van de Europese Commissie voor wetgeving en beleidsinitiatieven, waarvan een groot aantal voorstellen in 2021 gepresenteerd zal worden. Deze zien in 2021 naar verwachting onder meer op een initiatief inzake duurzaam productbeleid, herziening ter versterking van de essentiële eisen voor verpakking en vermindering van (over)verpakking en verpakkingsafval, EU-strategie voor textiel, herziening van de regels inzake de overbrenging van afvalstoffen en actualisering van het monitoringkader voor de circulaire economie. Deze wetgeving en

<sup>33</sup> 2017 cijfers betreffen voorlopige cijfers



beleidsinitiatieven sluiten grotendeels aan bij het beleid dat het kabinet reeds voert ten aanzien van een circulaire economie en worden daarmee door Nederland gesteund.

Het Rijksbrede programma Circulaire Economie geeft richting aan alle inspanningen die lenW en de overige departementen doen om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Op 8 februari 2019 is het Uitvoeringsprogramma Circulaire economie 2019-2023 aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2018-2019 [32 852, nr. 76](#)). Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd. In 2021 zal dit voor de tweede keer gebeuren. In dit programma zijn de activiteiten gepresenteerd binnen vijf transitie-agenda's en binnen de dwarsdoorsnijdende thema's. Om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsprogramma is op de lenW begroting in totaal van 2021-2024 € 40 miljoen vrijgemaakt voor stimulering van sociale en productinnovaties, stimulering van kennisontwikkeling, opschaling van (bijna-)markrijpe technieken en voor uitvoeringskosten van de onderdelen van lenW binnen het programma Circulaire Economie, waaronder het Versnellingshuis, monitoring en communicatie.

Voor de uitvoering van het Klimaatakkoord heeft het kabinet vanaf 2020 middelen ter beschikking gesteld voor circulaire maatregelen voor het realiseren van de CO<sub>2</sub>-reductie doelstelling in 2030. De middelen zijn binnen het kabinet beschikbaar gesteld en bestemd voor de ontwikkeling van nieuwe technieken, demonstratie- en pilotprojecten in het kader van onderstaande deelthema's. Voor 2021 en verder gaat het om de volgende reeks:

**Tabel 59 Klimaatveloppemiddelen voor circulaire maatregelen (x € 1.000)**

Deelthema	2021	2022	2023	2024	Struct. (t/m 2030)
Maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW)	2.000	2.000	3.000	3.000	3.000
Ketenaanpak	3.000	3.000	5.000	5.000	5.000
Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden	2.000	2.000	3.000	3.000	3.000
Kunststof- en textielrecycling	3.000	3.000	4.000	4.000	4.000

In 2021 zullen bovenstaande thema's worden uitgevoerd door opdrachten van RWS aan derden, de subsidieregeling circulaire ketenprojecten via RVO, expertondersteuning middels zogenaamde buyer groups (groepen van publieke partijen die gezamenlijk richting de markt optreden in het circulair inkopen van een product om CO<sub>2</sub>- en grondstoffenwinst te behalen), CO<sub>2</sub>-schaduwbeprizing als onderdeel van de subsidieregeling Advies Klimaatneutraal en Circulair Inkopen (via pilots met andere overheden), en tot slot, via de DEI+ Circulaire Economie.

In een Kamerbrief (Kamerstukken II 2019-2020 [32 813, nr. 496](#)) in april 2020 is ingegaan op een aanvullend pakket van maatregelen ten behoeve van het Urgenda-vonnis. Drie CE-relevante maatregelen die zijn opgenomen zijn: retourpremie op koel- en vrieskasten; het ophogen van het budget bij RWS voor circulaire maatregelen in de Grond Weg Waterbouw (GWW), waarbij het onder andere gaat om nieuwe asfalt of betonmengsels en de toepassing van recycled staal; en verplicht percentage recycelaat in kunststof. Voor 2021 is een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor de communicatie over de maatregel retourpremie op koel- en vrieskasten en € 7,5 mln voor de uitvoering van de circulaire maatregelen in de Grond Weg Waterbouw (GWW).

Met het beleidsprogramma circulair textiel dat op 14 april 2020 naar de Tweede Kamer is gestuurd is meerjarig beleid aangekondigd om de textielketen sluitend te maken (Kamerstukken II 2019-2020 [32852](#), nr. 116). In het programma worden doelstellingen gesteld om toe te werken naar een halvering van de ecologische voetafdruk van de textielsector, meer toepassing van recyclelaar in nieuwe kleding en meer hergebruik en recycling. In het voorjaar van 2021 wordt een voorstel voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel gedaan. Daarnaast worden effectieve gedragsinterventies onderzocht en wordt er gewerkt aan een Denim Deal. De Tweede Kamer ontvangt in het voorjaar van 2021 de eerste voortgangsrapportage waarin tevens de initiële uitkomsten van de monitoring van het beleidsprogramma worden gedeeld.

Nederland wil de plastic soep tegengaan en de aanwezigheid van kleine plastic flesjes in zwerfafval voorkomen. Daarom is besloten om per 1 juli 2021 statiegeld in te voeren voor kleine plastic flesjes (Kamerstukken II 2019-2020 [30 872](#), nr. 245). Voor blikjes wordt een vergelijkbare tweesporen aanpak gevolgd als eerder is gevolgd voor de kleine plastic flesjes. Het eerste spoor betreft het door het verpakkend bedrijfsleven realiseren van 70-90% minder blikjes in het zwerfafval en 90% recycling van blikjes. Indien in het najaar van 2021 blijkt dat deze doelen niet zijn gerealiseerd, wordt in 2022 ook op blikjes statiegeld ingevoerd. Parallel wordt de daartoe benodigde wijziging van het Besluit beheer verpakkingen voorbereid. De monitoringresultaten van blikjes in het zwerfafval worden halfjaarlijks aan de Tweede Kamer gezonden. Parallel aan de genoemde twee sporen heeft het bedrijfsleven aangegeven te zullen onderzoeken hoe blikjes het beste kunnen worden ingezameld en welke middelen daarvoor nodig zijn. De uitkomsten van dit derde spoor zullen ook bij de besluitvorming worden betrokken. Voor recycling en hergebruik van verpakkingen zijn nieuwe doelstellingen gesteld voor de periode tot en met 2025. Hiermee wordt een verdere stap gezet naar een circulaire verpakkingketen.

Ter implementatie van de Single Use Plastics (SUP)-richtlijn treedt op 1 juli 2021 het Besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik in werking. Het besluit legt verboden en gebruiksbepalingen op voor bepaalde kunststofproducten met als doel de schadelijke effecten hiervan op het milieu te verminderen. Voor verpakkingen worden per 2021 nieuwe doelstellingen van kracht voor hergebruik en recycling voor de periode tot en met 2025. Hiermee wordt een verdere stap gezet naar een circulaire verpakkingketen.

In 2020 heeft het kabinet conform de aankondiging in het Klimaatakkoord en het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie de hoofdlijnen van het duurzaamheidskader voor biomassa vastgesteld. In 2021 zal dit kader worden geïmplementeerd.

Een belangrijk instrument om de doelstellingen ten aanzien van Circulaire en klimaatneutrale Economie te realiseren is ook in 2021 Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). Dat betekent dat bij de inkoop van producten, diensten en werken de effecten op *people*, *planet* en *profit* worden meegenomen, waardoor circulaire- en klimaatneutrale alternatieven aantrekkelijk worden. In 2021 wordt op basis van de transitie bezien met welke andere prikkels de circulaire economie het beste verder kan worden ondersteund. Het in 2020 gestarte traject om te komen tot een robuust en toekomstbestendig afvalbeheersysteem in de richting van een circulaire economie zal mede de basis vormen voor het vormgeven van stimulerende maatregelen, zoals onder andere marktprikkels en financieringsinstrumenten.

### Duurzaam lenW

lenW zet in 2021 zijn programma rond verduurzaming van zijn eigen beleid, uitvoering en bedrijfsvoering en de uitvoering van het eigen Actieplan MVI voort. De inhoudelijke prioriteit blijft liggen op circulaire economie en klimaat. Focus ligt op het laten landen van duurzaamheid in de reguliere werkprocessen en op verbetering van monitoring van de voortgang van verduurzaming.

Naar aanleiding van de Rijksinkoopstrategie «**Inkopen met impact**» die in het najaar van 2019 mede namens lenW naar de Kamer is gestuurd, wordt nader aandacht gegeven aan de opdrachtgeversrol binnen lenW zodat het toevoegen van maatschappelijke waarde in elke inkoopopdracht een prominente plek krijgt. lenW blijft daarmee een koploperrol innemen en stelt zijn kennis en ervaring beschikbaar aan de andere departementen.

### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 60 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 21 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>74.157</b>	<b>45.640</b>	<b>50.501</b>	<b>42.292</b>	<b>36.285</b>	<b>36.283</b>	<b>31.287</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>29.867</b>	<b>89.745</b>	<b>50.982</b>	<b>42.292</b>	<b>36.285</b>	<b>36.283</b>	<b>31.287</b>
Waarvan juridisch verplicht			91%				
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	146	882	1.251	857	859	859	859
<b>Opdrachten</b>	<b>146</b>	<b>882</b>	<b>1.251</b>	<b>857</b>	<b>859</b>	<b>859</b>	<b>859</b>
5 Duurzame productketens	28.835	77.028	39.300	38.076	31.040	31.039	26.042
<b>Opdrachten</b>	<b>9.898</b>	<b>9.536</b>	<b>20.775</b>	<b>19.008</b>	<b>10.272</b>	<b>10.271</b>	<b>5.272</b>
- Waarvan overige opdrachten	4.234	5.109	1.826	1.841	1.916	1.916	1.916
- Waarvan opdrachten MVI (RWS)	956	311	0	0	0	0	0
- Waarvan opdrachten Caribisch Nederland	0	0	0	246	2.065	2.065	2.065
- Waarvan uitvoering duurzame productketens	4.708	4.116	18.949	16.921	6.291	6.290	1.291
<b>Subsidies</b>	<b>9.458</b>	<b>56.381</b>	<b>9.799</b>	<b>9.726</b>	<b>12.814</b>	<b>12.814</b>	<b>12.816</b>
- Waarvan subsidie duurzame productketens	6.758	55.868	9.799	9.726	12.814	12.814	12.816
- Waarvan overige subsidies	2.700	513	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>7.861</b>	<b>8.609</b>	<b>7.497</b>	<b>7.497</b>	<b>7.497</b>	<b>7.497</b>	<b>7.497</b>
- Waarvan bijdrage aan RWS	7.861	8.609	7.497	7.497	7.497	7.497	7.497
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>1.148</b>	<b>2.024</b>	<b>778</b>	<b>1.390</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	1.148	2.024	778	1.390	0	0	0
<b>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</b>	<b>470</b>	<b>478</b>	<b>451</b>	<b>455</b>	<b>457</b>	<b>457</b>	<b>457</b>
6 Natuurlijk kapitaal	886	11.835	10.431	3.359	4.386	4.385	4.386
<b>Opdrachten</b>	<b>886</b>	<b>11.835</b>	<b>10.431</b>	<b>3.359</b>	<b>4.386</b>	<b>4.385</b>	<b>4.386</b>
- Waarvan overige opdrachten	399	231	617	622	625	624	624
- Waarvan uitvoering natuurlijk kapitaal	487	11.604	9.814	2.737	3.761	3.761	3.762
<b>Ontvangsten</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Extracomptabele fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De

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

Tabel 61 Fiscale regelingen 2019-2021, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen (x € 1 miljoen)

	2019	2020	2021
Vrijstelling groen beleggen box 3	45	44	50
Heffingskorting groen beleggen	29	30	31
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	126	124	114
VAMIL	20	25	25

## Budgetflexibiliteit

### 21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten die betrekking hebben op het ontwikkelen van een duurzaamheidsinstrumentarium en het verbeteren van het economisch functioneren van de huidige verdienmodellen.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein duurzaamheidsinstrumentarium.

### 21.05 Duurzame productketens

De uitgaven voor subsidies (zie hiervoor de subsidiebijlage) en agentschapsbijdragen zijn volledig juridisch verplicht. De subsidies hebben een tijdshorizon en de agentschapsbijdragen hebben een structureel karakter. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten.

De budgettaire reeks Caribisch Nederland heeft betrekking op de wederopbouw van Saba en Sint-Eustatius en verbetering van het afvalbeheer op Bonaire en Sint-Eustatius.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein duurzame productketens.

### 21.06 Natuurlijk kapitaal

Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten die betrekking hebben op de uitvoering van wettelijke taken onder andere door RWS op het gebied van biomassa en ecosystemen en opdrachten in het kader van CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw. Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikel wordt aangewend voor diverse (onderzoeks)opdrachten op het beleidsterrein natuurlijk kapitaal.

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

### **4 Duurzaamheidsinstrumentarium**

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

#### **Opdrachten**

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

### **5 Duurzame Productketens**

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

#### **Opdrachten**

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

#### *Rijksbrede programma Circulaire Economie*

Om uitvoering te geven aan het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt in 2021 € 14 miljoen beschikbaar gesteld voor onder andere circulaire inkoop, circulair textiel en plastic, het stimuleren van kennisontwikkeling, het opschalen van (bijna-)marktrijpe technieken en voor uitvoeringskosten van de onderdelen van lenW binnen het programma Circulaire Economie, waaronder het Versnellingshuis, monitoring en communicatie.

#### *Landbouw*

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

#### **Subsidies**

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

#### *Klimaatmaatregelen*

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

- Ketenaanpak, Circulair ontwerp van producten en diensten in grondstoffenketens, hergebruik consumptiegoederen via ambachtscentra, ketensamenwerking en versnellingsteams, inclusief afvalpreventie
- Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden
- Recycling en hergebruik van (bio)plastics en textiel

#### *Rijksbrede programma Circulaire Economie*

Om uitvoering te geven aan het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt in 2021 € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het stimuleren van en ondersteunen bij de opschaling van ketenprojecten.

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

- Een bedrag van maximaal € 0,6 miljoen per jaar voor de jaren 2021 en 2022, en een bedrag van maximaal € 0,4 miljoen per jaar voor de jaren 2023 en 2024. Deze bedragen hebben betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! aan Stichting Het Groene Brein in samenwerking met MVO Nederland.
- Een bedrag van maximaal € 1 miljoen voor het jaar 2021. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor de stimulering van circulair ontwerpen door middel van het programma CIRCO aan TKI CLICKNL.
- Een bedrag van maximaal € 0,1 miljoen voor het jaar 2021. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor ondersteuning van een betere infrastructuur voor repair aan Stichting Repair Café.
- Een bedrag van maximaal € 0,03 miljoen voor het jaar 2021. Dit bedrag heeft betrekking op de mogelijke verlening van een subsidie voor (het optimaliseren van) de informatieverstrekking aan consumenten over de beschikbaarheid en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mode aan Stichting DSFW Foundation.

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

#### **Bijdrage aan agentschappen**

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

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

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

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

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

## **6 Natuurlijk Kapitaal**

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

### **Opdrachten**

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

Verder betreft dit de opdrachten aan RWS en RVO voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. Bijvoorbeeld voor het bieden van ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten. In het kader van het Klimaatakkoord en de ISB Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden daarnaast middelen ingezet voor CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

### 3.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

#### A. Algemene doelstelling

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een gezonde en veilige leefomgeving. Deze regisserende rol komt naar voren in:

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), bij de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biocidenverordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicovolle bedrijven en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail, buisleidingen en weg) zijn voorbeelden waarbij dit in de vorm van wet- en regelgeving gebeurt. Voor deze dossiers geldt dat Nederland een actieve bijdrage levert aan de Europese en soms mondiale processen die leiden tot verdere verbetering van deze internationale regels.
- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of waar specifieke omstandigheden in Nederland het stellen van regels voor de veiligheid van de omgeving noodzakelijk maken, wordt in dialoog met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. Dit is onder meer aan de orde bij de regelgeving rond buisleidingen, risicovolle bedrijven, de emissies van zeer zorgwekkende stoffen en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Met dat laatste wordt een balans gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid.
- Waar nieuwe technologische ontwikkelingen aanleiding zijn om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, kan het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van een veilige energietransitie in de leefomgeving en van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe vormen van nanotechnologie.
- Het reduceren van de regeldruk wordt onder meer nagestreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden door 29 Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij zes OD's een specialisatie in Besluit risico's zware ongevallen (Brzo)-taken hebben. De Minister heeft hierin een regisserende rol als voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad (BOB) en is stelselverantwoordelijk voor het VTH stelsel milieu (Stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving).



- Tegengaan van lastendruk is ook een centrale invalshoek bij het transport van gevaarlijke stoffen. Om die reden stelt Nederland in principe geen hogere eisen aan verpakkingen en voer- of vaartuigen dan in de relevante internationale verdragen is vastgelegd, conform de EU-Kaderrichtlijn transport gevaarlijke stoffen.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu bij activiteiten met GGO's.
- Het verlenen van vergunningen voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid in Caribisch Nederland.

### **Stimuleren**

Het is primair de verantwoordelijkheid van bedrijven die risico's voor een gezonde en veilige leefomgeving vormen om deze risico's te identificeren en te voorkomen of te beperken. Overheden zijn verantwoordelijk voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening of vergunningverlening die invloed kan hebben op een gezonde en veilige leefomgeving. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan, door het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het 'vergroenen' van het beschikbare pakket aan biociden en het terugdringen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. Door integraal plaagdiermanagement (IPM) toe te passen, wordt gestreefd naar vermindering van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid en ontwikkeld) en de Atlas Leefomgeving zijn hiervan voorbeelden. Op basis van deze informatie kunnen burgers nagaan hoe het is gesteld met de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Daarnaast is er ook het landelijk asbestvolgsysteem die alle ketenpartijen van de nodige informatie voorziet. Het Landelijk asbestvolgsysteem (LAVS) is bedoeld om via inzicht in de asbestsaneringsketen de naleving van de asbestregelgeving te verbeteren en daarmee te voorkomen dat nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens en het milieu.
- Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infrastructuur door te bevorderen dat de risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven en buisleidingen.
- Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met behulp van het instrument van de Safety Deals (subsidieregeling versterking Omgevingsbeleid).
- Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan ontwerpcriteria zijn bij innovatieve ontwikkelingen (Safe-by-Design). Hiervoor wordt enerzijds ingezet op kennisontwikkeling met betrekking tot veilig ontwerpen en anderzijds op het opleiden van toekomstige ingenieurs en ontwerpers. Daarbij hoort ook – in het kader van de circulaire economie – het stimuleren van Safe & Circular Design. Hiervoor zijn samenwerkingsagenda's met universiteiten opgesteld die in de komende jaren verder worden uitgewerkt.

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

### Indicatoren en kengetallen

Veiligheid en veiligheidsbeleving zijn niet eenvoudig objectief te meten. Het streven is gericht op het voorkomen van onveiligheid: vermeden onveilige situaties laten zich niet meten.

### REACH

In het kader van de Europese stoffenregelgevingen (REACH en CLP) worden stoffen beoordeeld en indien nodig van maatregelen voorzien (geharmoniseerde classificatie en labelling, autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage, waarbij de inzet wordt ingegeven door de eerder ontwikkelde beleidsprioriteringscriteria (bv. specifieke zorg voor, of productie dan wel gebruik in Nederland). De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries. Onderstaande tabel geeft aan wat de realisatie is in 2019 bij deze producten van het Europese systeem en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2020 en 2021. Daarbij betreft de Nederlandse bijdrage de door Nederland ingebrachte dossiers en door andere lidstaten ingebrachte dossiers waar Nederland actief input op levert.

Tabel 62 Tabel resultaten REACH in 2019, 2020 en 2021

		Realisatie 2019		Geraamd 2020		Geraamd 2021	
		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.	126	339	80	1400	75	300
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stofevaluaties.	2 - 11	31	1 - 30	50	2 - 20	20
3a	Door Nederland gescreende stoffen.	11	n.v.t.	Circa 20	n.v.t.	5	n.v.t.
3b	Door Nederland ingediende (en becommentarieerde) RMO-analyses.	6 - 7	15	6 - 10	n.v.t.	5 - 8	n.v.t.
4a	Door Nederland ingebrachte (en becommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen.	1 - 6	7	2 - 15	15	1 - 8	15
4b	Door Nederland gerapporteerde (en becommentarieerde) opinies over clusters van autorisatieverzoeken.	1 - 80	80	2 - 30	40	2 - 30	30-50
5	Door Nederland RAC en SEAC leden gerapporteerde (en becommentarieerde) opinies over restrictiedossiers.	2 - 10	10	2 (8-10)	10	2 - 6	6
6	Door Nederlandse ingebrachte (en becommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling.	6 - 52	52	5-10 - 40	80	8-15 - 40	70
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk.	571	n.v.t.	600	n.v.t.	550	n.v.t.

*Bronnen: RIVM, Werkprogramma 2020 Bureau REACH en Jaarverslag Bureau REACH 2019. ECHA, Programming Document 2019-2022 – MB/52/2018 final (december 2018) & Programming Document 2020-2023 – MB/55/2019 final (januari 2020).*

#### Toelichting:

Algemeen: De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde classificatie en labelling beperkt 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 aantallen door Nederland beoordeelde ontwerpbesluiten en becommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM.

Ad 1) Naar aanleiding van de evaluatie van REACH hebben de lidstaten in 2020 besloten dat het aandeel beoordelingen door het Europese agentschap van registratiedossiers moet worden verhoogd van 5% naar 20% van de 90.000 registraties over 22.000 verschillende stoffen. Hierdoor zullen meer conceptbesluiten voor commentaar worden voorgelegd. Het RIVM zal daardoor moeten prioriteren tussen dossiers om het aantal te beoordelen ontwerpbesluiten en de daarmee gepaarde werklast gelijk te laten blijven.

Ad 2) Er wordt naar gestreefd om voor 2021 twee geschikte stoffen te selecteren voor stoffevaluatie.

Ad 3a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stoffevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA zet hier sterk op in, Bureau REACH leunt voor het screeningswerk sterk op ECHA en zal mogelijk enkele stoffen in aanvulling hierop screenen.

Ad 3b) Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen met ministeries en lidstaten afgestemd.

Ad 4a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers wordt voor 2021 op één dossier geschat. Het lastige daarbij is om tot een geschikte stof te komen, deze volgt veelal uit andere processen zoals RMO-analyse en stoffevaluatie.

Ad 4b) De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld uit efficiëntieoverwegingen. Naast twee beoogde rapporteurschappen levert Nederland op circa 75% van alle opinies m.b.t. autorisatieverzoeken.

Ad 5) Nederland levert input op vrijwel alle restrictiedossiers. Bureau REACH stelt een restrictiedossier op voor DMAC en NEP, dit zijn oplosmiddelen met specifieke eigenschappen die echter zeer schadelijk kunnen zijn voor werknemers die hieraan worden blootgesteld, welke in 2021 gereed zal komen. Er worden twee rapporteurschappen voorzien. Bureau REACH heeft in 2020 de additionele opdracht gekregen om in samenwerking met enkele andere lidstaten en ECHA in drie jaar tijd een restrictiedossier op te stellen voor PFAS. Deze opdracht ter grootte van in totaal €6 miljoen verdeeld over de jaren 2020, 2021 en 2022 wordt financieel verantwoord op artikel 19 van de begroting (19.02.03 bijdrage aan RIVM).

Ad 6) De aantallen Nederlandse CLH-voorstellen nemen iets toe nu Ctgb zelf dossiers opstelt en Bureau REACH deze toetst, indient en procesmatig de dossiers afhandelt. Voor classificatievoorstellen worden circa zes rapporteurschappen voorzien.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt in de afgelopen jaren zeer beperkt af te nemen.

#### *Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)*

Het ZZS-beleid is gericht op het terugdringen van emissies van ZZS in de leefomgeving. Bij emissies naar de lucht en het water is dat vormgegeven door bronbeleid door het gebruik van ZZS te vermijden, substitutie van de ZZS door een minder gevaarlijke stof of door het productieproces aan te passen. Verder geldt voor de emissies een minimalisatieverplichting. Via een proces van een vijfjaarlijkse melding aan bevoegd gezag van de maatregelen die de producenten nemen om gebruiken en emissies van ZZS terug te dringen, wordt een continu proces van verbetering beoogd. De eerste vijfjaarlijkse melding van ZZS-emissies aan bevoegd gezag eindigt op 1 januari 2021. Na die datum ontstaat een beter beeld van de omvang en verspreiding van ZZS in de leefomgeving en op de maatregelen die worden genomen om ZZS in de leefomgeving terug te dringen.

#### *Asbestdaken*

Op basis van het advies van de Gezondheidsraad uit 2010 is het beleid erop gericht om asbestdaken als belangrijkste resterende bron van asbestvezels in de leefomgeving te saneren. Uit onderzoek is gebleken dat asbestdaken al na 15 jaar verweren en asbestvezels naar de leefomgeving verspreiden. Daarnaast hebben branden regelmatig tot gevolg dat de omgeving wordt verontreinigd met asbest, hetgeen risico's voor de gezondheid en hoge opruimkosten met zich meebrengt.

Een wetsvoorstel dat moest voorzien in de juridische grondslag om asbesthoudende dakbedekkingen te kunnen verbieden, is op 4 juni 2019 verworpen door de Eerste Kamer. Desondanks blijft het streven om alle asbestdaken in Nederland zo snel en verantwoord mogelijk te verwijderen.

Het kabinet heeft na bestuurlijk overleg met een aantal provincies, gemeenten, betrokkenen uit de bouw- en asbest sector en andere maatschappelijke partijen ingezet op een pakket niet-wettelijke maatregelen.

Het aantal vierkante meters asbestdak in Nederland is in 2012 ingeschat op 120 mln. Het Ministerie van IenW volgt de sanering van de asbestdaken en brengt per kwartaal in beeld hoeveel daken er zijn gesaneerd. In onderstaande tabel wordt op jaarbasis de stand van zaken en de planning van de saneringsoperatie in beeld gebracht. Omdat momenteel verschillende provincies en gemeenten de asbestdaken op hun gebied in kaart brengen op basis van feitelijke waarnemingen, zal onderstaand overzicht met betrekking tot het resterend aantal vierkante meters zo nodig worden geactualiseerd.

Tabel 63 Sanering asbestdaken (aantallen in miljoenen m<sup>2</sup>)

Jaar	Gesaneerd	Resterend
2012	(-)	120
2013	4,5	115,5
2014	5,9	109,6
2015	6,9	102,7
2016	9,9	92,8
2017	10,8	82
2018	12,8	69,2

Jaar	Gesaneerd	Resterend
2019	9,8	59,4

*Bron: Startmeldingenbestand van de Inspectie SZW (meldingen saneerders bij aanvang sanering), bewerkt door RWS.*

#### Bevt

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart.<sup>34</sup> Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van huidige en mogelijke toekomstige knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten en per 1 januari 2020 resteren nog 4 woningen. Deze regeling loopt nog tot en met 2020 (bron: RWS).

#### GGO's

Er is gekozen om over de uitvoering van de GGO-regelgeving niet alleen kengetallen te vermelden maar ook indicatoren. Immers, kengetallen geven uitsluitend een beeld van wat de bestede middelen voor vergunningverlening aan resultaten hebben opgeleverd, maar zij bieden geen inzicht in de mate waarin vergunningverlening aan het bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen en art.2.8-verzoeken.

Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen of art.2.8 verzoeken voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

De GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 gewijzigd<sup>35</sup> waarbij naast vergunningen ook algemene regels, de mogelijkheid tot het doen van kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8 van het Besluit ggo milieubeheer 2013 zijn geïntroduceerd en de structuur van de vergunningverlening is gewijzigd. Dit gegeven zorgt ervoor dat nog maar een beperkte set historische kengetallen voorhanden is. De prognose voor 2021 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2019 te zien zal geven.

**Tabel 64 Realisatie 2019**

2019	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
–	Aanvragen vergunningen[3]	413 100%
–	Kennisgevingen[4]	53 100%
–	Verzoeken ex art. 2.8 Besluit ggo	145 100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief marktaanvragen)	0	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinaire	34	100%
<b>Totaal</b>	<b>645</b>	<b>n.v.t.</b>

*Bron: RIVM, Bureau Genetisch Gemodificeerde Organismen.*

<sup>34</sup> [Stcrt. 2015, 10961](#), Beleidsregel verwerven van woningen langs basisnetroutes.

<sup>35</sup> [Stb. 2014, 57](#) en [Stcrt. 2014, 11317](#)

### *Majeure risicobedrijven*

Jaarlijks rapporteert de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de Brzo-bedrijven. De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de naleving en de veiligheidssituatie van de Brzo-bedrijven in Nederland. Met deze benadering wordt vanuit verschillende invalshoeken het beeld over de veiligheid bij deze groep bedrijven losgekoppeld van de individuele casuïstiek bij bedrijven. Op basis van een jaarlijks terugkerende rapportage (eerste rapportage in 2014) kunnen tevens trends en ontwikkelingen over de veiligheid bij de Brzo-bedrijven zichtbaar worden en waar nodig specifieke sturingsmaatregelen worden genomen. In 2021 zal verder worden gewerkt aan het identificeren en gestart worden met monitoren van aanvullende indicatoren die een breder beeld van de veiligheidssituatie bij Brzo-bedrijven kunnen geven. De Staat van de Veiligheid majeure risicobedrijven is een monitoringsinstrument voor de stelselverantwoordelijke departementen (IenW, JenV en SZW). Voor de zomer 2020 zal de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven (Kamerstukken II 2019-2020 [26956, nr. 214](#)) over 2019 aan de Tweede Kamer aangeboden.

## **C. Beleidswijzigingen**

### *Asbest*

Om particuliere dakeigenaren te helpen bij het verwijderen van hun asbestdak, wordt samen met andere overheden een fonds opgericht waaruit leningen kunnen worden verstrekt aan dakeigenaren die niet in aanmerking komen voor een reguliere lening. Het voornemen is om leningen uit dit fonds tot en met 2028 te verstrekken om realisatie van vrijwillige sanering maximaal te stimuleren. Daarnaast wordt onderzocht of er ook een zakelijk fonds kan worden opgericht. Hiervoor wordt in 2020 een aantal juridische en financiële vraagstukken onderzocht.

Naast het oprichten van het fonds wordt samengewerkt aan meer en gerichte communicatie om dak eigenaren te wijzen op het belang van sanering van asbestdaken. Gemeenten worden geholpen met het uitwisselen van *best practices*. Monitoring zorgt voor een goed beeld van de resterende saneringsopgave en helpt bij een doelgroepgerichte aanpak. Ook wordt ingezet op vereenvoudiging van de uitvoering van de asbestdakensanering, waar dit veilig en verantwoord kan. Hierdoor kunnen de kosten mogelijk worden verlaagd.

De Tweede Kamer wordt over de resultaten van de initiatieven onder deze samenwerking voor het eind van 2020 geïnformeerd.

### *Duurzame veiligheid*

Binnen het programma Duurzame Veiligheid 2030 (DV2030) wordt ernaar gestreefd om per 2030 een (petro-)chemische industrie zonder noemenswaardige incidenten te bewerkstelligen. Partners uit het bedrijfsleven, wetenschap en overheid werken hiertoe samen in vijf themagewijze roadmaps. In deze roadmaps worden diverse projecten en onderzoeken uitgevoerd. Eind 2020 zal DV2030 na een evaluatie worden afgerond. Onderdelen van DV2030 zullen landen in de in 2020 opgerichte Safety Delta Nederland (SDN). In deze organisatie zetten overheid, wetenschap en bedrijfsleven de met DV2030 ingezette samenwerking en koers voort waardoor de (petro-)chemische industrie in Nederland in 2030 de veiligste ter wereld moet worden. Zo worden bijvoorbeeld een Kenniscentrum opgericht en diverse onderzoekstrajecten in gang gezet.

### *Omgevingswet*

In de Omgevingswet is een veilige en gezonde fysieke leefomgeving één van de maatschappelijke doelen. Een van de uitgangspunten van de Omgevingswet is dat overheden bij hun plannen zo vroeg mogelijk kijken naar veiligheid. Zo kunnen zij een ramp of crisis voorkomen of de gevolgen er van beperken. Onder de Omgevingswet is het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgesteld. In het Bkl is onder andere vastgelegd dat er een Register voor externe veiligheidsrisico's (REV) moet komen, dat door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt beheerd en dat voor eenieder langs elektronische weg toegankelijk moet zijn (artikel 10.8 Bkl).

Kort samengevat staat in de Omgevingswet dat vanaf 2022 in het REV de informatie van circa 40 activiteiten vanuit ruim 400 bronhouders langs elektronische weg toegankelijk gemaakt moet worden.

Deugdelijke informatie over de leefomgeving is cruciaal voor uitvoering van de zorgplicht in de Omgevingswet. Vanaf 2021 gaat het REV voorzien in de informatiebehoefte van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Daarnaast moet het REV ook aan burgers en bedrijven/organisaties inzicht geven in de lokale situatie van externe veiligheid.

Bij het vaststellen van een omgevingsplan, een projectbesluit of het verlenen van een omgevingsvergunning voor een activiteit met gevaarlijke stoffen moet het bevoegd gezag in deze aandachtsgebieden expliciet nadenken over de risico's en mogelijke effecten van een incident met gevaarlijke stoffen. Mede op basis van het risicoprofiel van de activiteit met gevaarlijke stoffen overweegt het bevoegd gezag maatregelen in het aandachtsgebied om personen te beschermen en om maatschappelijke ontwrichting te voorkomen.

Doordat het aandachtsgebied en de risicocontouren visueel worden gemaakt op kaarten, zullen ruimtelijke ordenaars in hun plannen eerder rekening kunnen houden met de gevaren, zoals een brand, explosie of giftige wolk. In 2020 en 2021 ligt het accent op het vaststellen van de aandachtsgebieden rondom alle Seveso-bedrijven en rondom andere risicovolle activiteiten, waarvan het aandachtsgebied berekend moet worden.

Veiligheid en gezondheid moeten, mede als voorwaarde voor het realiseren van een circulaire economie, van meet af aan in innovatieve ontwikkelingen worden meegenomen omdat alleen dan ook in de toekomst een gezonde en veilige leefomgeving realiseerbaar is. Safe-by-Design ('Veilig aan de Voorkant') wordt ingezet om invulling te geven aan die voorwaarde en is daarom van groot belang voor het voorkomen van milieurisico's. Met de brief 'Beleidsaanpak omgevingsveiligheid en milieurisico's' is de Kamer geïnformeerd over deze nieuwe ambities voor de aanpak van milieurisico's en de acties die daar in 2020 en verder uit voortvloeien (Kamerstukken II 2017-2018 [28 089, nr. 88](#)).

In 2020 is verder invulling gegeven aan de beleidsmodernisering veiligheid biotechnologie die in de Kabinetsreactie Trendanalyse Biotechnologie<sup>36</sup> is aangekondigd. Op 4 april 2019 is hierover een voortgangsbrief aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019 [27 428, nr. 355](#)). Het doel van de beleidsmodernisering is ten minste te waarborgen dat de

<sup>36</sup> Brief aan TK, Beleidsnota Biotechnologie, reactie op Trendanalyse Biotechnologie 2016 «Regelgeving Ontregeld», 12-12-2016 (Kamerstukken II 2016-2017 [27 428, nr. 335](#)).

veiligheid van mens, dier en milieu is gewaarborgd bij toepassingen van biotechnologie en dat beleid en regelgeving zijn toegesneden op toekomstige ontwikkelingen. Hiertoe vindt continu dialoog plaats met (wetenschappelijke) onderzoekinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties, het RIVM, de COGEM en medeoverheden. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de ontwikkelingen.

In 2020 eindigt een tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren. De regels zijn dan aangepast aan de laatste stand van wetenschap en techniek, en zij worden in 2021 geïmplementeerd in nationale wetgeving. In het internationale overleg hierover zet Nederland in op voortdurende verbetering van de veiligheid en harmonisatie van voorschriften. Moderne informatie- en communicatietechnieken spelen hierin een belangrijke rol, evenals het intrinsiek veilig ontwerpen van vervoermiddelen. Hiermee sluit Nederland aan bij de nieuwe VN-strategie voor duurzaam vervoer, die in februari 2019 is vastgesteld.

#### *Vuurwerk*

Ook in 2021 is de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige en feestelijke jaarwisseling. Begin 2021 worden de uitkomsten van het onderzoek naar verbeteren van de vuurwerkveiligheid (uitgezet cf. advies OVV) verwacht. Deze vormen in combinatie met de evaluatie van de jaarwisseling 2020-2021 de basis voor mogelijke nieuwe maatregelen. Verder is aanpassing van het Vuurwerkbesluit voorzien (met o.a. technische wijzigingen). Zoals ieder jaar worden middelen ingezet voor monitoring van de jaarwisseling door rapporten van VeiligheidNL, het ontwikkelen van een vuurwerkcampagne en een lesprogramma voor basisscholen.



## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 65 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 22 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>21.788</b>	<b>39.680</b>	<b>42.980</b>	<b>42.924</b>	<b>55.717</b>	<b>55.733</b>	<b>60.787</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>30.339</b>	<b>37.499</b>	<b>36.210</b>	<b>42.609</b>	<b>55.402</b>	<b>55.418</b>	<b>60.472</b>
Waarvan juridisch verplicht			76%				
1 Veiligheid chemische stoffen	6.773	7.959	8.250	7.980	8.072	8.091	8.633
<b>Opdrachten</b>	<b>3.820</b>	<b>4.426</b>	<b>4.389</b>	<b>4.125</b>	<b>4.249</b>	<b>4.268</b>	<b>4.810</b>
<b>Subsidies</b>	<b>102</b>	<b>468</b>	<b>215</b>	<b>209</b>	<b>177</b>	<b>177</b>	<b>177</b>
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>2.851</b>	<b>3.065</b>	<b>2.646</b>	<b>2.646</b>	<b>2.646</b>	<b>2.646</b>	<b>2.646</b>
- Overige Bijdragen aan agentschappen	220	228	228	228	228	228	228
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.631	2.837	2.418	2.418	2.418	2.418	2.418
<b>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>
2 Veiligheid biotechnologie	3.250	3.771	2.778	2.802	2.811	2.811	2.811
<b>Opdrachten</b>	<b>3.250</b>	<b>3.771</b>	<b>2.778</b>	<b>2.802</b>	<b>2.811</b>	<b>2.811</b>	<b>2.811</b>
3 Veiligheid bedrijven en transport	20.316	25.769	25.182	31.827	44.519	44.516	49.028
<b>Opdrachten</b>	<b>3.461</b>	<b>11.899</b>	<b>17.635</b>	<b>23.643</b>	<b>36.322</b>	<b>36.318</b>	<b>40.828</b>
- Overige Opdrachten	2.447	7.615	5.253	12.238	22.147	22.142	22.148
- Omgevingsveiligheid	1.014	4.284	12.382	11.405	14.175	14.176	18.680
<b>Subsidies</b>	<b>11.115</b>	<b>7.709</b>	<b>2.864</b>	<b>2.887</b>	<b>2.896</b>	<b>2.897</b>	<b>2.898</b>
- Overige Subsidies	193	523	567	571	573	574	574
- Subsidies inrichtingen & transport	2.040	7.104	2.297	2.316	2.323	2.323	2.324
- Subsidies Asbest	8.800	0	0	0	0	0	0
- Subsidies Caribisch Nederland	82	82	0	0	0	0	0
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>1.933</b>	<b>2.341</b>	<b>1.573</b>	<b>1.573</b>	<b>1.573</b>	<b>1.573</b>	<b>1.573</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.933	2.341	1.573	1.573	1.573	1.573	1.573
<b>Bijdrage aan medeoverheden</b>	<b>100</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Caribisch Nederland	100	88	0	0	0	0	0
<b>Inkomensoverdrachten</b>	<b>3.707</b>	<b>3.732</b>	<b>3.110</b>	<b>3.724</b>	<b>3.728</b>	<b>3.728</b>	<b>3.729</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>1</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

### Budgetflexibiliteit

#### 22.01 Veiligheid chemische stoffen

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen en bijdrage ZBO's/RWT's (College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden) zijn volledig juridisch verplicht. Van het opdrachten- en subsidiebudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten en subsidies, waaronder opdrachten in de sfeer van wettelijke taken inzake het (inter)nationale stoffenbeleid evenals de vergunningverlening op dat gebied en de jaarlijkse bijdragen aan de Gezondheidsraad.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel heeft met name betrekking op het uitvoeren van de programma's REACH, waaronder ook de onderzoeken in het kader van de aanpak van de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen en Safe-by-Design («Veilig aan de voorkant»).

#### 22.02 Veiligheid biotechnologie

Het grootste deel van de uitgaven is juridisch verplicht als gevolg van de jaarlijkse bijdrage aan de COGEM en de uitgaven in het kader van het meerjarenonderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel wordt aangewend voor uitgaven in het kader van de beleidsondersteuning voor de uitvoering van beleid en regelgeving op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. De werkzaamheden die aan het RIVM worden uitbesteed ter uitvoering van opgedragen wettelijke taken op het gebied van Veiligheid Biotechnologie (vergunningverlening, regelgeving en beleidsondersteuning) worden verantwoord op beleidsartikel 19 van de begroting (onder 19.02.03 bijdrage aan RIVM).

### **22.03 Veiligheid bedrijven en transport**

De uitgaven voor de agentschapsbijdragen, bijdragen aan medeoverheden (Caribisch Nederland) en inkomensoverdrachten zijn volledig juridisch verplicht. Van het opdrachtenbudget is een deel juridisch verplicht als gevolg van doorlopende opdrachten. Meer specifiek betreft het opdrachten in de sfeer van (wettelijke) taken inzake basisnetten, omgevingsveiligheid en asbest. Van het subsidiebudget wordt het budget voor de subsidieregeling Versterking omgevingsveiligheid chemische sector 2021 in de Staatscourant gepubliceerd en is hiermee juridisch verplicht.

Het niet-juridisch verplichte deel van dit artikelonderdeel wordt voor een deel aangewend voor uitgaven in het kader van de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid en het beheer van het VTH-stelsel, veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen, vuurwerk en asbest.

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

### **1 Veiligheid chemische stoffen**

#### **Opdrachten**

In dit kader worden opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid. Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (gezonde leefomgeving) en «nieuwe risico's» (nanotechnologie en synthetische biologie).

#### **Subsidies**

De subsidies hebben betrekking op het onderwerp veiligheid stoffen.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp «asbest». Daarbij wordt inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast wordt een bijdrage aan de NVWA verstrekt inzake toezicht op gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

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

Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma.

## **2 Veiligheid biotechnologie**

### **Opdrachten**

Ter uitvoering van de wettelijke taak wordt jaarlijks een opdracht verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast. Daarnaast worden de uitgaven in het kader van het meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid hier verantwoord.

## **3 Veiligheid bedrijven en transport**

### **Opdrachten**

#### *Omgevingsveiligheid*

Het betreft hier uitgaven in het kader van de 'Versterking uitvoering omgevingsveiligheid (2021-2024) voor de clusters Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur, modernisering Omgevingsveiligheid, nieuwe ontwikkelingen en prioriteiten Rijks-omgevingsveiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak wordt ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het geheel wordt uitgevoerd onder auspiciën van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

Voor de periode 2021 tot en met 2024 zijn de middelen ten behoeve van lokaal omgevingsveiligheidsbeleid toegevoegd aan het gemeente- en provinciefonds en daarmee opgenomen in de begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Bij deze middelen is er afwegingsruimte voor provincies en gemeenten als het gaat om de concrete inzet van de middelen. Er is sprake van beleids- en bestedingsvrijheid met lokale verantwoording.

#### *Overige opdrachten*

Het betreft hier opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van Brzo-bedrijven, vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor), modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

### **Subsidies**

#### *Asbest*

Het betrof hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling verwijderen asbestdaken die door de RVO is uitgevoerd over de periode 2016-2018. In 2019 zijn de laatste uitgaven gedaan en inmiddels is de subsidieregeling beëindigd.

#### *Inrichtingen en transport*

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO wordt uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. De huidige regeling loopt af in oktober 2021. Eind 2020 wordt de regeling geëvalueerd en een besluit genomen over het vervolg van de regeling na 2021. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda Brzo kunnen ook subsidies worden toegekend onder de noemer «Safety Deals». De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een

duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector. Daarnaast zijn hier middelen gereserveerd voor een eenmalige tegemoetkoming aan vuurwerkondernemers om hen te helpen bij het verwerken en opruimen van restvoorraden vuurwerk.

#### *Overige subsidies*

De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op de vuurwerkcampagnes en subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan het vervolmaken van het stelsel van Omgevingsdiensten.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen 'kennisoverdracht omgevingsveiligheid' en 'vergunningverlening'. Daarnaast vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen.

#### **Bijdrage aan medeoverheden**

In 2020 heeft lenW middelen bijgedragen uit de Reservering regionale knelpunten (waaronder BES) (Kamerstukken II 2017-2018 [34 775, nr. 54](#)) met betrekking tot de vernieuwing van de brandstofopslag op Bonaire middels een overboeking van € 5 miljoen van lenW naar EZK. De middelen zijn hiermee in de begroting van Ministerie van EZK opgenomen. Ontvangen prijsbijstelling in 2020 voor deze middelen resteert nog op de begroting van lenW.

#### **Inkomensoverdrachten**

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

### 3.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

#### A. Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, zet deze om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

De minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT<sup>37</sup>, ECMWF<sup>38</sup> en WMO<sup>39</sup>.

##### (Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie. De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken:

- a. het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- b. 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;
- c. het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- d. het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen.
- e. 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 meteorologie en seismologie;
- f. het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;
- g. 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;
- h. onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
- i. meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;

<sup>37</sup> European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; [www.eumetsat.int](http://www.eumetsat.int).

<sup>38</sup> European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; [www.ecmwf.int](http://www.ecmwf.int).

<sup>39</sup> World Meteorological Organization; [www.wmo.ch](http://www.wmo.ch).

- j. 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;
- k. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en
- l. het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

### **Indicatoren en Kengetallen**

In 2019 heeft de beleidsdoorlichting van artikel 23 plaatsgevonden. Daarin is aanbevolen om de beleidsindicatoren op het artikel te herzien. Hieronder zijn voor de volledigheid zowel de herziene indicatoren als de realisatie op de te vervangen indicatoren opgenomen. Hiernaast zijn in de agentschapsparagraaf van het KNMI de doelmatigheidsindicatoren opgenomen. 2020 geldt als een pilotjaar voor de nieuwe set aan indicatoren. Nadat realisatiegegevens bekend zijn zal worden bezien in hoeverre er nog aanvullingen dan wel kleine wijzigingen benodigd zijn om zo goed als mogelijk de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid op artikel 23 aan te kunnen tonen.

In de onderstaande tabel zijn de nieuwe indicatoren voor artikel 23 opgenomen:

Tabel 66 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en aardobservatie

Indicator	Streefwaarde/norm
<b>Algemene Klanttevredenheid:</b>	Overall een cijfer van $\geq 7,0$ .
Klanttevredenheidscijfer kwaliteit voor ontvangen producten/diensten	
Klanttevredenheidscijfer voor communicatie over producten/diensten.	
<b>Weer:</b>	
Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Minimaal 3x per dag, 365 dagen per jaar.
Percentage uitgegeven weerswaarschuwingen waarna daadwerkelijk gevaarlijk weer is opgetreden.	$\geq 60\%$
Percentage van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen	$\geq 80\%$
Percentage van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood)	$\geq 65\%$
<b>Klimaat:</b>	
Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI	Minimaal wekelijks 1 bericht
Klanttevredenheid onder gebruikers klimaatproducten KNMI	Overall een cijfer van $\geq 7,0$ .
<b>Seismologie:</b>	
Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 3$	$\geq 98\%$
Publicatie bevingen in Groningen met magnitude $\geq 1,5$	$\geq 98\%$
Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt	$\geq 75\%$
Klanttevredenheid onder gebruikers seismologische producten KNMI	Overall een cijfer van $\geq 7,0$ .
<b>Meetnetwerk en data verspreiding:</b>	
Beschikbaarheid van meetnetwerk en data met betrekking tot weer	$\geq 98,5\%$
Beschikbaarheid van meetnetwerk en data met betrekking tot klimaat	$\geq 98,5\%$
Beschikbaarheid van meetnetwerk en data met betrekking tot seismologie	$\geq 98,5\%$
<b>Luchtvaart-meteorologische dienstverlening:</b>	Overall een rapportcijfer van $\geq 7,0$ .
Klanttevredenheidscijfer kwaliteit voor ontvangen producten/diensten.	
Klanttevredenheidscijfer voor communicatie over producten/diensten.	
<b>Wetenschappelijk onderzoek:</b>	
Aantal wetenschappelijke publicaties	Minimaal 65 per jaar

#### *Toelichting*

##### Algemene klanttevredenheid

Deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers, zowel aan betalende klanten als gebruikers van publiek-beschikbare data (extranet).

Dit klantbelevingsonderzoek zal iedere twee jaar afgenomen worden onder (professionele) gebruikers van KNMI producten en data en is daarmee een belangrijke aanvulling op het publiekgerichte imago-onderzoek. Daarbij wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Het KNMI streeft naar een overall klanttevredenheidscijfer van  $\geq 7,0$ .

##### Weer

Het KNMI brengt 3 keer per dag een weersverwachting uit. Weerswaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. Voor uitgegeven weerwaarschuwingen (code oranje en rood) wordt na afloop geëvalueerd in hoeverre daadwerkelijk gevaarlijk weer is opgetreden. In het imago-onderzoek (1x per 2 jaar) wordt onderzocht in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en leiden tot gedragsaanpassing.

##### Klimaat

Het KNMI informeert het algemeen publiek wekelijks ten aanzien van het klimaat middels een klimaatbericht. Daarnaast zal de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaat-gerelateerde producten ook apart worden uitgelicht bij het klantbelevingsonderzoek.

#### Seismologie

Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 3,0 of hoger. Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 of hoger waar te nemen. Voorwaarde voor waarneming is de beschikbaarheid van het netwerk, vandaar dat de norm hiervoor op minimaal 98% is gesteld. Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving zal ook gekeken worden naar de geloofwaardigheid van het KNMI onder burgers (imago-onderzoek) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek).

#### Meetnetwerk en data verspreiding

Voor de beschikbaarheid van het meetnetwerk wordt een norm van  $\geq 98,5\%$  gehanteerd en wordt specifiek gekeken naar het netwerk voor weer, klimaat en seismologie.

#### Luchtvaart-meteorologische dienstverlening

Aangezien dit een specifieke categorie van de taken van het KNMI betreft wordt voor de luchtvaartsector (onder andere LVNL, vliegvelden en luchtvaartmaatschappijen) de klanttevredenheid separaat uitgelicht.

#### Wetenschappelijk onderzoek

Het KNMI realiseert minimaal 65 wetenschappelijke publicaties per jaar. Wetenschappelijk onderzoek is echter geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de overige taken en beleidsdoelstelling van het KNMI.

Hieronder volgt voor de volledigheid de realisatie tot en met 2019 van de vervangen indicatoren:

Tabel 67 Indicatoren en kengetallen m.b.t. weers- en maritieme verwachtingen

	Realisatie					Streefwaarde/ norm
	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Indicatoren</b>						
Algemene weersverwachtingen en adviezen						
– afwijking min.temperatuur (°C)	0,45	0,44	0,34	0,17	0,31	ABS[1] (<0,5)
– afwijking max.temperatuur (°C)	– 0,31	– 0,36	– 0,31	– 0,34	– 0,41	ABS (<0,5)
– gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,00	0,26	– 0,12	– 0,1	0,13	ABS (<1,0)
Maritieme verwachtingen						
– tijdigheid marifoonbericht (%)	99,5	98,9	99,4	99,8	99,5	> 99
Gereviewde publicaties	120	113	139	112	95	> 80
<b>Kengetallen</b>						
Aantal uitgegeven weeralarmen	1	2	1	1	1	
Percentage tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten (Bron: EUMETSAT)	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5	>98,5

Bron: KNMI, 2020



### *Toelichting*

De indicatoren ten aanzien van algemene weers- en maritieme verwachtingen geven een indruk van de tijdigheid van de berichtgeving door het KNMI en de gemiddelde afwijking van verwachte waarden voor temperatuur en windsnelheid ten opzichte van de uiteindelijk waargenomen waarden. Voor bepaling van het kengetal voor de minimum- en maximumtemperatuur wordt gebruikgemaakt van de verwachting die de meteoroloog bepaalt om 09.00 uur 's ochtends voor de dag van morgen, voor de regio midden-Nederland. De minimum temperatuur wordt na ca. 24 uur bereikt en de maximum temperatuur na ca. 30 uur. De bias tussen de verwachte en opgetreden minimum- en maximumtemperatuur (het gemiddelde van de weerstations in midden-Nederland) wordt middels een geautomatiseerd systeem gegenereerd. Deze waarden worden maandelijks bepaald. Het aantal *gereviewde* publicaties in vooraanstaande wetenschappelijke tijdschriften is een maatstaf voor de kwantiteit en kwaliteit van het onderzoek van het KNMI.

Het aantal weeralarmen is afhankelijk van de weersomstandigheden; hierdoor is er geen norm aan te verbinden. Bovendien is het afgeven van een weeralarm geen doel op zich. Wel is belangrijk dat het instrument weeralarm effectief wordt ingezet om de samenleving tijdig te waarschuwen voor maatschappij-ontwrichtend weer. In het jaarverslag zal worden ingegaan op het aantal opgetreden weeralarm-situaties en de mate waarin het KNMI gegrond heeft gewaarschuwd, dan wel gegrond niet heeft gewaarschuwd.

Het kengetal tijdige beschikbaarheid van de meteorologische producten geeft een beeld van de tijdige beschikbaarheid van de gegevens van de METEOSAT- en METOP-satellieten voor de meteorologische producten van het KNMI. Indien de streefwaarden niet worden gehaald, heeft dat een negatieve impact op de kwaliteit van de weersverwachting op de dagen van gebrekkige beschikbaarheid van de waarnemingen. Het gevolg hiervan is afhankelijk van de dan optredende weerssituatie.

### **C. Beleidswijzigingen**

De gevolgen van klimaatverandering zullen op termijn ook merkbaar worden in de weersomstandigheden wat mogelijk zal leiden tot meer overstromingen, meer droogte en hitte, meer extreme buien en zwaardere windstoten. Het maatschappelijke en economische belang van de kwaliteit, continuïteit en betrouwbaarheid van waarschuwingen en adviezen neemt hierdoor toe. Daarmee neemt de noodzaak om de samenleving eerder en preciezer te waarschuwen en adviseren ook toe. En dan niet alleen voor extreem weer, ook aardbevingen, zonnestormen of toekomstig (extreem) weer maken daar onderdeel van uit '(multi hazard)'. In de periode 2020 – 2025 werkt het KNMI aan de realisatie van het Early Warning Centre (EWC), van waaruit adviezen en waarschuwingen op het terrein van meteorologie, klimatologie, seismologie en aardobservatie worden gegeven en producten optimaal worden toegesneden op de behoeften van afnemers en het publiek.

Om de ambities te realiseren is het nodig om de ICT integraal en fundamenteel op een hoger plan te brengen. Hiervoor is een I-strategie opgesteld waarvan de implementatie in 2020 als programma is gestart. De aanpak laat

zich vooral kenmerken door het iteratieve karakter en de intensieve samenwerking met de staande organisatie om de plannen direct in de praktijk te toetsen, bij te stellen en te borgen. De werkwijze wordt geleidelijk ontwikkeld naar het alleen nog maar Werken onder Architectuur.

Ook modernisering van de waarneeminfrastructuur wordt als een programma uitgevoerd (Modernisering Waarneeminfrastructuur (MWI)). De realisatiefase is in 2020 gestart. Een van de belangrijkste sporen is een aanbesteding voor een deel van de nieuwe waarneeminfrastructuur en parallel de opbouw van de organisatie voor doorontwikkeling en beheer. Voor het Vrijwillig Neerslag Meetnet (VNM) wordt een nieuwe tool ontwikkeld voor het verzamelen van data. Voor metingen op schepen (de zgn. VOS-vloot) zal de verzameling deelnemende schepen geoptimaliseerd worden. Op deze schepen zullen automatische meetssystemen worden geïnstalleerd die door het KNMI zijn ontwikkeld in samenwerking met buitenlandse partners.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 68 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 23 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>55.852</b>	<b>59.537</b>	<b>60.011</b>	<b>59.428</b>	<b>54.332</b>	<b>52.435</b>	<b>52.984</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>55.242</b>	<b>59.650</b>	<b>59.046</b>	<b>58.342</b>	<b>51.366</b>	<b>51.349</b>	<b>50.018</b>
Waarvan juridisch verplicht			100%				
1 Meteorologie en seismologie	33.607	38.452	42.326	40.959	40.771	39.684	35.350
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>32.763</b>	<b>35.112</b>	<b>38.986</b>	<b>37.619</b>	<b>37.431</b>	<b>36.344</b>	<b>32.010</b>
- Waarvan bijdrage aan meteorologie	31.490	33.059	36.933	36.025	35.836	34.749	30.415
- Waarvan bijdrage aan seismologie	1.273	1.010	1.011	942	943	943	943
- Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	0	1.043	1.042	652	652	652	652
<b>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</b>	<b>844</b>	<b>3.340</b>	<b>3.340</b>	<b>3.340</b>	<b>3.340</b>	<b>3.340</b>	<b>3.340</b>
- Contributie WMO (HGIS)	844	940	940	940	940	940	940
- Contributie ECMWF (HGIS)	0	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
2 Aardobservatie	21.635	21.198	16.720	17.383	10.595	11.665	14.668
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>21.635</b>	<b>21.198</b>	<b>16.720</b>	<b>17.383</b>	<b>10.595</b>	<b>11.665</b>	<b>14.668</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	21.635	21.198	16.720	17.383	10.595	11.665	14.668
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor de bijdrage aan het agentschap KNMI zijn volledig juridisch verplicht. De bijdrage aan het agentschap KNMI heeft een structureel karakter.

#### E. Toelichting op de financiële instrumenten

##### 1 Meteorologie en seismologie

##### Bijdrage aan agentschappen

##### KNMI Meteorologie

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;

- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatsscenario'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.

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

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS.

#### *WMO*

De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat.

#### *ECMWF*

Het Europees Centrum voor Weersverwachtingen op de Middellange Termijn (ECMWF), gevestigd in Reading, UK, is een intergouvernementele organisatie van 22 Europese lidstaten, waaronder Nederland. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten. Vanwege de Brexit is besloten om het Copernicus-gedeelte van het ECMWF naar het Europese vasteland te verplaatsen. Het is nog onduidelijk waar dit onderdeel zal worden gevestigd.

## **2 Aardobservatie**

### **Bijdrage aan agentschappen**

#### *KNMI*

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 Council vastgesteld.

De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. Deze begroting kende in de periode 2018-2022 een piek door het samenvallen van een aantal programma's. Vanaf 2023 wordt de begroting van EUMETSAT lager waardoor ook de hier begrote bedragen lager zijn. Echter, de contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar.

### 3.12 Artikel 24 Handhaving en Toezicht

#### A. Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

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). De werkzaamheden van de inspectie worden grotendeels gefinancierd via bijdragen vanuit lenW. Een deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit tarieven aan externe partijen.

De Autoriteit woningcorporaties als onderdeel van de ILT houdt namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties toezicht op de woningcorporaties. Dit toezicht wordt, met uitzondering van het toezicht op de naleving van de Wet normering topinkomens (WNT) gefinancierd via een jaarlijkse heffing op deze woningcorporaties. Het toezicht op de naleving van de WNT wordt uit de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gefinancierd.

Namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat wordt toezicht gehouden op het gebruik van gassen die invloed hebben op het klimaat. Naast ozonlaag afbrekende gassen zijn dit ook gassen die als broeikasgas worden bestempeld.

De ILT voert het toezicht uit en geeft vergunningen af voor de zogenaamde precursoren voor explosieven namens de Minister van Justitie en Veiligheid. Deze stoffen kunnen worden gebruikt om (terroristische) aanslagen te plegen. Verkoop ervan is door een vergunningstelsel beperkt.

##### (Doen) uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap ILT.

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- Toezicht door middel van inspecties / controles
- Het houden van audits
- Het afhandelen van incidenten / voorvallen
- Het doen van onderzoeken
- Vergunningverlening
- Afhandeling meldingen
- Afhandeling vragen

Een beschrijving van het uitvoeringsprogramma van de ILT is te vinden in het Meerjarenplan 2021 (MJP) dat in het najaar 2020 aan de Tweede Kamer wordt verzonden. In dit meerjarenplan wordt de Tweede Kamer ook verder geïnformeerd over het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties.

De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing.

Ontwikkelingen binnen en buiten de ILT zorgen ervoor dat het werk van de ILT de komende tijd zal veranderen. De snel veranderende wereld en (technologische) ontwikkelingen in de maatschappij vragen dat van de ILT. Maar ook de conclusies uit de parlementaire enquête over de Fyra en de vele taken van de ILT eisen dat de organisatie verandert. De ILT wil haar taken kunnen uitvoeren en daarbij voldoende flexibel worden en blijven om te kunnen meebewegen met nieuwe ontwikkelingen. De basis voor de verandering is:

- A. informatiegestuurd (data) werken en transparant over resultaten;
- B. selectieve en effectieve inzet gebaseerd op de hiervoor genoemde risicoanalyse;
- C. invulling geven aan reflectieve en signalerende functie;
- D. optimale dienst- en vergunningverlening en verbetering kostendekkendheid.

### **C. Beleidswijzigingen**

De ILT heeft in 2020 een meerjarig hogere bijdrage ontvangen. Met deze impuls is het aantal inspecteurs vanaf 2021 structureel verhoogd. Op basis van de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) worden de nieuwe medewerkers daar ingezet, waar het risico hoog is en waar de inzet vergroot moet worden om tot een voldoende niveau van toezicht te komen. De focus verschuift daarbij van reguliere werkzaamheden naar een meer programmatische aanpak. In het meerjarenplan 2021 van de ILT wordt verder ingegaan op de besteding van deze extra middelen.

## D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 69 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 24 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>134.798</b>	<b>129.980</b>	<b>130.431</b>	<b>128.748</b>	<b>129.269</b>	<b>129.048</b>	<b>129.328</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>134.798</b>	<b>129.980</b>	<b>130.431</b>	<b>128.748</b>	<b>129.269</b>	<b>129.048</b>	<b>129.328</b>
Waarvan juridisch verplicht			100%				
1 Handhaving en toezicht	134.798	129.980	130.431	128.748	129.269	129.048	129.328
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>134.798</b>	<b>129.980</b>	<b>130.431</b>	<b>128.748</b>	<b>129.269</b>	<b>129.048</b>	<b>129.328</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap ILT	134.798	129.980	130.431	128.748	129.269	129.048	129.328
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Budgetflexibiliteit

De uitgaven voor de bijdrage aan het agentschap ILT zijn volledig juridisch verplicht. De bijdrage aan het agentschap ILT heeft een structureel karakter.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Handhaving en toezicht

#### Bijdrage aan agentschappen

##### *Bijdrage aan agentschap ILT*

De werkzaamheden die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de hieronder weergegeven onderdelen. In het MJP 2021 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht. De ILT voert haar werkzaamheden uit op basis van de volgende verdeling:

- A. Programmatisch
- B. Niet-programmatisch
- C. Onderzoek en handhaving (incidenten)
- D. Optimale dienstverlening en vergunningverlening
- E. Autoriteit woningcorporaties

#### A. Programma's in 2020

De ILT zet haar middelen in op de taken met de grootste maatschappelijke risico's, zoals die met behulp van de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA) zijn berekend. De maatschappelijke vraagstukken vereisen steeds vaker een integrale in plaats van sectorale benadering waarbij ook rekening is gehouden met de technologische ontwikkelingen. De grootste maatschappelijke risico's worden als eerste programmatisch opgepakt. Deze nieuwe aanpak vraagt om samenwerking met collega's van beleid en van andere inspecties op basis van een gedegen informatiepositie, een efficiënte inzet van multidisciplinaire teams en de juiste middelen, gericht op het grootste maatschappelijke effect.

Op basis van IBRA, de wettelijke verplichtingen, de beleidsinzet en het beeld van verwachte toekomstige risico's breidt de ILT haar programmatische aanpak steeds verder uit. In 2021 lopen de volgende programma's:

1. Minder broeikasgassen
2. Duurzame producten
3. Bodem
4. Onjuiste verwerking afvalstoffen
5. Slim en veilig goederenvervoer over de weg
6. Schoon schip

7. Veilig en duurzaam Schiphol
8. Veiligheid op het spoor
9. Verstoring marktwerking bij taxivervoer
10. Optimaliseren dienst- en vergunningverlening
11. Regie en Toezicht op Externe Relaties en Producten
12. Legionella

Het programma 'Schiphol' is ingegeven door het politiek-bestuurlijk belang.

## **B. Niet-programmatisch werken**

### *Toezicht en opsporing*

Toezicht en opsporing is in 2021 voor een groot deel (nog) niet ondergebracht in de programma's. Het aantal taken dat de ILT via programma's uitvoert zal de komende jaren steeds verder uitbreiden waardoor de omvang van het niet-programmatische werk kleiner zal worden. Een aantal taken van de ILT zijn erg specifiek en een integrale programmatische aanpak waarbij meerdere taken worden gecombineerd in één plan ter bestrijding van een maatschappelijk risico heeft dan geen meerwaarde. Er zal dan ook altijd een deel van het niet-programmatische toezicht blijven bestaan.

Het toezicht blijft zich door de verbetering van de informatiepositie van de ILT, de samenwerking met overige toezichthouders, de innovaties zoals het datalab en de toepassing van nieuwe methoden en technologieën ontwikkelen.

De inlichtingen en opsporingsdienst (IOD) van de ILT richt zich, veelal samen met andere bijzondere opsporingsdiensten en afgestemd met het Openbaar Ministerie, op de aanpak van criminele en ondermijnende activiteiten op het gebied van milieu, transport en wonen.

### *Regie en toezicht op externe relaties en productie*

De ILT voert regie en houdt toezicht op ruim 1450 instellingen die een rol spelen in het stelsel van conformiteitsbeoordelingen binnen het werkveld van IenW. Het gaat daarbij om:

1. Door de Minister gemandateerde partijen,
2. ASBO's (Assessment body's). Conformiteitsbeoordelende instanties ten aanzien van personen, diensten, managementsystemen, producten en laboratoria,
3. NOBO's (Notifying Body's)
4. ZBO's (Zelfstandige bestuursorganen). Hieronder tevens de RWT's (Rechtspersonen met een wettelijke taak).

De inzet van de ILT richt zich op het verkrijgen van regie op het stelsel van conformiteitsbeoordelingen en het verbeteren van de governance van/op de gemandateerde instellingen. Gelet op de omvang van het toezichtsveld zal de ILT haar capaciteit risicogebaseerd inzetten op die terreinen waar het maatschappelijk effect het grootst is.

## **C. Onderzoek en Handhaving**

Nederland is veiliger, maar het voelt niet altijd zo. Dat is een van de uitkomsten uit de ILT-omgevingsanalyse. Incidenten, bijzondere gebeurtenissen en niet te voorspellen ontwikkelingen vinden plaats en leiden tot een heftige reactie in de samenleving. De ILT onderzoekt incidenten als handhaver en kan handelend optreden.



#### **D. Dienstverlening en Vergunningverlening**

De ILT werkt aan kostenefficiëncy door het optimaliseren en verzakelijken van de dienstverlening en de vergunningverlening. De ILT is altijd bereikbaar via haar meld- en informatiecentrum. Via de informatievoorziening op de website, de webcare, mediavoortlichting, afstemming met sectoren en branches en door middel van direct contact met het klantcontactcentrum. Het klantcontactcentrum van de ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving, bundelt die signalen en zet deze door in de organisatie. Via klanttevredenheidsonderzoeken meet de ILT de tevredenheid van klanten.

De ILT ontwikkelt zich op het gebied van vergunningverlening verder tot een organisatie die de aanvrager duidelijkheid, eenvoud en gemak biedt. Bij de verdere verbetering van haar dienst- en vergunningverlening richt de ILT zich op:

- Verhogen van de klantwaardering door duidelijkheid vooraf en transparantie tijdens de afhandeling;
- Optimalisering van het interne proces door vereenvoudiging, verdere digitalisering, hergebruik en minimalisering van doorlooptijden;
- De beoordeling van de aanvragen meer baseren op risico's.

#### **E. Autoriteit woningcorporaties**

De ambitie van de Autoriteit woningcorporaties (AW) is een bijdrage leveren aan het vertrouwen in een goede taakuitoefening door corporaties in het belang van de volkshuisvesting.

Met het centraal stellen van de informatiepositie en de daarbij horende versterking van de analyse- en kennisfunctie, zal de focus van het huidige instellingstoezicht zich op termijn verplaatsen naar thematisch toezicht. Dit kan resulteren in een publicatie of collectieve actie. Ook kan het aanleiding zijn voor verdieping van het (governance-)toezicht met als doel: het intern toezicht op deze aspecten versterken.

Jaarlijks zal de AW verkenningen en onderzoeken uitvoeren die de opmaat kunnen vormen voor thematisch toezicht.

Het vertrouwen in woningcorporaties vergroten doet de AW door in te zetten op:

1. Governance
2. Integriteit van beleid en beheer
3. Toezicht op rechtmatigheid
4. Naleving wet normering topinkomens
5. Toezicht op toewijzing in het kader van passendheid en staatssteun
6. Toezicht op kruissubsidiëring en overcompensatie
7. Corporaties onder verscherpt toezicht
8. Toezicht op Waarborgfonds Sociale Woningbouw
9. Toestemmingen ontheffingen en zienswijzen aanvragen corporaties
10. Voorlichting over de Woningwet

### 3.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering

#### A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

De samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de beleidsinhoudelijke beslissingen over hun verkeer- en vervoeraangelegenheden.

#### C. Beleidswijzigingen

Voor 2021 zijn er geen beleidswijzigingen.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 70 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 25 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>952.739</b>	<b>932.324</b>	<b>932.531</b>	<b>932.533</b>	<b>932.534</b>	<b>932.533</b>	<b>932.634</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>955.610</b>	<b>953.451</b>	<b>932.532</b>	<b>932.532</b>	<b>932.534</b>	<b>932.533</b>	<b>932.634</b>
Waarvan juridisch verplicht			100%				
1 Brede doeluitkering	955.610	953.451	932.532	932.532	932.534	932.533	932.634
<b>Brede doeluitkering</b>	<b>955.610</b>	<b>953.451</b>	<b>932.532</b>	<b>932.532</b>	<b>932.534</b>	<b>932.533</b>	<b>932.634</b>
- Bijdrage BDU	955.610	953.451	932.532	932.532	932.534	932.533	932.634
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

##### Budgetflexibiliteit

Conform de Wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

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

### **1. Brede doeluitkering**

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

### 3.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

#### A. Algemene doelstelling

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

#### B. Rol en verantwoordelijkheid

##### Financieren

Zaken die op het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk XII.

#### C. Beleidswijzigingen

Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

#### D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 71 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 26 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>6.010.410</b>	<b>6.433.208</b>	<b>14.368.592</b>	<b>7.492.065</b>	<b>8.731.272</b>	<b>8.008.204</b>	<b>8.065.834</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>6.010.410</b>	<b>6.432.359</b>	<b>14.366.592</b>	<b>7.488.065</b>	<b>8.730.272</b>	<b>8.008.154</b>	<b>8.065.834</b>
1 Bijdrage Investeringsfondsen	5.133.045	5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736
<b>Bijdrage aan het Infrastructuurfonds</b>	<b>5.133.045</b>	<b>5.597.916</b>	<b>13.312.853</b>	<b>6.370.804</b>	<b>7.371.706</b>	<b>6.729.130</b>	<b>6.637.736</b>
- Bijdrage IF	5.133.045	5.597.916	13.312.853	6.370.804	7.371.706	6.729.130	6.637.736
2 Bijdrage Investeringsfondsen	877.365	834.443	1.053.739	1.117.261	1.358.566	1.279.024	1.428.098
<b>Bijdrage aan het Deltafonds</b>	<b>877.365</b>	<b>834.443</b>	<b>1.053.739</b>	<b>1.117.261</b>	<b>1.358.566</b>	<b>1.279.024</b>	<b>1.428.098</b>
- Bijdrage DF	877.365	834.443	1.053.739	1.117.261	1.358.566	1.279.024	1.428.098
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Budgetflexibiliteit

De mate van budgetflexibiliteit is terug te vinden bij de afzonderlijke artikelen op de beide fondsen van lenW.

## E. Toelichting op de financiële instrumenten

### 1 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de begroting Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Tabel 72 Opbouw art.ond. 26.01 Bijdrage aan het IF (bedragen x € 1.000)

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034	
<b>12</b>	<b>Hoofdvraagstuk 12</b>																
12.01	Verkeersmiddelen	3.868	3.867	3.866	3.864	3.864	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	3.872	58.277	
	Beheer																
12.02	onderhoud en vervanging	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825	776.685	518.349	554.961	600.793	635.944	602.832	490.236	492.597	499.480	222.971	
12.03	Aanleg	465.568	745.934	743.323	256.378	292.299	140.363	810.657	575.428	590.710	221.565	848.277	22.323	225.706	100.368	182.869	
12.04	Geïntegreerde contractkosten PPS	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771	628.603	635.173	524.265	597.613	515.662	506.581	501.489	290.705	422.407	8.069.508	
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	678.149	691.595	647.934	641.324	616.891	622.043	557.151	552.050	558.634	554.234	554.234	554.209	554.209	554.687	8.892.178	
<b>13</b>	<b>Spoorwegen</b>																
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.282.350	1.299.003	1.298.972	1.501.570	1.141.281	946.732	256.749	317.006	124.137	148.223	260.299	290.458	328.591	492.683	643.897	3.119.951
13.03	Aanleg	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857	299.770	344.676	127.575	149.370	196.897	91.503	165.158	161	20.208	
13.04	Geïntegreerde contractkosten PPS	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639	172.945	176.309	156.990	89.321	89.484	42.301				1.758.912	
13.07	Rente en aflossing			9.990	147.000											7.156.990	
<b>14</b>	<b>Regionaal, lokale infrastructuur</b>																
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	73.250	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962	41.543	16.729	12.491						379.171	
14.02	Regionale Mob. Fondsen															0	
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid		30.516	1	47.476											77.993	
<b>15</b>	<b>Hoofdvraagstuk 15</b>																
15.01	Verkeersmiddelen	9.993	9.332	9.129	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	8.976	139.725	
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723	359.924	262.303	257.716	243.005	254.326	216.219	237.973	229.702	229.702	582.203	
15.03	Aanleg	73.296	205.279	307.824	246.952	198.701	193.408	264.670	219.487	180.357	155.665	126.919	98.393	92.937	100.937	28.000	

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
15.04	Geïntegreerde contractkosten PPS	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830	54.857	53.529	62.323	53.455	57.435	87.534	47.954	41.136	41.069	1.093.717
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682	316.623	317.969	320.702	320.704	320.704	320.704	320.704	320.704	3.030.098
<b>17</b>	<b>Megaprojecten</b> <b>Verkeer en</b> <b>Vervoer</b>	<b>321.708</b>	<b>154.024</b>	<b>477.389</b>	<b>622.575</b>	<b>500.342</b>	<b>700.280</b>	<b>820.462</b>	<b>669.038</b>	<b>389.389</b>	<b>618.066</b>	<b>341.453</b>	<b>209.792</b>	<b>218.502</b>	<b>50.792</b>	<b>10.006.103.812</b>
17.02	Betuweroete															
17.03	Hogesnelheids Zuid	4.420	3.116	0												7.536
17.06	Project Mainportoflot Rotterdam	10.744	60	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	50.792	69.294
17.07	ERMTS	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237	250.228	208.638	200.682	163.533	221.456	206.956	217.839	10.000	317.870
17.08	ZuidasDo Programma	105.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682	63.255	60.344	17.491	332.030					1.301.939
17.10	Hoogfrequentie Spoorvervoer	145	75.839	156.393	206.251	177.431	329.698	506.316	399.393	170.553	121.840	119.334	2.173			2.407.173
<b>18</b>	<b>Overige</b> <b>uitgaven en</b> <b>ontvangsten</b>	<b>–</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.706.345.458.345.457.393.907.420.553</b>
18.01	Saldo van de afgesloten rekeningen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	– 74.526
18.06	Externe veiligheid	5.644														5.644
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0														0
18.11	Investeringsruimte Nader toe te wijzen BenO en Vervanging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.12		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.706.345.458.345.457.393.907.489.435
18.15	Ramingsbijstelling en Kasschuif	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bedragen € x 1.000	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
<b>20</b>																
	<b>Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte</b>															
20.01	Verkenning	12	1.695	0	12.489	46.574	183.576	260.662	222.843	289.394	205.218					1.233.663
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	10.394												10.394
20.03	Reservering	106	232.979	88.248	79.914	5.000	55.000	55.000	156.400	252.500	105.000	105.000	124.000	106.700	106.050	1.624.797
20.04	Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	623.833
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	49	0	45.205	32.358	44.738	73.547	22.193	1.096	50.193	289	204	1.208
	<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>118</b>	<b>264.674</b>	<b>98.642</b>	<b>92.452</b>	<b>51.574</b>	<b>233.781</b>	<b>348.020</b>	<b>322.581</b>	<b>519.341</b>	<b>479.911</b>	<b>729.929</b>	<b>629.489</b>	<b>545.289</b>	<b>473.054</b>	<b>504.338</b>
																<b>422.289</b>

## 2 Bijdrage aan het Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de begroting Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord.

Tabel 73 Opbouw art.ond. 26.02 Bijdrage aan het DF (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2020 – 2034
<b>1</b>																
<b>Investeren in waterveiligheid</b>	<b>251.796</b>	<b>354.297</b>	<b>397.260</b>	<b>484.488</b>	<b>420.581</b>	<b>502.605</b>	<b>357.967</b>	<b>337.364</b>	<b>425.593</b>	<b>352.527</b>	<b>184.086</b>	<b>107.391</b>	<b>62.123</b>	<b>155.932</b>	<b>143.168</b>	<b>4.537.178</b>
Grote projecten waterveiligheid	153.978	123.174	97.422	96.424	955	11.726	23.735	13.051	71.802	0	0	0	8.951	0	0	601.218
Overige aanlegprojecten waterveiligheid	80.085	219.338	291.598	376.869	411.030	482.590	327.443	317.224	346.702	345.438	176.997	100.302	46.083	148.827	136.319	3.806.845
2.03	177.33	11.785	8.240	11.195	8.596	8.289	6.789	7.089	7.089	7.089	7.089	7.089	7.089	7.105	6.849	129.115
<b>2</b>																
<b>Investeren in zoetwatervoorziening</b>	<b>26.553</b>	<b>19.302</b>	<b>28.074</b>	<b>13.058</b>	<b>6.353</b>	<b>5.903</b>	<b>5.256</b>	<b>3.134</b>	<b>934</b>	<b>1.525</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>110.092</b>
Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	22.709	15.202	24.876	9.878	934	934	3.056	934	934	1.525	0	0	0	0	0	80.982
2.02	3.844	4.100	3.198	3.180	5.419	4.969	2.200	2.200	0	0	0	0	0	0	0	29.110
<b>3</b>																
<b>Beheer, onderhoud en vervangning</b>	<b>150.379</b>	<b>154.524</b>	<b>145.728</b>	<b>167.997</b>	<b>195.101</b>	<b>253.233</b>	<b>169.145</b>	<b>172.025</b>	<b>213.519</b>	<b>207.826</b>	<b>187.049</b>	<b>306.253</b>	<b>296.350</b>	<b>240.332</b>	<b>233.857</b>	<b>3.093.318</b>
Watermanagement	7.458	7.458	7.458	7.458	7.484	7.484	7.484	7.484	7.695	7.274	7.274	7.274	7.274	7.274	7.274	110.897
Beheer onderhoud en vervangning	142.921	147.066	138.270	160.539	187.617	245.749	161.661	164.330	206.245	200.552	179.775	298.979	289.076	233.058	226.583	2.982.421
<b>4</b>																
<b>Experimenteren cf. art. III Deltatwet</b>	<b>20.627</b>	<b>42.699</b>	<b>42.564</b>	<b>227.913</b>	<b>60.886</b>	<b>58.730</b>	<b>57.880</b>	<b>57.043</b>	<b>56.391</b>	<b>55.590</b>	<b>54.802</b>	<b>54.028</b>	<b>53.873</b>	<b>53.495</b>	<b>53.767</b>	<b>950.288</b>
GIV/PPS	20.627	42.699	42.564	227.913	60.886	58.730	57.880	57.043	56.391	55.590	54.802	54.028	53.873	53.495	53.767	950.288
<b>5</b>																
<b>Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven</b>	<b>307.089</b>	<b>352.173</b>	<b>371.339</b>	<b>368.358</b>	<b>441.598</b>	<b>490.951</b>	<b>478.299</b>	<b>577.557</b>	<b>439.113</b>	<b>403.795</b>	<b>555.395</b>	<b>599.470</b>	<b>533.470</b>	<b>760.843</b>	<b>845.197</b>	<b>7.524.647</b>
Apparaat	261.744	258.451	245.404	236.663	242.061	247.606	242.614	242.363	241.611	241.611	241.611	241.611	241.611	241.611	241.611	3.668.183
Overige uitgaven	33.856	74.581	69.601	67.555	67.799	67.900	66.150	67.686	64.177	63.859	63.859	63.859	63.859	63.819	63.819	962.379
Investeringsruimte	6.989	4.900	21.391	12.925	7.425	27.425	18.585	101.608	17.325	27.325	17.325	16.200	16.200	243.613	327.967	867.203
Reserveringen	4.500	14.241	34.943	51.215	124.313	148.020	150.950	165.900	116.000	71.000	232.600	277.800	211.800	211.800	211.800	2.026.882
<b>7</b>																
<b>Investeren in waterkwaliteit</b>	<b>77.999</b>	<b>130.744</b>	<b>132.296</b>	<b>96.752</b>	<b>154.505</b>	<b>116.676</b>	<b>114.340</b>	<b>109.357</b>	<b>21.000</b>	<b>21.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>976.669</b>
Real. progr. Kaderrichtlijn water	20.504	93.238	88.647	46.342	55.191	85.144	93.340	88.357	0	0	0	0	0	0	0	570.763
7.02	31.189	18.282	24.199	31.310	74.314	29.532	21.000	21.000	21.000	21.000	2.000	0	0	0	0	294.826
Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	26.306	19.224	19.450	19.100	25.000	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111.080
7.03	26.306	19.224	19.450	19.100	25.000	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111.080
<b>Totaal Uitgaven</b>	<b>834.443</b>	<b>1.053.739</b>	<b>1.117.261</b>	<b>1.358.566</b>	<b>1.279.024</b>	<b>1.428.098</b>	<b>1.182.887</b>	<b>1.256.480</b>	<b>1.156.550</b>	<b>1.042.263</b>	<b>983.332</b>	<b>1.067.142</b>	<b>945.816</b>	<b>1.210.602</b>	<b>1.275.989</b>	<b>17.192.192</b>



## 4. Niet-beleidsartikelen

### 4.1 Artikel 97 Algemeen Departement

#### A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

#### B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 74 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 97 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>142.070</b>	<b>76.434</b>	<b>41.876</b>	<b>42.310</b>	<b>47.056</b>	<b>47.496</b>	<b>47.680</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>79.742</b>	<b>85.016</b>	<b>56.945</b>	<b>56.131</b>	<b>56.351</b>	<b>56.641</b>	<b>56.675</b>
1 Algemeen departement	74.742	78.257	56.945	56.131	56.351	56.641	56.675
<b>Opdrachten</b>	<b>44.134</b>	<b>51.485</b>	<b>32.188</b>	<b>31.590</b>	<b>31.800</b>	<b>32.091</b>	<b>32.123</b>
- van A naar Beter	1.654	2.515	1.740	1.839	1.887	1.886	1.886
- Ext. juridische adv.	1.417	1.552	1.371	1.553	1.638	1.637	1.653
- Onderzoeken PBL	5.211	6.002	2.714	2.342	2.355	2.355	2.355
- Onderzoeken ANVS	3.208	4.249	3.745	3.752	3.808	3.808	3.809
- Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	7.684	7.295	7.270	7.273	7.272	7.272	7.274
- Regeringsvliegtuig	21.979	25.567	9.393	9.400	9.400	9.400	9.402
- Overige Opdrachten	2.981	4.305	5.955	5.431	5.440	5.733	5.744
<b>Subsidies</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>724</b>	<b>502</b>	<b>502</b>	<b>502</b>	<b>502</b>
<b>Bijdrage aan agentschappen</b>	<b>24.481</b>	<b>25.772</b>	<b>24.033</b>	<b>24.039</b>	<b>24.049</b>	<b>24.048</b>	<b>24.050</b>
- Waarvan bijdrage aan agentschap ILT	12.718	13.118	13.116	13.120	13.125	13.125	13.126
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	2.583	2.608	218	218	218	218	218
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.706	2.806	2.809	2.811	2.814	2.813	2.813
- Overige Bijdragen aan agentschappen	6.474	7.240	7.890	7.890	7.892	7.892	7.893
<b>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</b>	<b>5.127</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- StAB	5.127	0	0	0	0	0	0
2 Sanering Thermphos	5.000	6.759	0	0	0	0	0
<b>Subsidies</b>	<b>5.000</b>	<b>6.759</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Sanering Thermphos	5.000	6.759	0	0	0	0	0
<b>Ontvangsten</b>	<b>944</b>	<b>2.895</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>	<b>1.101</b>

#### C. Toelichting op de financiële instrumenten

##### 1 Algemeen departement

###### Opdrachten

###### *Van A naar Beter*

Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publieks-campagne van A naar Beter.

###### *Externe juridische advisering*

Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven door de

Bestuurskern. Dit om de kwaliteit te bewaken en tevens wordt hiermee voorkomen dat er meerdere malen vanuit verschillende diensten dezelfde vragen worden uitgezet.

#### *Onderzoeken PBL*

Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL ([www.pbl.nl](http://www.pbl.nl)).

#### *Onderzoeken ANVS*

Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties (waaronder de dienstverlening door agentschappen) inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.

#### *Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)*

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. Tijdens een (dreigende) crisis coördineert het DCC-lenW de informatievoorziening binnen het ministerie op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat en is het DCC verantwoordelijk voor het crisisbeheersingsproces. Het beleid op het gebied van crisisbeheersing is het laatste decennium flink in ontwikkeling. Dit is vooral veroorzaakt door de opkomst van andere crisisvormen (terreuraanslagen, extreme weersomstandigheden en infectieziekten), door de internationale dimensies van crises en de verantwoordelijkheid voor nucleaire crisisbeheersing.

#### *Regeringsvliegtuig*

Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud, exploitatie en aanschaf van het regeringsvliegtuig.

#### *Overig opdrachten*

Dit betreft uitgaven voor corporate communicatie, voor opdrachten op het gebied van Kennis, Innovatie en Strategie (KIS) en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is.

#### **Subsidies**

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die lenW verstrekt, met name aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma SURF (Smart Urban Regions in the Future), Urban Futures en het programma Duurzame Logistiek.

#### **Bijdrage aan agentschappen**

##### *ILT*

De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing. Dit wordt veroorzaakt door tarieven, waarvan het bij ministeriële regeling vastgestelde bedrag lager is dan de werkelijke kosten van de vergunningverlening en door vergunningverlenende activiteiten van ILT

waarvoor geen tarief is vastgesteld, waardoor de betreffende aanvragers van vergunningen de kosten van de aanvraag niet aan ILT hoeven te vergoeden. De vastgestelde tarieven worden in de Staatscourant gepubliceerd.

#### *KNMI*

Dit betreft de bijdrage aan het KNMI voor afname van meteorologische producten en diensten relevant voor de uitvoering van diverse taken door RWS waaronder gladheidbestrijding en afname van maatwerk dienstverlening door ANVS.

#### *RWS*

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

#### *Overige*

Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als beleidsondersteuning bij stralingsbescherming, ondersteuning bij stralingsinspecties, 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.

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

##### *StAB*

Met ingang van 2020 is de subsidiëring en ministeriële verantwoordelijkheid van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB) overgegaan van het Ministerie van IenW naar het Ministerie van J&V.

#### **2 Sanering Thermphos**

##### **Subsidies**

Naar aanleiding van het kabinetsbesluit in 2017 is in 2018 besloten dat het Rijk een bijdrage van maximaal € 27,7 miljoen levert bij de sanering van voormalig bedrijventerrein Thermphos, waarbij IenW als beleidsverantwoordelijk departement is aangesteld.

Dit bedrag heeft betrekking op de verlening van een subsidie voor de sanering van de opstallen en het terrein van het voormalige bedrijf Thermphos aan de uitvoerende partij. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde subsidieverlening als bedoeld in artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht

##### **Ontvangsten**

Hierop worden de ontvangsten geraamd die IenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

## 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 Inspectie Leefomgeving en Transport, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat. 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 van beleid

Tabel 75 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 98 (bedragen x € 1.000)							
Apparaat Kerndepartement	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>329.738</b>	<b>351.003</b>	<b>327.912</b>	<b>324.034</b>	<b>321.575</b>	<b>320.714</b>	<b>312.779</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>317.541</b>	<b>363.018</b>	<b>335.315</b>	<b>328.528</b>	<b>321.571</b>	<b>320.710</b>	<b>312.768</b>
1 Personeel	236.880	268.480	244.156	235.394	230.023	228.994	223.784
- Waarvan eigen personeel	204.931	230.475	218.170	214.720	213.769	213.196	209.540
- Waarvan externe inhuur	25.722	31.057	19.210	14.517	10.064	9.661	8.107
- Waarvan overige personele uitgaven	6.227	6.948	6.776	6.157	6.190	6.137	6.137
2 Materieel	80.661	94.538	91.159	93.134	91.548	91.716	88.984
- Waarvan ICT	21.495	29.988	24.845	24.953	21.827	21.354	21.247
- Waarvan bijdrage aan SSO's	50.308	47.724	42.952	43.941	43.990	43.999	44.007
- Waarvan overige materiële uitgaven	8.858	16.826	23.362	24.240	25.731	26.363	23.730
<b>Ontvangsten</b>	<b>21.274</b>	<b>11.808</b>	<b>8.297</b>	<b>7.778</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>	<b>5.430</b>

### C. Toelichting op de financiële instrumenten

#### 1 Personele uitgaven

Dit betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

##### *Eigen personeel*

Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.

- Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.
- Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching,

training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenementen, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

#### *Externe inhuur*

Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor onder andere ICT-dienstverlening, de programma's Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.

#### *Overige personele uitgaven*

De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgeld en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

## **2 Materiële uitgaven**

#### *ICT*

Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.

#### *Bijdrage aan SSO's*

De bijdrage aan de Shared Service Organisaties (SSO's) betreft onder andere SSC-ICT, FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.

#### *Overige materiële uitgaven*

Dit betreft materiële uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

**Tabel 76 Apparaatsuitgaven per dienstonderdeel van de Bestuurskern (x € 1.000)**

Beleidsterrein/Directoraat Generaal/artikel	2021
<b>Totaal apparaat</b>	<b>335.315</b>
Directoraat-Generaal Mobiliteit	41.586
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	30.153
Directoraat-Generaal Water en Bodem	20.097
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	24.889
Beleids- en Bestuursondersteuning	35.266
Financiën en Bedrijfsvoering	138.052
- Waarvan lenW-brede apparaatsuitgaven	84.902
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	19.576
Planbureau voor de Leefomgeving	25.696

## D. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 77 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en zbo's/rwt's (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Totaal apparaatsuitgaven ministerie</b>	<b>1.700.359</b>	<b>1.874.877</b>	<b>1.843.409</b>	<b>1.818.305</b>	<b>1.798.639</b>	<b>1.787.069</b>	<b>1.773.714</b>
Kerndepartement	317.541	363.018	335.315	328.528	321.571	320.710	312.768
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's</b>	<b>5.127</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
ProRail	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
StAB	5.127	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal apparaatskosten Agentschappen</b>	<b>1.377.691</b>	<b>1.511.859</b>	<b>1.508.094</b>	<b>1.489.777</b>	<b>1.477.068</b>	<b>1.466.359</b>	<b>1.460.946</b>
RWS	1.162.277	1.256.139	1.259.879	1.244.361	1.230.247	1.220.845	1.219.766
ILT	153.196	187.342	176.086	174.155	174.680	174.460	174.460
KNMI	62.218	68.378	72.129	71.261	72.141	71.054	66.720

Tabel 78 Invulling taakstelling (bedragen x € 1.000)

	2016	2017	2018	Structureel
<b>Departementale taakstelling (totaal)</b>	<b>- 43.000</b>	<b>- 98.000</b>	<b>- 119.000</b>	<b>- 119.000</b>
<b>Kerndepartement</b>	<b>- 15.138</b>	<b>- 40.807</b>	<b>- 37.320</b>	<b>- 37.320</b>
<b>Agentschappen</b>				
Nea	- 90	- 180	- 269	- 269
KNMI	- 261	- 519	- 777	- 777
ILT	- 1.726	- 3.430	- 5.135	- 5.135
RWS	- 18.289	- 37.972	- 53.100	- 53.100
<b>Totaal agentschappen</b>	<b>- 20366</b>	<b>- 42101</b>	<b>- 59281</b>	<b>- 59281</b>
<b>ZBO's</b>				
Kadaster	- 310	- 618	- 924	- 924
<b>Totaal ZBO's</b>	<b>- 310</b>	<b>- 618</b>	<b>- 924</b>	<b>- 924</b>
<b>Overig</b>				
RIVM	- 361	- 824	- 1.000	- 1.000
Prorail	- 6.825	- 13.650	- 20.475	- 20.475
<b>Totaal overig</b>	<b>- 7186</b>	<b>- 14474</b>	<b>- 21475</b>	<b>- 21475</b>

### 4.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld

#### A. Algemene doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient hoofdzakelijk als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW begroting, zoals loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

#### B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 79 Tabel Budgettaire gevolgen van beleid art. 99 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verplichtingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Uitgaven</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
1 Nominaal en onvoorzien	0	0	0	0	0	0	0
<b>Onvoorzien</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ontvangsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 5. Begroting agentschappen

### 5.1 Agentschap Rijkswaterstaat

#### Introductie

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS beheert en ontwikkelt de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zet in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werkt RWS aan een land dat beschermd is tegen overstromingen, waar voldoende groen is en voldoende en schoon water. En waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn-) beleidsdoelstellingen en kaders die door IenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

#### Producten en diensten

RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- Verkeersmanagement: het inzetten van instrumenten en hulpmiddelen om vraag en aanbod op elk moment zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en om het verkeersaanbod zo goed mogelijk af te wikkelen. Het betreft vooral bediening van objecten als bruggen en sluizen, verstrekken van route-informatie en incidentmanagement.
- Watermanagement: reguleren van de hoeveelheden water in het hoofdwatersysteem en van de kwaliteit daarvan, door het hanteren van de te onderscheiden categorieën «vasthouden/bergen/afvoeren» en «schoonhouden/scheiden/zuiveren».
- Beheer, onderhoud en vervanging: instandhouding van objecten en areaal op een vooruitstrevende, toekomstgerichte manier, gericht op het ook in technische zin steeds verder ontwikkelen van het netwerk of systeem.
- Aanleg: dit betreft investeringen om de functionaliteit van het netwerk te vergroten. Nieuwe verbindingen of verbreding van bestaande. Sleutelwoord: capaciteitsvergroting.
- Beleidsondersteuning en -advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis, expertise en materieel: ten behoeve van beleidsondersteuning en -advisering, milieu en leefomgeving, grote (aanleg)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.



Tabel 80 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Baten</b>							
Omzet	2.757.301	3.056.843	3.132.829	2.612.853	2.548.451	2.513.320	2.588.588
- waarvan omzet moederdepartement	2.466.663	2.573.504	2.547.067	2.340.689	2.281.899	2.249.575	2.324.843
- waarvan overige departementen	66.107	74.634	73.134	73.134	67.522	64.715	64.715
- waarvan omzet derden	217.087	205.572	199.030	199.030	199.030	199.030	199.030
- waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	7.444	203.133	313.598	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	3.595	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	4.083	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Rentebaten	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>2.764.979</b>	<b>3.059.843</b>	<b>3.135.829</b>	<b>2.615.853</b>	<b>2.551.451</b>	<b>2.516.320</b>	<b>2.591.588</b>
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten	1.162.277	1.256.550	1.259.879	1.244.361	1.230.247	1.220.845	1.219.766
Personele kosten	922.573	997.521	1.002.633	985.828	973.827	966.612	966.612
- waarvan eigen personeel	837.750	907.677	919.847	904.429	897.536	895.011	895.011
- waarvan inhuur externen	84.823	89.844	82.786	81.399	76.291	71.601	71.601
- waarvan overige personele kosten	0	0	0	0	0	0	0
Materiële kosten	239.704	259.029	257.246	258.533	256.420	254.233	253.154
- waarvan apparaat ICT	37.120	38.711	39.261	38.667	38.501	38.501	38.501
- waarvan bijdrage aan SSO's	64.178	66.928	67.880	66.853	66.565	66.565	66.565
- waarvan overige materiële kosten	138.406	153.390	150.105	153.013	151.354	149.167	148.088
Beheer en Onderhoud	1.550.857	1.771.744	1.846.320	1.342.020	1.290.021	1.263.276	1.337.617
Afschrijvingskosten	24.308	21.027	19.097	18.863	20.499	21.447	23.276
Materieel	23.605	20.617	19.097	18.863	20.499	21.447	23.276
- waarvan apparaat ICT	4.847	5.610	5.271	5.021	4.918	4.616	4.369
- waarvan overige materiële afschrijvingskosten	18.758	15.007	13.826	13.842	15.581	16.831	18.907
Immaterieel	703	410	0	0	0	0	0
Dotaties voorzieningen	4.831	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800	3.800
Overige kosten	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere lasten	198	0	0	0	0	0	0
Rentelasten	771	745	756	832	907	975	1.152
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.743.242</b>	<b>3.053.866</b>	<b>3.129.852</b>	<b>2.609.876</b>	<b>2.545.474</b>	<b>2.510.343</b>	<b>2.585.611</b>
<b>Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening</b>	<b>21.737</b>	<b>5.977</b>	<b>5.977</b>	<b>5.977</b>	<b>5.977</b>	<b>5.977</b>	<b>5.977</b>
Agentschapsdeel Vpb-lasten	- 23.155	130	130	130	130	130	130
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>44.892</b>	<b>5.847</b>	<b>5.847</b>	<b>5.847</b>	<b>5.847</b>	<b>5.847</b>	<b>5.847</b>
Dotatie aan reserve Rijksrederij	10.182	5.847	5.847	5.847	5.847	5.847	5.847
<b>Te verdelen resultaat</b>	<b>34.710</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting

### Baten

#### Omzet

##### Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement bestaat uit een apparaatsdeel en een programmadeel. Het apparaatsdeel dient ter dekking van de interne kosten van RWS (apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten) die verband houden met verkeers- en watermanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg en beleidsondersteuning en –adviesing. Het programmadeel dient ter dekking van de externe productkosten voor

verkeers- en watermanagement, beheer en onderhoud, verkenningen en planuitwerkingen, servicepakketten, landelijke taken, Caribisch Nederland en Omgevingswet.

Tabel 81 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Agentschapsbijdrage Deltafonds</b>	<b>489.255</b>	<b>467.102</b>	<b>443.673</b>	<b>453.931</b>	<b>451.291</b>	<b>507.087</b>
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	546	546	427	427	427	427
Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	128.058	136.944	131.913	152.766	144.744	194.864
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	335.577	329.161	311.133	300.448	306.120	311.796
Artikel 7 Waterkwaliteit	25.074	451	200	290		
<b>Agentschapsbijdrage Infrastructuurfonds</b>	<b>2.017.667</b>	<b>2.022.681</b>	<b>1.841.419</b>	<b>1.778.781</b>	<b>1.749.098</b>	<b>1.768.990</b>
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.314.561	1.371.946	1.225.628	1.186.706	1.158.409	1.191.037
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	703.106	650.735	615.791	592.075	590.689	577.953
<b>Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII</b>	<b>61.582</b>	<b>52.284</b>	<b>50.597</b>	<b>44.187</b>	<b>44.186</b>	<b>43.766</b>
Artikel 11 Waterkwaliteit	14.490	14.365	14.366	14.366	14.366	14.366
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	6.881	5.696	5.542	3.737	3.737	3.737
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	12.007	7.464	7.203	7.198	7.198	7.198
Artikel 16 Spoor	832	823	826	830	830	830
Artikel 17 Luchtvaart	6.960	6.463	5.165	52	52	52
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	1.454	1.454	1.455	1.950	1.950	1.530
Artikel 19 Klimaat	326	142	142	142	142	142
Artikel 20 Lucht en geluid	2.111	1.580	1.599	1.610	1.610	1.610
Artikel 21 Duurzaamheid	8.537	7.497	7.497	7.497	7.497	7.497
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	5.178	3.991	3.991	3.991	3.991	3.991
Artikel 97 Algemeen departement	2.806	2.809	2.811	2.814	2.813	2.813
<b>Overige omzet lenW</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>
<b>Totaal</b>	<b>2.573.504</b>	<b>2.547.067</b>	<b>2.340.689</b>	<b>2.281.899</b>	<b>2.249.575</b>	<b>2.324.843</b>
Van totaal omzet lenW						
*apparaat (interne kosten)	1.164.469	1.171.679	1.156.003	1.147.122	1.140.497	1.141.424
*programma (externe productkosten)	1.409.035	1.375.388	1.184.686	1.134.777	1.109.078	1.183.419

#### Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft met name betrekking op:

- Vergoedingen van het ministerie van Defensie, het ministerie van Financiën en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij.
- Vergoedingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en 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 Economische Zaken en Klimaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en -advisering en de bijbehorende externe productkosten.

Tabel 82 Specificatie omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Rijksrederij	27.938	27.938	27.938	27.938	27.938	27.938
Omgevingswet	25.257	25.257	25.257	19.645	16.838	16.838
Werken voor en met Partners	11.500	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Beleids­onder­steuning en -advise­ring (BOA)	7.939	7.939	7.939	7.939	7.939	7.939
Overig	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
<b>Totaal</b>	<b>74.634</b>	<b>73.134</b>	<b>73.134</b>	<b>67.522</b>	<b>64.715</b>	<b>64.715</b>

#### Omzet derden

De omzet derden heeft met name betrekking op:

- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van het beheer en onderhoud van de infrastructuur.
- Uitkeringen van verzekeraars in het kader van Schaderijden en Schadevaren ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.
- Ontvangsten uit de pacht van benzinestations, de ingebruikgeving van RWS areaal (huur, pacht) en incidentele verloop van RWS areaal. Deze ontvangsten worden via het Rijkvastgoedbedrijf (RVB) ontvangen.
- Opbrengsten voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) en de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)
- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en bedrijven voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
- Opbrengsten uit vergunningverlening in het kader van de Waterwet.

Tabel 83 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Beheer en Onderhoud	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000
Schaderijden en Schadevaren	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Rijkvastgoedbedrijf (RVB)	51.200	51.200	51.200	51.200	51.200	51.200
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	25.500	22.200	22.200	22.200	22.200	22.200
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	5.772	3.530	3.530	3.530	3.530	3.530
Werken voor en met Partners	16.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Waterwet	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
Overig	14.100	14.100	14.100	14.100	14.100	14.100
<b>Totaal</b>	<b>205.572</b>	<b>199.030</b>	<b>199.030</b>	<b>199.030</b>	<b>199.030</b>	<b>199.030</b>

#### Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

RWS is een agentschap met een baten-lasten administratie. Bij de instelling van het agentschap is met het ministerie van Financiën afgesproken dat RWS geen resultaat (verlies of winst) mag behalen op de kosten die worden gemaakt voor activiteiten die door de markt worden verricht. De middelen die aan het einde van een boekjaar over zijn of tekort worden gekomen, worden op de balans van RWS verantwoord onder de benaming Nog Uit Te

voeren Werkzaamheden (NUTW). Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Infrastructuurfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. De omvang van deze balanspost wordt aan het eind van ieder jaar bepaald door de kosten in dat jaar van de omzet af te trekken. De balanspost wordt in volgende jaren weer aan de omzet toegevoegd. De NUTW per ultimo 2019 bedraagt per saldo € 516,7 miljoen. In bijlage 4 «Instandhouding» van de begrotingen 2021 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW per ultimo 2019 weergegeven.

#### Bijzondere baten

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

#### Lasten

##### Apparaatskosten

##### Personele kosten

Tabel 84 Specificatie personele kosten						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal fte	9.513	9.434	9.290	9.250	9.250	9.250
Eigen Personele kosten (x € 1.000)	910.978	919.847	904.429	897.536	895.011	895.011
Inhuur (x € 1.000)	86.543	82.786	81.399	76.291	71.601	71.601

Het aantal FTE is ten opzichte van de begroting 2020 met name gewijzigd als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

#### Capaciteit RWS

- Tussen IenW en RWS is afgesproken om de capaciteit exclusief tijdelijke opdrachten te verhogen naar 9.100 FTE in 2020 en 9.200 FTE in 2021 t/m 2025. Dit betekent een verhoging van de formatie met 138 FTE in 2020 oplopend naar 984 FTE in 2025.

#### Omzetting inhuur – formatie Rijksrederij

- Een deel van de inhuur van personeel op kerntaken bij de Rijksrederij wordt omgezet naar vaste formatie (eigen personeel). Dit betekent een structurele verhoging van de formatie met 50 FTE bovenop de eerder afgesproken 9.200 FTE.

#### Cyber Security

- Om de Cyber Security op de netwerken te verbeteren zijn 53 FTE in 2020 en 51 FTE in 2021 aan RWS toegekend.

#### Banenafpraak arbeidsbeperkten

- De formatie in 2020 is met 125 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafpraak.

### *Eigen personeel*

De kracht van Rijkswaterstaat ligt in de zakelijke en professionele wijze waarop het zijn kerntaken uitvoert. Om daarop te kunnen sturen is gedefinieerd welke taken RWS met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en welke taken aan de markt worden overgelaten (de niet-kerntaken).

De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (niet-kerntaken).

### *Inhuur apparaat (kerntaken)*

RWS streeft ernaar om de inhuur van externen op kerntaken zoveel mogelijk te beperken vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen. Inhuur op kerntaken vindt in beginsel alleen plaats als er sprake is van piekbelasting in de directe productie of in geval van onderbezetting, ziekte of vervanging. Inhuur op kerntaken kan ook een keuze zijn als vanuit de arbeidsmarkt hele specifieke kennis/specialisme niet kan worden aangetrokken. Door een aantal maatregelen daalt de inhuur op kerntaken de komende jaren:

- extra inzet op het werven van voldoende gekwalificeerd eigen personeel en versnelling van het wervingsproces om vacatures zo snel mogelijk in te vullen;
- een flexibele interne pool om snel interne inzet te kunnen organiseren;
- versterking van cruciale kennis binnen de organisatie is geborgd met interne loopbaanontwikkeling.

### *Inhuur programma (niet-kerntaken)*

Gelet op de omvang van de productieopgave van RWS blijft de inhuur op taken die bij de markt zijn belegd (de niet-kerntaken) substantieel. Voor het betrekken van externe capaciteit op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten zal worden gedaan, tenzij dat om inhoudelijke of aansturingsredenen niet doelmatig is.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op de post beheer en onderhoud in deze agentschapsbegroting en de artikelonderdelen aanleg en vervanging en renovatie in de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Tabel 85 Specificatie inhuur (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Apparaat (kerntaken)	89.844	82.786	81.399	76.291	71.601	71.601
Programma (niet-kerntaken)	108.255	107.346	105.716	105.258	105.258	105.258
<b>Totaal</b>	<b>198.099</b>	<b>190.132</b>	<b>187.115</b>	<b>181.549</b>	<b>176.859</b>	<b>176.859</b>

### **Materiële kosten**

De materiële kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiële kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's weginsecteurs).

### Beheer en onderhoud

Op deze post worden de externe productkosten voor verkeers- en watermanagement, beheer en onderhoud, servicepakketten, verkenningen en planuitwerkingen, landelijke taken, waterkwaliteitsprojecten, Caribisch Nederland, Omgevingswet en beleidsondersteuning- en advisering verantwoord.

### Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

### Dotatie voorzieningen

Dit betreft de dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen.

### Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Tabel 86 Kasstroomoverzicht over het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen</b>	<b>772.238</b>	<b>758.654</b>	<b>551.288</b>	<b>256.265</b>	<b>274.453</b>	<b>292.223</b>	<b>301.052</b>
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	2.753.589	2.856.710	2.822.231	2.615.853	2.551.451	2.516.320	2.591.588
-/- uitgaven operationele kasstroom	- 2.756.018	- 3.029.169	- 3.107.085	- 2.587.343	- 2.521.305	- 2.485.226	- 2.558.665
<b>2 Totaal operationele kasstroom</b>	<b>- 2.429</b>	<b>- 172.459</b>	<b>- 284.854</b>	<b>28.510</b>	<b>30.146</b>	<b>31.094</b>	<b>32.923</b>
-/- totaal investeringen	- 19.781	- 25.543	- 38.314	- 43.562	- 49.184	- 58.820	- 74.802
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	1.106						
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 18.675</b>	<b>- 25.543</b>	<b>- 38.314</b>	<b>- 43.562</b>	<b>- 49.184</b>	<b>- 58.820</b>	<b>- 74.802</b>
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	- 1.043	- 25.941					
+/- eenmalige storting door het moederdepartement	8.600	8.600	8.600	8.500	8.500	0	0
-/- aflossingen op leningen	- 17.127	- 16.293	- 16.855	- 16.640	- 18.412	- 19.325	- 20.925
+/- beroep op leenfaciliteit	17.090	24.270	36.400	41.380	46.720	55.880	71.062
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>7.520</b>	<b>- 9.364</b>	<b>28.145</b>	<b>33.240</b>	<b>36.808</b>	<b>36.555</b>	<b>50.137</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>758.654</b>	<b>551.288</b>	<b>256.265</b>	<b>274.453</b>	<b>292.223</b>	<b>301.052</b>	<b>309.310</b>

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

#### Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De nieuwe investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS. De hogere investeringen vanaf 2021 worden met name veroorzaakt door de investeringen in de steunpunten van RWS en het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij.

#### Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen. Daarnaast wordt in de begroting van het agentschap rekening gehouden met de aflossing op deze leenfaciliteit. De storting door moederdepartement betreft

de aflossing van de langlopende vordering die RWS heeft op het moederdepartement. In 2020 is het surplus Eigen Vermogen (€ 25,9 miljoen) teruggestort naar het moederdepartement.

**Tabel 87** Overzicht doelmatigheidsindicatoren

Omschrijving	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1)</b>							
<i>Hoofdwegennet</i>	27,61	28,55	28,95	28,81	29,48	29,68	29,73
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	27,48	28,24	28,26	28,18	28,84	28,86	28,89
<i>Hoofdwatersystemen</i>	1,31	1,34	1,33	1,33	1,34	1,34	1,34
<b>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</b>							
<i>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</i>	26%	25%	22%	27%	24%	27%	27%
<b>Tarief per FTE (bedragen x € 1)</b>							
<i>Tarief per FTE</i>	130.335	128.627	130.173	130.494	130.101	129.385	129.485
<b>Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)</b>							
<i>Hoofdwatersystemen</i>	497.471	522.704	516.091	443.673	453.931	451.291	507.087
<i>Hoofdwegennet</i>	1.338.431	1.424.110	1.553.886	1.225.628	1.186.706	1.158.409	1.191.037
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	593.652	755.025	721.039	615.791	592.075	590.689	577.953
<i>Overig</i>	44.553	74.798	69.649	55.597	49.187	49.186	48.766
<b>TOTAAL</b>	<b>2.474.107</b>	<b>2.776.637</b>	<b>2.860.665</b>	<b>2.340.689</b>	<b>2.281.899</b>	<b>2.249.575</b>	<b>2.324.843</b>
<b>Bezetting</b>							
<i>FTE formatie*</i>	9.333	9.513	9.434	9.290	9.250	9.250	9.250
<i>% overhead</i>	13,60%	13%	13%	13%	13%	13%	13%
<b>Exploitatiesaldo (% van de baten)</b>							
<i>Exploitatiesaldo (% van de baten)</i>	1,60%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%	0,20%
<b>Gebruikerstevredenheid</b>							
Publieksgerichtheid		70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWS		70%	70%	70%	70%	70%	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	88%	80%	80%	80%	80%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVVN	74%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
<b>Ontwikkeling PIN-waarden</b>							
<i>Hoofdwatersystemen</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	100	100	100	100	100	100	100

\*Voor het jaar 2019 is de bezetting opgenomen.

#### **Apparaatskosten per eenheid areaal**

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van RWS maakt voor verkeersmanagement en beheer en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal.

#### **Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet**

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (zowel BLS als GVKA) van RWS.

**Tarief per FTE**

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiele kosten, afschrijvingskosten en rentelasten) per formatieve ambtelijke FTE.

**Omzet agentschap per productgroep**

In de tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de omzet nog uit te voeren werkzaamheden) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

**Bezetting**

FTE formatie: deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van RWS zich ontwikkelt.

Percentage overhead: deze indicator geeft aan welk deel van het ambtelijke personeel (in FTE) binnen RWS zich bezig houdt met de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering bevat alle processen die ondersteunend zijn aan de organisatie. Het streven is daarbij voortdurend een optimale kwalitatieve en kwantitatieve omvang van de bedrijfsvoering.

**Exploitatiesaldo (% van de baten)**

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten.

**Gebruikerstevredenheid**

Publieksgerichtheid: deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers en partners over RWS zijn als publieke dienstverlenende organisatie. Dan gaat het over zaken als «luisteren; verwachtingenmanagement; aanspreekbaarheid; houding en gedrag en de wijze waarop wij communiceren».

Gebruikerstevredenheid (per netwerk): deze indicator geeft aan hoe tevreden onze gebruikers over de kwaliteit van de drie netwerken zijn. Denk daarbij aan veiligheid, doorstroming; kwaliteit infrastructuur en tijdige en betrouwbare informatievoorziening (gekoppeld aan de netwerken).

**Ontwikkeling PIN-waarden**

De ontwikkeling van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) geeft een beeld hoe de ontwikkeling is in de toestand van het door RWS beheerde areaal. Het weergegeven cijfer betreft een index ten opzichte van het jaar 2018. De bijlage instandhouding bij de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds biedt inzicht in instandhouding en de gehanteerde PIN-waarden.



## 5.2 Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport

### Introductie

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, uitvoering en toezicht. Het formuleren van beleid en wet- en regelgeving is primair belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De toezichthoudende taken zijn bij IenW belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT voert ook taken uit namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Justitie en Veiligheid.

### Producten en diensten

De producten en diensten van de ILT betreffen de toelating op de markt (vergunningen) en vervolgens de handhaving van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt. De ILT gaat steeds meer in programma's werken, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden verschillende instrumenten ingezet: van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing. In 2021 lopen de volgende programma's gebaseerd op IBRA:

1. Minder broeikasgassen
2. Duurzame producten
3. Bodem
4. Onjuiste verwerking afvalstoffen
5. Slim en veilig goederenvervoer over de weg
6. Schoon schip
7. Veilig en duurzaam Schiphol
8. Veiligheid op het spoor
9. Verstoring marktwerking bij taxivervoer
10. Optimaliseren dienst- en vergunningverlening
11. Regie en Toezicht op Externe Relaties en Producten
12. Legionella

Een nadere toelichting op deze programma's is te vinden in het Meerjarenplan 2021.

#### 1. Vergunningverlening

Nieuwe toetreders tot een markt moeten aantonen dat ze aan de wettelijke eisen voldoen. Wordt daar aan voldaan, dan verleent de ILT één of meer vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt door die keuze veiligheidseisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag het bedrijf niet handelen.

#### 2. Handhaving

Het handhaven van wet- en regelgeving geschiedt door middel van dienstverlening, toezicht en opsporing. Het zwaartepunt van de inspectieactiviteiten ligt op het terrein van het toezicht. De ILT kent de volgende toezichtsvormen:

- Objectinspecties;
- Administratiecontroles;
- Audits;
- Dienstverlening (meldingen, vragen)

### 3. Incident- en ongevalsonderzoek

Ongevallenonderzoek is bij ernstige ongevallen opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In voorkomende gevallen levert de ILT expertise en deskundigen en soms (zoals bij scheepvaart en railvervoer) heeft de ILT een eigen taak bij het onderzoeken van ongevallen. Ongevalsonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In ernstige gevallen van falen kan uit het onderzoek een toezichtmaatregel voortvloeien.

Incidenten en ongevallen vragen om een snelle respons en een gecoördineerde aanpak. Ondanks dat crisismanagement geen toezichtstaak is, is de (systeem)verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de crisisbeheersingstaak belegd bij de Inspecteur-generaal. Het betreft de preparatie, respons en (deels) nazorg van incidenten.

Tabel 88 De begroting van baten en lasten voor het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)

	Stand Slotwet t-2	Vastgestelde begroting, ontwerpbegroting of in voorkomende gevallen de 1e suppletoire begroting t-1	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Baten</b>							
Omzet	156.743	182.688	168.247	166.567	167.094	166.873	167.153
- waarvan omzet moederdepartement	131.945	157.988	143.547	141.867	142.394	142.173	142.453
- waarvan nog uit te voeren werkzaamheden							
- waarvan omzet overige departementen	341	831	831	831	831	831	831
- waarvan omzet derden	24.457	23.869	23.869	23.869	23.869	23.869	23.869
Vrijval voorzieningen	2	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	429	0	0	0	0	0	0
Rentebaten	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>157.174</b>	<b>182.688</b>	<b>168.247</b>	<b>166.567</b>	<b>167.094</b>	<b>166.873</b>	<b>167.153</b>
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten	153.196	182.440	168.014	166.337	166.863	166.642	166.922
Personele kosten	112.148	126.654	127.234	125.282	125.671	125.508	125.508
- waarvan eigen personeel	104.567	113.479	120.861	120.052	120.052	120.052	120.052
- waarvan inhuur externen	7.581	12.941	6.154	5.014	5.402	5.239	5.239
- waarvan overige personele kosten	0	234	219	216	218	217	217
Materiële kosten	41.048	55.787	40.780	41.055	41.192	41.134	41.415
- waarvan apparaat ICT	1	235	221	217	218	218	218
- waarvan bijdrage aan SSO's	28.560	23.699	19.779	19.924	19.990	19.962	20.102
- waarvan overige materiële kosten	12.457	31.853	20.780	20.914	20.984	20.954	21.095
Beheer en Onderhoud							
Afschrijvingskosten	574	131	123	122	122	122	122
Materieel	574	131	123	122	122	122	122
- waarvan apparaat ICT	0	0	0	0	0	0	0
- waarvan overige materiële afschrijvingskosten							

	Stand Slotwet t-2	Vastgestelde begroting, ontwerpbe- groting of in voorkomende gevallen de 1e suppletoire begroting t-1	2021	2022	2023	2024	2025
Immaterieel	0	0	0	0	0	0	0
Dotaties voorzieningen	3.054	117	110	109	109	109	109
Overige kosten	0	0	0	0	0	0	0
Bijzondere lasten	45	0	0	0	0	0	0
Rentelasten	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>156.869</b>	<b>182.688</b>	<b>168.247</b>	<b>166.567</b>	<b>167.094</b>	<b>166.873</b>	<b>167.153</b>
<b>Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening</b>	<b>305</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Agentschapsdeel Vpb-lasten	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>305</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

#### Omzet lenW

De omzet lenW is een vergoeding voor de productgroepen vergunningverlening en handhaving (toezicht, incidentmelding en onderzoek).

Tabel 89 Specificatie omzet lenW (x € 1.000)

Specificatie omzet lenW	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Hoofdstuk XII							
Omzet art 24 Handhaving en toezicht	131.498	144.870	130.431	128.747	129.269	129.048	129.328
Omzet art 97 Algemeen departement	12718	13.118	13.116	13.120	13.125	13.125	13.125
<b>Totaal</b>	<b>144.216</b>	<b>157.988</b>	<b>143.547</b>	<b>141.867</b>	<b>142.394</b>	<b>142.173</b>	<b>142.453</b>

De ILT ontvangt in 2021 een hogere structurele agentschapsbijdrage (€ 9,8 miljoen). Deze extra bijdragen zijn noodzakelijk voor het uitvoeren van nieuwe taken en het intensiveren van bestaande taken; daarnaast betreft het eveneens de loon- en prijsbijstelling 2021. Op basis van de ILT-brede risico analyse (IBRA) worden de nieuwe medewerkers daar ingezet, waar het risico hoog is en waar de inzet vergroot moet worden om tot een voldoende niveau van toezicht te komen. De focus verschuift daarbij van reguliere werkzaamheden naar een meer programmatische aanpak.

#### Omzet overige departementen

De omzet afkomstig van andere departementen betreft de middelen voor het toezicht op naleving van de Wet normering topinkomens in opdracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Ook zet de ILT, in opdracht van dezelfde Minister, haar werkzaamheden voort op het gebied van de handhaving van de naleving van de verplichtingen met betrekking tot het energielabel in het kader van de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen.

#### Omzet derden

De opbrengsten derden betreffen de doorberekende kosten aan de afnemers van de vergunningen en overige externe opdrachten. Het toezicht op de woningcorporaties wordt doorbelast aan de sector en is ook opgenomen onder omzet derden (raming 2021: € 14,3 miljoen).

Tabel 90 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Opbrengsten vergunningverlening	9.284	9.065	9.065	9.065	9.065	9.065	9.065
Opbrengsten woningcorporaties	13.773	14.691	14.304	14.304	14.304	14.304	14.304
Overige opbrengsten	960	500	500	500	500	500	500
<b>Totaal omzet derden</b>	<b>24.017</b>	<b>24.256</b>	<b>23.869</b>	<b>23.869</b>	<b>23.869</b>	<b>23.869</b>	<b>23.869</b>

## Lasten

### Personele kosten

De ILT ontvangt in 2021 een hogere agentschapsbijdrage. Op basis van de ILT-brede risico analyse (IBRA) worden de nieuwe medewerkers daar ingezet, waar het risico hoog is en waar de inzet vergroot moet worden om tot een voldoende niveau van toezicht te komen. De focus verschuift daarbij van reguliere werkzaamheden naar een meer programmatische aanpak. De externe inhuur betreft voornamelijk inhuur op ICT-terrein.

Tabel 91 Specificatie personele kosten

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal FTE	1.149	1.184	1.262	1.264	1.264	1.264	1.264
Eigen personele kosten (x € 1.000)	104.567	113.479	120.861	120.052	120.052	120.052	120.052
Inhuur (x € 1.000)	7.581	12.941	6.154	5.014	5.402	5.239	5.239
<b>Totale kosten</b>	<b>113.297</b>	<b>126.420</b>	<b>127.015</b>	<b>125.066</b>	<b>125.453</b>	<b>125.290</b>	<b>125.290</b>

### Materiële kosten

De materiële kosten omvatten onder andere ICT, huisvesting, opleidingen en overige kosten voor middelen ten behoeve van de uitvoering van de inspectietaken. De eerder begrote kostendalingen op huisvesting en ICT-beheer worden vanaf 2021 en verder gerealiseerd.

De organisatieverandering bij ILT is in 2020 afgerond. Onder meer het programmatisch werken wordt geïmplementeerd zoals in het Meerjarenplan ILT 2021 verder wordt toegelicht. Daarnaast wordt het IV- landschap verder vernieuwd. Dit levert de komende jaren naar verwachting besparingen op de ICT-kosten op, afhankelijk van het tempo waarmee de verouderde applicaties kunnen worden vervangen en stopgezet. Mede daardoor kunnen de kosten voor externe ICT-inhuur worden teruggebracht.

Tabel 92 Kasstroomoverzicht over het jaar 2021 (x € 1.000)

	Stand slotwet t-2	Vastgestelde begroting, ontwerpbe- groting of in voorkomende gevallen de 1e suppletoire begroting t-1	2020	2021	2022	2023	2024
<b>1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen</b>	<b>26.542</b>	<b>34.721</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	611	157.174	163.931	163.613	163.713	164.391	164.414
-/- totaal uitgaven operationele kasstroom	6.359	- 137.201	- 178.609	- 163.413	- 163.513	- 164.191	- 164.214
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>6.970</b>	<b>19.973</b>	<b>- 14.678</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
-/- totaal investeringen	- 5	- 9	- 200	- 200	- 200	- 200	- 200

	Stand slotwet t-2	Vastgestelde begroting, ontwerpbe- groting of in voorkomende gevallen de 1e suppletoire begroting t-1	2020	2021	2022	2023	2024
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	114	18					
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>109</b>	<b>9</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 200</b>	<b>- 199</b>
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement							
+/- eenmalige storting door moederdepartement	1.100	-					
-/- aflossingen op leningen							
+/- beroep op leenfaciliteit	-	-	-	-	-	-	-
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>1.100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositor rekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>34.721</b>	<b>54.703</b>	<b>24.947</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>	<b>39.825</b>	<b>39.826</b>

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen.

#### Investeringskasstroom

De investeringenkasstroom is naar verwachting beperkt omdat de ILT overgaat van eigen auto's naar leaseauto's. De resterende investeringen betreffen bedrijfsspecifieke apparatuur.

#### Financieringskasstroom

Gelet op de beschikbare liquiditeiten is het doelmatig om de beperkte investeringen te financieren met eigen kasmiddelen.

### Overzicht doelmatigheidsindicatoren

Tabel 93 Overzicht doelmatigheidsindicatoren							
	Stand slotwet t-2	Vastgestelde begroting t-1	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Omschrijving Generiek Deel</b>							
1. Kostprijzen per product (groep)							
- Handhaving	129.094	151.631	139.645	138.251	138.688	138.505	138.737
- Vergunningverlening	26.860	31.057	28.602	28.316	28.406	28.368	28.416
2. Tarieven/uur							
- Handhaving	144	142	142	145	145	146	146
- Vergunningverlening	142	134	131	132	132	133	133
3. Omzet per productgroep (PxQ)							
- Handhaving	125.386	151.631	139.645	138.251	138.688	138.505	138.737
- Vergunningverlening	13.169	12.949	15.034	14.750	14.836	14.793	14.841
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)	1.103	1.184	1.262	1.264	1.264	1.264	1.264
(excl. externe inhuur)							
5. Saldo van baten en lasten (%)	- 2,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

	Stand slotwet t-2	Vastgestelde begroting t-1	2021	2022	2023	2024	2025
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunning	n.b.	95%	95%	95%	95%	95%	95%
7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum	27 sec.	< 20 sec.	80% < 35 sec.	80% < 35 sec.	80% < 35 sec.	80% < 35 sec.	80% < 35 sec.
<b>Omschrijving Specifiek Deel</b>							
8. Kwaliteit Handhaving:							
Klachten (bezwaar en beroep)	787	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Gegronnd verklaard (%)	n.b.	0%	0%	0%	0%	0%	0%

### Toelichting

Bovenstaand overzicht bevat de doelmatigheidsindicatoren van de ILT en is opgesteld conform de Rijksbegrotingsvoorschriften.

De kwaliteitsindicatoren (6, 7 en 8) betreffen de kwaliteit van vergunningverlening, dienstverlening en handhaving. Aangezien «gegronde klachten» in het Inspectieproces niet bestaan, cq. van de klachten niet formeel wordt vastgesteld of deze wel of niet gegrond zijn, is deze vervangen door «bezwaar- en beroepszaken». De ILT streeft naar 0% gegrond verklaarde bezwaren en beroepen.

### 5.3 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 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 risico reductie 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 Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

Tabel 94 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)

	Stand Slotwet 2019	Vastgestelde begroting, ontwerpbe- groting of in voorkomende gevallen de 1e suppletoire begroting 2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Baten</b>							
Omzet	85.950	89.053	87.491	87.787	81.180	81.162	79.831
- waarvan omzet moederdepartement	57.918	57.813	53.953	54.235	47.261	47.543	46.212
- waarvan omzet overige departementen	2.419	3.005	3.005	3.005	3.372	3.372	3.372
- waarvan omzet derden	25.613	28.235	30.533	30.547	30.547	30.247	30.247
Vrijval voorzieningen	21	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	- 724	3.750	4.584	4.084	4.083	4.084	4.084
Rentebaten	1	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>85.248</b>	<b>92.803</b>	<b>92.075</b>	<b>91.871</b>	<b>85.263</b>	<b>85.246</b>	<b>83.915</b>
<b>Lasten</b>							
Apparaatskosten	62.218	68.378	72.129	71.261	72.141	71.054	66.720
Personele kosten	35.896	38.495	40.879	41.499	41.499	40.020	37.547
- waarvan eigen personeel	32.135	35.301	37.034	38.009	38.009	36.576	34.640
- waarvan inhuur externen	3.611	3.036	3.641	3.320	3.320	3.202	2.628
- waarvan overige personele kosten	150	158	166	170	170	243	279
Materiële kosten	26.322	29.883	31.250	29.762	30.642	31.033	29.173
- waarvan apparaat ICT	4.250	5.465	5.465	5.465	5.465	5.465	5.465
- waarvan bijdrage aan SSO's	4.599	4.439	4.439	3.739	3.739	3.739	3.739
- waarvan overige materiële kosten	17.473	19.979	21.346	20.558	21.438	21.829	19.968
Beheer en Onderhoud							
Afschrijvingskosten	2.835	3.202	3.202	3.202	2.502	2.502	2.502
Materieel	2.471	2.816	2.816	2.816	2.116	2.116	2.116
- waarvan apparaat ICT	1.008	1.051	1.051	1.051	351	351	351
- waarvan overige materiële afschrijvingskosten	1.463	1.765	1.765	1.765	1.765	1.765	1.765
Immaterieel	364	385	385	385	385	385	385
Dotaties voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Overige kosten	20.927	21.198	16.720	17.384	10.596	11.666	14.669
Bijzondere lasten	1	0	0	0	0	0	0
Rentelasten	19	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>86.000</b>	<b>92.778</b>	<b>92.051</b>	<b>91.846</b>	<b>85.238</b>	<b>85.221</b>	<b>83.890</b>
<b>Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening</b>	<b>- 752</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
Agentschapsdeel Vpb-lasten	26	25	25	25	25	25	25
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>- 778</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Toelichting

#### Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement betreft een vergoeding voor de dienstverlening van het KNMI op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Hieronder wordt de bijdrage nader uitgesplitst. De fluctuatie in de bijdrage van het moederdepartement wordt vooral veroorzaakt door de fluctuatie in de bijdrage in het kader van Aardobservatie (contributie aan EUMETSAT).



Hierna volgt een nadere specificatie van de omzet moederdepartement en van de omzet per productgroep.

**Tabel 95 Specificatie Omzet Moederdepartement (bedragen x € 1.000)**

Specificatie omzet moederdepartement	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Hoofdstuk XII</b>							
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	1.271	612	386	385	385	385	385
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	45	46	46	46	46	46	46
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	14	0	0	0	0
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	75	0	0	0	0	0	0
Artikel 20 Lucht en Geluid	90	0	0	0	0	0	0
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	54.098	52.260	50.822	50.618	43.644	43.926	42.595
Bijdrage RWS	2.370	2.390	2.390	2.390	2.390	2.390	2.390
ANVS	213	218	218	218	218	218	218
Overige omzet lenW	- 258	2.273	77	577	577	577	577
* Waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	- 735	1.696	- 500	0	0	0	0
* Waarvan gefactureerde omzet	477	577	577	577	577	577	577
<b>Totaal</b>	<b>57.918</b>	<b>57.813</b>	<b>53.953</b>	<b>54.235</b>	<b>47.261</b>	<b>47.543</b>	<b>46.212</b>

#### *Toelichting*

Binnen de bijdrage vanuit artikel 23 wordt een bijdrage beschikbaar gesteld voor de realisatie van de transformatie van de informatievoorziening. Deze projecten dragen voor een belangrijk deel direct bij aan de producten, maar zijn niet opgenomen in de kostprijzen van deze producten. Zie ook de toelichting onder bijzondere baten.

Hiernaast wordt conform afspraak tot en met 2023 een bijdrage vanuit de eigenaar beschikbaar gesteld voor het behoedzaam opbouwen van het eigen vermogen van het KNMI.

Tot slot betreft ook een gedeelte de omzet nog uit te voeren werkzaamheden bestaat uit opbrengsten die in eerdere jaren van lenW zijn ontvangen en waar in een later jaar de dienstverlening voor worden geleverd.

**Tabel 96 Specificatie Omzet Moederdepartement per product (bedragen x € 1.000)**

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Meteorologie	35.718	35.326	35.771	35.848	35.661	34.873	30.539
Seismologie	1.273	1.288	1.462	1.003	1.004	1.004	1.004
Aardobservatie	20.927	21.198	16.720	17.384	10.596	11.666	14.669
<b>Totaal</b>	<b>57.918</b>	<b>57.813</b>	<b>53.953</b>	<b>54.235</b>	<b>47.261</b>	<b>47.543</b>	<b>46.212</b>

#### **Omzet overige departementen**

De opbrengst overige departementen heeft betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het door hen verzochte maatwerk.

**Tabel 97 Specificatie Omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)**

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Rijksinstituut voor Veiligheid en Milieu	- 7	57	57	57	57	57	57
Het ministerie van Defensie	1.166	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383
Het ministerie van Economische Zaken	999	1.439	1.439	1.439	1.806	1.806	1.806

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Het ministerie van Buitenlandse Zaken	22						
Overig	239	126	126	126	126	126	126
<b>Totaal</b>	<b>2.419</b>	<b>3.005</b>	<b>3.005</b>	<b>3.005</b>	<b>3.372</b>	<b>3.372</b>	<b>3.372</b>

#### Toelichting

- Het KNMI ontvangt een vergoeding van het Rijksinstituut voor Veiligheid en Milieu (RIVM) voor de levering van luchtkwaliteitsverwachtingen.
- De bijdrage van het Ministerie van Defensie is vooral voor onderhoud en beheer van de meetinfrastructuur.
- De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat betreft dienstverlening op seismologisch en klimatologisch gebied. Vanaf 2023 komt daar dienstverlening op het gebied van Space Weather (€ 0,4 miljoen) bij.

#### Omzet derden

Tabel 98 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Opbrengsten luchtvaart	8.897	13.772	14.272	14.272	14.272	14.272	14.272
Projecten extern gefinancierd	14.141	12.273	13.773	13.773	13.773	13.773	13.773
Dataverstrekingen en licenties	644	650	650	650	650	650	650
Overige opbrengsten	1.930	1.540	1.838	1.852	1.852	1.852	1.852
<b>Totaal</b>	<b>25.612</b>	<b>28.235</b>	<b>30.533</b>	<b>30.547</b>	<b>30.547</b>	<b>30.547</b>	<b>30.547</b>

#### Toelichting

- Opbrengsten luchtvaart zijn inkomsten uit een drietal tarieven die via Eurocontrol of LVNL bij luchtvaartmaatschappijen in rekening worden gebracht. De verhoging van € 5 miljoen vanaf 2020 betreft een stijging door het aangaan van een nieuw contract per 1 januari 2020.
- Projecten extern gefinancierd bestaat uit gelden van de Europese Unie, ESA/ESTEC (bv. Copernicus Sentinel-2 Misson Performance Centre), EUMETSAT (bv. Ocean and Sea Ice Satellite Application Facilities), ECMWF (bv. Copernicus Atmosphere Monitoring Service projecten), Universiteiten en NSO (bv. Ozon Monitoring Instruments en Ruisdeal Observatory) ter financiering van onderzoeksprojecten in de meteorologie en seismologie.
- De opbrengsten dataverstrekking en licenties bestaan uit ontvangsten van voornamelijk weerproviders voor door het KNMI aan hen geleverde meteorologische data.
- De overige opbrengsten betreffen met name lopende contracten met derden (zoals bijvoorbeeld NAM en Havenbedrijven).

#### Bijzondere Baten

Tabel 99 Specificatie bijzondere baten (bedragen x €1.000)

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IT-Migratie		2.500	2.500	2.000	2.000	2.000	2.000
I-Strategie		1.250	2.084	2.084	2.083	2.084	2.084
Terugbetaling EU	- 724						
<b>Totaal</b>	<b>- 724</b>	<b>5.203</b>	<b>5.794</b>	<b>5.305</b>	<b>4.991</b>	<b>4.916</b>	<b>5.009</b>

#### Toelichting

In lijn met de rijksbegrotingsvoorschriften is een aandeel van de omzet moederdepartement overgeheveld naar de post bijzondere baten. In de specificatie is aangegeven voor welke projecten dit het geval is. Het betreffen de ontvangen middelen voor de verbetering van en transformatie van de informatievoorziening. Deze projecten dragen voor een belangrijk deel direct bij aan de diensten van het KNMI, maar zijn niet opgenomen in de kostprijzen hiervan.

## Lasten

### Personele kosten

De specificatie van de personele kosten is als volgt:

Tabel 100 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal fte's	357	381	400	411	411	396	375
Eigen personeelskosten	32.135	35.301	37.034	38.009	38.009	36.576	34.640
Inhuur	3.611	3.036	3.679	3.320	3.320	3.202	2.628
Overige personele kosten	150	158	166	170	170	243	279

De tijdelijke stijging van het aantal fte's wordt veroorzaakt door extra benodigde capaciteit in het kader van het verder uitvoeren van de projecten I-strategie, EWC en extra taken voor de luchtvaart voortvloeiend uit het nieuwe contract per 1 januari 2020. Na afloop van het EWC project (2024/2025) nemen de kosten en het aantal fte's weer af door een combinatie van natuurlijk verloop en afloop van tijdelijke contracten.

### Materiële kosten

De materiële uitgaven omvatten onder andere ICT, huisvesting, communicatie en contributies.

#### *Apparaat ICT*

De kosten bestaan met name uit uitbestede kosten voor netwerk- en werkplekvoorzieningen.

#### *Apparaat SSO*

Deze kosten nemen vanaf 2022 af als gevolg van een geplande afstoting van gehuurde ruimten.

#### *Overige materiële kosten*

Dit zijn voor een belangrijk deel kosten voor uitbesteding van werkzaamheden (specifieke ICT, diverse subsidieprojecten), facilitaire dienstverlening, onderhoud, communicatie en internationale contributies.

De stijging ten opzichte van de voorgaande begroting wordt met name veroorzaakt door het nieuwe luchtvaartcontract (€ 1,5 miljoen), masterplan De Bilt (€ 1,4 miljoen), Geoweb (€ 0,8 miljoen) en subsidieprojecten (€ 0,5 miljoen). Daarnaast door een verschuiving van personele kosten. Dit betreft I-strategie (€ 0,5 miljoen) en EWC (€ 0,3 miljoen).

### Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor ICT-apparatuur (Rekenserver en Massa opslagsysteem) en waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren).

### Overige kosten – Aardobservatie

Dit betreft volledig de contributie aan de internationale organisatie EUMETSAT. EUMETSAT ontwikkelt en exploiteert Europese meteorologische satellieten.

Tabel 101 Kasstroomoverzicht over het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)

Kasstroomoverzicht over het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>1. Rekening-courant RHB 1 januari + stand depositorekening</b>	<b>13.112</b>	<b>14.112</b>	<b>5.430</b>	<b>4.846</b>	<b>9.157</b>	<b>11.275</b>	
2 <sup>a</sup> Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)							2.502
2 <sup>b</sup> Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	4.375	4.161	5.702	7.588	4.116	4.392	- 1.183
<b>2. Totaal operationele kasstroom</b>	<b>- 1.951</b>	<b>- 11.326</b>	<b>- 4.058</b>	<b>- 750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 2.500</b>
3 <sup>a</sup> Totaal investeringen (-/-)	- 1.017	- 5.330	- 2.500	- 2.500	- 2.500	- 2.500	0
3 <sup>b</sup> Totaal boekwaarde desinvesteringen (+/+)	- 44	0	0	0	0	0	- 2.500
<b>3. Totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 1.061</b>	<b>- 5.330</b>	<b>- 2.500</b>	<b>- 2.500</b>	<b>- 2.500</b>	<b>- 2.500</b>	<b>0</b>
4 <sup>a</sup> Eenmalige uitkeringen aan moederdepartement (-/-)	0	0	0	0	0	0	0
4 <sup>b</sup> Eenmalige storting door het moederdepartement (+/+)	300	300	300	300	300	0	- 2.451
4 <sup>c</sup> Aflossingen op leningen (-/-)	- 1.689	- 1.817	- 2.528	- 2.828	- 2.298	- 2.165	2.500
4 <sup>c</sup> Beroep op leenfaciliteit (+/+)	1.026	5.330	2.500	2.500	2.500	2.500	<b>49</b>
<b>4. Totaal financieringskasstroom</b>	<b>- 363</b>	<b>3.813</b>	<b>272</b>	<b>- 28</b>	<b>502</b>	<b>335</b>	<b>12.368</b>
<b>5. Rekening courant RHB 31 december + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)</b>	<b>14.112</b>	<b>5.430</b>	<b>4.846</b>	<b>9.157</b>	<b>11.275</b>	<b>13.501</b>	

### Toelichting

#### Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen en mutaties in de voorzieningen en vooruit ontvangen bedragen. De grote uitgaven operationele kasstroom in 2020 worden vooral veroorzaakt door vertraagde en lagere ontvangsten van de luchtvaartsector als gevolg van de coronacrisis (€ 5,8 miljoen) en door een daling van de vooruitontvangen bedragen (€ 4,3 miljoen). De uitgaven in 2021 hebben betrekking op aardobservatie (€ 2 miljoen), op een verdere afname van de vooruitontvangen bedragen (€ 1,3 miljoen) en lagere afdrachten luchtvaart (€ 1,3 miljoen).

#### Investeringskasstroom

Investeringskasstroom vinden vooral plaats in waarneemapparatuur.

#### Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Voor 2020 en latere jaren betreft het vooral investeringen in waarneemapparatuur. De aflossingen betreffen de reguliere aflossingen op de reeds afgesloten leningen en de aflossingen op nog af te sluiten leningen.

Tabel 102 Overzicht doelmatigheidsindicatoren

	Realisatie 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Kostprijzen per product (groep)</b>							
- percentage overhead (*)	100	100	98	98	97	97	98
- fte's overhead/indirect	92	105	104	104	99	99	99
Tarieven/uur	106	111	111	111	111	111	111
<b>Omzet per productgroep</b>							
- Meteorologie	61.975	68.878	72.455	72.045	72.224	71.137	66.804
- Seismologie	3.048	2.727	2.901	2.442	2.443	2.443	2.443
- Aardobservatie	20.927	21.198	16.720	17.384	10.596	11.666	14.669
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	357	381	400	411	411	396	375
Saldo van baten en lasten (%)	- 1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Algemene weersverwachtingen en adviezen</b>							
- afwijking min.temperatuur (°C)	0,31	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
- afwijking max.temperatuur (°C)	- 0,41	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)	ABS (<0,5)
- gemiddelde afwijking windsnelheid (m/s)	0,13	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)	ABS (<1,0)
<b>Maritieme verwachtingen</b>							
- tijdigheid marifoonbericht (%)	99,5	> 99	> 99	> 99	> 99	> 99	> 100

#### Toelichting

- De (tijdelijke) stijging van het aantal fte's overhead/indirect wordt vooral veroorzaakt door een stijging van het aantal begrote uren verbetering van de weerkamer (m.n. Geoweb).
- De tarieven per uur stijgen vooral door de gestegen loonkosten (cao en stijging sociale lasten). Hiervoor is vanuit het moederdepartement een compensatie ontvangen.
- De omzet voor de productgroep Meteorologie stijgt enerzijds door toevoegen van extra middelen voor EWC en de I-strategie en anderzijds door extra taken en opbrengsten luchtvaart. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.
- Ook het aantal fte's stijgt vanaf 2020 vooral door uitvoeren van de projecten I-strategie en EWC en door de extra taken voor de luchtvaart. Zie ook de toelichting bij de personeelskosten.

## 6. Bijlagen

### Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Tabel 103 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)					
Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT/ZBO	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (x € 1.000) <sup>2</sup>	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.	<a href="https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z00679&amp;did=2020D01433">https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z00679&amp;did=2020D01433</a>	
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	Zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	Zbo en rwt	14	3.038	<a href="https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018D38364&amp;did=2018D38364">https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018D38364&amp;did=2018D38364</a>	
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	Zbo en rwt	22	1.000	Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Commissie m.e.r.	Rwt	13	0	Evaluatieplicht n.v.t.	
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	Zbo en rwt	14	n.v.t.	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/12/12/aanbieding-rapport-wettelijke-evaluatie-aan-tweede-kamer">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2016/12/12/aanbieding-rapport-wettelijke-evaluatie-aan-tweede-kamer</a>	2021
Havenbeheerders	Zbo	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	Zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	<a href="https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018D44534&amp;did=2018D44534">https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018D44534&amp;did=2018D44534</a>	
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.	
Klassebureau 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	100	<a href="https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2019D45470&amp;did=2019D45470">https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2019D45470&amp;did=2019D45470</a>	
Nederlands Loodswezen BV	Rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	Zbo	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
ProRail	Rwt	13. IF	2.366.176	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.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	Rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Milieukeur	Zbo	21	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	Zbo en rwt	21	n.v.t.	<a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/11/08/wettelijke-evaluatie-niwo-2013-2018">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/11/08/wettelijke-evaluatie-niwo-2013-2018</a>	

Naam organisatie <sup>1</sup>	RWT/ZBO	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (x € 1.000) <sup>2</sup>	Uitgevoerde evaluatie ZBO onder Kaderwet	Volgende evaluatie ZBO
<a href="#">Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)</a>	Rwt	18	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
<a href="#">Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX)*</a>	Zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	
<a href="#">VTS-operators</a>	Zbo en rwt	n.v.t.	n.v.t.	Evaluatieplicht n.v.t.	

1 Organisaties met een (\*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

2 Het overgrote deel van de onder lenW ressorterende zbo's en rwt's wordt gefinancierd vanuit tarieven.

## Bijlage 2: Verdiepingsbijlage

### Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid

Tabel 104 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
11 Integraal waterbeleid	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	53.480	47.803	42.702	39.124	38.919	41.132
Mutatie Nota van wijziging 2020	730					
Mutatie Amendement 2020						
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	5.924	4.490	- 225	2.503	2.533	2.653
Nieuwe mutaties	- 403	9.772	8.637	4.925	5.155	1.038
Stand ontwerpbegroting 2021	59.731	62.065	51.114	46.552	46.607	44.823

Tabel 105 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>11.01 Algemeen waterbeleid</b>						
1 Bijdrage lenW - brede problematiek	0	- 1.397	- 647	- 360	- 360	- 360
Diversen	- 285	1.359	- 141	- 141	- 141	- 102
<b>11.02 Waterveiligheid</b>						
Diversen	- 168	- 152	- 31	0	0	0
<b>11.03 Grote oppervlaktewateren</b>						
Diversen	0	0	0	230	0	0
<b>11.04 Waterkwaliteit</b>						
2 Uitvoering Noordzeeakkoord	0	9.962	9.456	5.426	5.656	1.500
Diversen	50	0	0	- 230	0	0
<b>Totaal</b>	<b>- 403</b>	<b>9.772</b>	<b>8.637</b>	<b>4.925</b>	<b>5.155</b>	<b>1.038</b>

Ad. 1 Dit betreft een bijdrage van DGWB aan lenW-brede problematiek apparaat 7 procent en programma 32 procent.

Ad. 2 Meerjarige bijdrage van lenW van € 46,8 miljoen ten behoeve van het Noordzeeakkoord. lenW ontvangt de departementale bijdragen (excl. EMVAF) en herverdeelt het daarna middels aparte overboekingen naar de begrotingen waar de uitgaven gedaan zullen worden. Het Kabinet stelt voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord een transitiebedrag van € 200 miljoen euro tot en met 2030 beschikbaar. Dit budget is bedoeld voor sanering en verduurzaming van de visserij, voor natuurherstel, monitoring en onderzoek, voor het de veilige doorvaart van de aan te leggen windparken, en voor extra handhaving door de NVWA.



## Beleidsartikel 13 Bodem en Ondergrond

Tabel 106 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
13 Bodem en Ondergrond	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	30.784	133.171	132.536	136.068	136.262	134.049
Mutatie Nota van wijziging 2020						
Mutatie Amendement 2020						
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	3.227	4.205	3.843	2.344	1.894	230
Nieuwe mutaties	- 140	5.280	1.805			
Stand ontwerpbegroting 2021	33.871	142.656	138.184	138.412	138.156	134.279

Tabel 107 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>13.01 Ruimtelijke instrumentarium</b>						
<b>13.04 Ruimtegebruik bodem</b>						
Coronamaatregel drinkwater Caribisch	0	3.352	0	0	0	0
1 Nederland						
Diversen	- 396	- 32	0	0	0	0
<b>13.05 Eenvoudig Beter</b>						
2 Transitiekosten RWS Omgevingswet	268	1.960	1.805	0	0	0
Diversen	- 12	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>- 140</b>	<b>5.280</b>	<b>1.805</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Ad. 1 Dit betreft een bijdrage aan RWS voor de kosten die RWS maakt voor de transitie in het kader van de Omgevingswet aan de hand van een leer & ontwikkeltraject omgevingswet en de ontwikkeling van de aansluiting van RWS op het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

## Beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Tabel 108 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
14 Wegen en verkeersveiligheid	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	85.836	82.958	75.937	82.455	85.004	72.304
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	1.000	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	84.491	63.328	79.340	99.692	116.275	97.877
Nieuwe mutaties	5.907	7.503	- 880	- 718	- 716	- 715
Stand ontwerpbegroting 2021	177.234	153.789	154.397	181.429	200.563	169.466

Tabel 109 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>14.01 Netwerken</b>						
1 Snelfietsroutes	15.481	6.806	0	0	0	0
2 Middelen BenO CN Bonaire	- 14.500					
Diversen	65	- 49	- 202	- 181	- 182	- 184
<b>14.02 Veiligheid</b>						
3 Middelen bijdrage CBR	2.100	2.100	0	0	0	0
4 Middelen bijdrage CBR eigenaar	3.800	0	0	0	0	0
5 Bijzondere bromfiets	- 455	- 455	- 455	- 455	- 455	- 455
6 Inboeking KIWA tarieven	- 352	- 352	0	0	0	0
Diversen	- 232	- 89	- 15	14	11	7
<b>14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit</b>						
Diversen	0	- 458	- 208	- 96	- 90	- 83
<b>Totaal</b>	<b>5.907</b>	<b>7.503</b>	<b>- 880</b>	<b>- 718</b>	<b>- 716</b>	<b>- 715</b>

Ad. 1 Dit betreft een overboeking van middelen vanuit het Infrastructuurfonds naar HXII ten behoeve van de Regeling Snelfietsroutes.

Ad. 2 Dit betreft de terugboeking van de middelen voor onderhoudsimpuls infrastructuur 2020-2023 (€ 11 miljoen) en de bijbehorende showcases (€ 3,5 miljoen) die zijn bestemd voor Bonaire naar het Infrastructuurfonds. De governance moet eerst op orde worden gebracht, zodat de middelen doelmatig en rechtmatig kunnen worden ingezet. In afwachting hiervan worden de middelen gereserveerd op artikel 20 van het Infrastructuurfonds.

Ad. 3 Dit betreft de bijdrage aan het CBR, omdat het CBR onvoldoende middelen heeft om haar taken uit te kunnen voeren door een stapeling van benodigde wijzigingen in de regelgeving, politieke toezeggingen en beleidswensen.

Ad. 4 Het eigen vermogen van het CBR wordt eenmalig aangezuiverd, omdat het CBR onvoldoende buffer heeft om onvoorziene extra kosten en eventuele tegenvallende opbrengsten zelf op te kunnen vangen. Besloten is om deze eenmalige aanzuivering IenW breed te dekken.

Ad. 5 Dit betreft een overboeking vanuit artikel 14 naar artikel 24 ter compensatie voor de kosten voor onder andere bijzondere bromfiets.

Ad. 6 Dit betreft een overboeking vanuit artikel 14 naar artikel 24 ten behoeve van het inboeken van tarieven voor Kiwa. Kiwa is een bedrijf dat gespecialiseerd is in testen, inspectie en certificering op het gebied van onder andere de bouw en infrastructuur.

## Beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Tabel 110 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
16 Spoor	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	28.508	28.006	26.817	23.524	10.123	10.123
Mutatie Nota van wijziging 2020	1.488.000	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	7.022	775	780	775	539	291
Nieuwe mutaties	- 332	- 472	- 70	- 47	- 49	- 50
Stand ontwerpbegroting 2021	1.523.198	28.309	27.527	24.252	10.613	10.364

Tabel 111 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>16.01 Spoor</b>						
Diversen	- 332	- 472	- 70	- 47	- 49	- 50
Totaal	- 332	- 472	- 70	- 47	- 49	- 50

De mutaties zijn lager dan de voorgeschreven norm en hoeven daarom niet te worden toegelicht.

## Beleidsartikel 17 Luchtvaart

Tabel 112 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1000)

17 Luchtvaart	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	24.443	11.898	9.504	8.872	8.009	6.126
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	861	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	1.202	443	393	29	12	1.102
Nieuwe mutaties	8.668	14.740	11.085	2.580	2.083	1.721
Stand ontwerpbegroting 2021	35.174	27.081	20.982	11.481	10.104	8.949

Tabel 113 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>17.01 Luchtvaart</b>						
1 Aanleg platformen Bonaire	0	4.500	4.500	0	0	0
2 Aanpak erosie Sint Eustatius	3.000	0	0	0	0	0
3 Bijdrage RDW drones	1.100	0	0	0	0	0
4 Drones opdrachten	400	2.000	782	648	648	648
5 Hybride elektrisch vliegen	0	1.000	575	0	0	0
6 Kasschuif	- 1.841	0	0	724	860	257
7 Klimaatbeleid luchtvaart	200	2.300	2.000	0	0	0
8 Update masterplan Sint Eustatius	1.200	0	0	0	0	0
Diversen	4.609	4.940	3.228	1.208	575	816
<b>Totaal</b>	<b>8.668</b>	<b>14.740</b>	<b>11.085</b>	<b>2.580</b>	<b>2.083</b>	<b>1.721</b>

Ad 1. Met de aanleg van de platformen wordt de laatste bevinding van de International Civil Aviation Organization (ICAO) verwerkt. Deze investeringen zijn nodig om te kunnen voldoen aan internationale ICAO veiligheidsstandaarden.

Ad 2. Sint Eustatius is in september 2017 getroffen door de orkanen Irma en Maria. De orkanen hebben de problematiek van de erosie op het eiland verder verslechtert. Deze middelen zijn bestemd voor de aanpak hiervan.

Ad 3. Dit betreft een bijdrage aan de RDW voor de bouw van het droneregister.

Ad 4. Deze middelen zijn bestemd om de tijdige implementatie van Europese regelgeving met betrekking tot drones te kunnen realiseren en om goed voorbereid te zijn op kwaadwillend gebruik van drones.

Ad 5. Dit betreft een subsidie in het kader van het actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen. Omdat er nog veel technologische uitdagingen zijn op het gebied van hybride elektrisch vliegen ligt de nadruk de komende jaren op onderzoek, kennisontwikkeling en kennisoverdracht. Voor 2021 en 2022 worden de middelen onder andere gebruikt voor onderzoek naar nieuwe businessmodellen.

Ad 6. Met deze kasschuif worden de GIS-budgetten op artikel 17 in het juiste kasritme gezet om overeen te stemmen met de verwachte uitgaven.

Ad 7. Deze middelen betreffen subsidies voor onder andere het stimuleren van Research en Development en scale up productie voor duurzame brandstoffen.

Ad 8. Deze middelen zijn bedoeld als hulp bij de uitvoering van de update van het masterplan voor Sint Eustatius. Het geeft de connectiviteit in de Caribische regio een impuls.

## Beleidsartikel 18 Scheepvaart en Havens

Tabel 114 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
18 Scheepvaart en Havens	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	39.881	9.081	8.927	9.423	11.057	4.874
Mutatie Nota van wijziging 2020	2000	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	2.913	390	163	179	206	93
Nieuwe mutaties	16.648	11.616	14.009	16.038	16.032	5.032
Stand ontwerpbegroting 2021	61.442	21.087	23.099	25.640	27.295	9.999

Tabel 115 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>18.01 Scheepvaart en havens</b>						
1 Bouw Zeehaven Saba	2.250	0	0	0	0	0
2 Elektrisch varen	5.440	0	0	0	0	0
3 Retrofit binnenvaart	4.000	12.000	14.000	16.000	16.000	5.000
4 Rijksbijdrage Wilhelminakanaal fase 1.5	4.750	0	0	0	0	0
Diversen	208	- 384	9	38	32	32
<b>Totaal</b>	<b>16.648</b>	<b>11.616</b>	<b>14.009</b>	<b>16.038</b>	<b>16.032</b>	<b>5.032</b>

Ad 1. Deze middelen zijn bestemd om bij de nieuwe zeehaven op Saba te zorgen voor een veilige en efficiënte scheiding van vrachtverkeer en personenverkeer.

Ad 2. Voor het bekostigen van een rijksbijdrage aan het Modular Energy Concepts (MEC) consortium wordt budget overgeboekt van de investeringsruimte Hoofvaarwegen naar HXII artikel 18 ten behoeve van stimulering elektrisch varen in de binnenvaart door middel van een subsidie voor de ontwikkeling van batterijcontainers.

Ad 3. Dit betreft een overboeking van de aanvullende post naar artikel 18 voor de subsidiemaatregel Retrofit binnenvaart teneinde de stikstofuitstoot door de binnenvaartsector te reduceren.

Ad 4. Dit betreft een bijdrage aan de Gemeente Tilburg voor de optimalisatie van de binnenvaartinfrastructuur om het bereiken van een modal shift op de corridor naar Rotterdam en Venlo bespoedigen.

## Beleidsartikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Tabel 116 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
19 Klimaat	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	44.374	44.347	43.577	43.492	43.489	43.489
Mutatie Nota van wijziging 2020						
Mutatie Amendement 2020	- 1.000					
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	16.117	1.118	1.199	1.214	1.214	1.215
Nieuwe mutaties	3.565	740	852	- 1.130	- 1.130	- 1.089
Stand ontwerpbegroting 2021	63.056	46.205	45.628	43.576	43.573	43.615

Tabel 117 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>19.02 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking</b>						
1 Climate Action Summit (CAS)	545	600	0	0	0	0
2 Bronbeleid PFAS	2.000	2.000	2.000	0	0	0
3 Nederlands Polair Programma	0	- 792	0	0	0	0
4 Bijdrage apparaat actuele beleidsdossiers	0	- 782	- 803	- 815	- 815	- 815
Diversen	1.020	- 286	- 345	- 315	- 315	- 274
<b>Totaal</b>	<b>3.565</b>	<b>740</b>	<b>852</b>	<b>- 1.130</b>	<b>- 1.130</b>	<b>- 1.089</b>

Ad 1. Dit betreft een overboeking van middelen van diverse artikelen ter financiering van de Climate Action Summit (CAS). De conferentie - die in verband met COVID-19 digitaal zal plaatsvinden in 2021 - moet eraan bijdragen dat de resultaten van de Global Commission on Adaptation geborgd worden en de versnelling van klimaatadaptatie wordt gecontinueerd.

Ad 2. Dit betreft een overboeking vanuit artikel 20 van het Infrastructuurfonds (reservering Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit) naar artikel 19 in het kader van opdrachtverlening aan het RIVM voor werkzaamheden in het kader van het bronbeleid voor poly- en perfluoralkylstoffen PFAS à € 6 miljoen over een periode van 3 jaar. De opdracht aan RIVM wordt verantwoord op artikel 19.

Ad 3. Dit betreft een overboeking van lenW naar het ministerie van OCW inzake de samenwerking tussen de departementen en NWO ten aanzien van het Nederlands Polair Programma (NPP). lenW draagt bij aan de kosten.

Ad 4. Dit betreft een overboeking van artikel 19 naar artikel 98 (apparaat) in het kader van strategische personeelsplanning (SPP) en de benodigde capaciteit voor actuele beleidsdossiers zoals Circulaire Economie, het Schone Lucht Akkoord (SLA) en PFAS. Deze aanvullende capaciteit is benodigd om de nieuwe beleidsterreinen en programma's adequaat uit te voeren.

## Beleidsartikel 20 Lucht en Geluid

Tabel 118 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

20	Lucht en Geluid	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020		26.045	26.686	27.191	29.158	29.805	29.805
Mutatie Nota van wijziging 2020		0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020		0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020		4.680	818	834	899	919	930
Nieuwe mutaties		2.783	- 250	73	158	156	7.166
Stand ontwerpbegroting 2021		33.508	27.254	28.098	30.215	30.880	37.901

Tabel 119 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>20.01 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder</b>						
Centrale voorziening geluidsgegevens	1.554	300	300	300	300	300
1 (CVGG) + beheer						
2 Aanvullingsspor Geluid	1.170	0	0	0	0	0
3 Subsidie CLICKNL	- 1.000	0	0	0	0	0
4 Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV)	1.425	0	0	0	0	0
5 Bijdrage lenW-brede problematiek	0	- 587	- 257	- 133	- 135	- 135
6 Extrapolatie geluidssanering	0	0	0	0	0	7.010
Diversen	- 366	37	30	- 9	- 9	- 9

Ad 1. Dit betreffen middelen voor de laatste fase van de ontwikkeling van de centrale voorziening geluidsgegevens (CVGG), inclusief een register voor geluidgevoelige objecten boven de maximale waarde. Het CVGG is één van de Informatieproducten Geluid, die nodig zijn om het Aanvullingsspoor Geluid binnen de Omgevingswet in werking te kunnen laten treden. De structurele reeks van € 0,3 miljoen betreft het beheer van de CVGG, monitoring van de gezondheidseffecten en kennisontwikkeling over laagfrequent geluid.

Ad 2. Voor het Aanvullingsspoor Geluid zijn middelen benodigd voor het World Health Organisation (WHO)-advies en het Geluidloket Geluid Productieplafond voor Rijksinfrastructuur.

Ad 3. Dit betreft een overboeking van artikel 20 naar artikel 21 ten behoeve van een subsidietoekenning aan CLICKNL in het kader van de stimulering van het programma Circulair Ontwerpen (CIRCO). CIRCO helpt ondernemers en creatieve professionals producten, diensten en businessmodellen te (her-)ontwerpen om vervolgens circulair te ondernemen.

Ad 4. Dit betreft een ophoging van het uitgavenbudget op artikel 20 met de teruggestorte middelen door het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV). Zie ook «ontvangsten artikel 20» beneden.

Ad 5. Deze middelen zijn ingezet ten behoeve van de dekking van een aantal lenW-prioritaire dossiers.

Ad 6. Dit betreft de extrapolatie van het budget voor de geluidsanering. Het budget voor de geluidsanering bij rijks- en spoorwegen (Meerjaren programma Geluidsanering) is destijds gevormd uit middelen van de toenmalig departementen VROM en V&W. Vastlegging in de rijksbegroting voor 2025 en verder was bij de start van de reeksen nog niet mogelijk. Deze extrapolatie regelt de technische verwerking hiervan.



Tabel 120 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
20 Lucht en Geluid	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	0	0	0	0	0	0
Nieuwe mutaties	1.425	0	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2021	1.425	0	0	0	0	0

Tabel 121 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Ontvangsten	2020	2021	2022	2023	2024	2025
20 Lucht en Geluid						
Eindafrekening Bureau Sanering						
1 Verkeerslawaaai (BSV)	1425					
Totaal	1.425					

Ad 1. Dit betreft een ophoging van het ontvangstenbudget op artikel 20 in het kader van de afwikkeling van een aantal verleende subsidies inzake de regeling sanering verkeerslawaaai door het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV). Het BSV voert deze regeling uit namens lenW. Uit de eindafrekening blijken de werkelijke kosten lager te zijn uitgevallen dan de eerder verstrekte voorschotten.

## Beleidsartikel 21 Duurzaamheid

Tabel 122 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
21 Duurzaamheid	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	89.644	26.533	26.822	30.691	30.690	30.690
Mutatie Nota van wijziging 2020						
Mutatie Amendement 2020						
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	- 315	1.207	592	662	662	666
Nieuwe mutaties	416	23.242	14.878	4.932	4.931	- 69
Stand ontwerpbegroting 2021	89.644	50.982	42.292	36.285	36.283	31.287

Tabel 123 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium</b>						
Diversen	0	- 18	- 5	- 3	- 3	- 3
<b>21.05 Duurzame productketens</b>						
1 NNI: verscheidene opdrachten	833	93	0	0	0	0
PBL: monitoring en sturing werkprogramma	- 2.000	0	0	0	0	0
2 CE						
3 Subsidie CLICKNL	1.000	0	0	0	0	0
4 Circulaire economie	0	15.000	15.000	5.000	5.000	0
5 Urgenda 2 Vries- en koelkasten		1.000				
Diversen	101	309	- 96	- 53	- 54	- 54

Ad 1. Dit betreft een overboeking vanuit artikel 22 naar artikel 21 in het kader van opdrachtverlening aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) voor de ontwikkeling en het beheer van Nederlandse normen (NEN). In dit geval gaat het om een opdracht aan de NNI voor het beheer van de Publicatierieks gevaarlijke stoffen, het voeren van het normcommissiesecretariaat Pyrotechnische artikelen en het beheer van de normen voor transportleidingen.

Ad 2. Dit betreft de financiering van de door het PBL uitgevoerde monitoring en sturing van het werkprogramma Circulaire Economie in opdracht van het ministerie van IenW.

Ad 3. Dit betreft een overboeking van artikel 20 naar artikel 21 ten behoeve van een subsidietoekenning aan CLICKNL in het kader van de stimulering van het programma Circulair Ontwerpen (CIRCO). CIRCO helpt ondernemers en creatieve professionals producten, diensten en businessmodellen te (her-)ontwerpen om vervolgens circulair te ondernemen.

Ad 4. Het werken naar een circulaire economie (CE) is een prioriteit in het regeerakkoord en het kabinet heeft zich gecommitteerd aan een Rijksbreed programma. Om de doelstellingen voor 2030 en 2050 daadwerkelijk te realiseren – 50% minder gebruik van primaire grondstoffen in 2030 en een volledig circulaire economie in 2050 - zijn deze aanvullende middelen vrijgemaakt. Hiermee kan onder andere invulling worden gegeven aan de transitieagenda's.

Ad 5. Het kabinet heeft besloten tot een tweede maatregelenpakket in het kader van Urgenda. Hiervoor worden middelen van de begroting van ministerie van Financiën (Aanvullende Post) naar de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overgeheveld. De uitgaven

betreffen de kosten van communicatie en voorlichting over een retour-  
premie op koel- en vrieskasten en uitgaven voor Circulaire maatregelen in  
de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

## Beleidsartikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

**Tabel 124 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

22	Omgevings- veiligheid en milieurisico's	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020		34.204	40.183	47.012	59.461	59.474	59.474
Mutatie Nota van wijziging 2020		0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020		0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020		8.740	232	354	601	602	1.156
Nieuwe mutaties		- 5.445	- 4.205	- 4.757	- 4.660	- 4.658	- 158
Stand ontwerpbegroting 2021		37.499	36.210	42.609	55.402	55.418	60.472

**Tabel 125 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>22.01 Veiligheid chemische stoffen</b>						
1 Atlas Leefomgeving	650	452	0	0	0	0
Diversen	- 431	- 166	- 36	- 17	- 17	- 17
<b>22.02 Veiligheid biotewchnologie</b>						
Diversen	- 66	- 41	- 17	- 8	- 8	- 8
<b>22.03 Veiligheid bedrijven en transport</b>						
2 Register Externe Veiligheid	1.165	517	0	0	0	0
3 NNI: verscheidene opdrachten	- 833	- 93	0	0	0	0
4 Beheer Inspectiewiew	- 600	0	0	0	0	0
5 Brandstofopslag Bonaire	- 5.000	0	0	0	0	0
6 Overboeking PF en GF Omgevingsveiligheid	0	- 4.500	- 4.500	- 4.500	- 4.500	0
Diversen	- 330	- 374	- 204	- 135	- 133	- 133
<b>Totaal</b>	<b>- 5.445</b>	<b>- 4.205</b>	<b>- 4.757</b>	<b>- 4.660</b>	<b>- 4.658</b>	<b>- 158</b>

Ad 1. In 2020 en 2021 worden ICT-gerelateerde kosten gemaakt in verband met de implementatie van de Omgevingswet, waaronder de Atlas Leefomgeving. De Atlas Leefomgeving biedt informatie over de gezondheidsaspecten van de Nederlandse leefomgeving.

Ad 2. In 2020 en 2021 worden ICT-gerelateerde kosten gemaakt in verband met de implementatie van de Omgevingswet, waaronder het Register Externe Veiligheid. In dit register zullen risicovolle objecten worden opgenomen, zoals lpg-tankstations, chemische fabrieken, vuurwerkopslagplaatsen én risicogevoelige objecten zoals scholen en ziekenhuizen.

Ad 3. Dit betreft een overboeking vanuit artikel 22 naar artikel 21 in het kader van opdrachtverlening aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) voor de ontwikkeling en het beheer van Nederlandse normen (NEN). De opdracht aan het NNI wordt verantwoord op artikel 21.

Ad 4. Dit betreft een bijdrage aan het beheer van Inspectiewiew (Inspectie Leefomgeving en Transport).

Ad 5. Dit betreft een bijdrage aan het ministerie van EZK voor de kosten van de vernieuwing van de brandstofopslag op Bonaire.

Ad 6. Dit betreft een overboekingen naar het Gemeentefonds en het Provinciefonds in het kader van de versterking van de omgevingsveiligheid.

## Beleidsartikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

**Tabel 126 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	57.643	51.392	55.520	49.040	52.059	47.662
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	- 160	5.767	1.314	1.131	- 1.829	1.060
Nieuwe mutaties	2.167	1.887	1.508	1.195	1.119	1.296
Stand ontwerpbegroting 2021	59.650	59.046	58.342	51.366	51.349	50.018

**Tabel 127 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>23.01 Meteorologie en seismologie</b>						
1 Masterplan De Bilt	1.453	1.210	1.221	908	832	925
Diversen	714	677	287	287	287	371
<b>23.02 Aardobservatie</b>	0	0	0	0	0	0
Totaal	2.167	1.887	1.508	1.195	1.119	1.296

Ad.1 De gebouwen van het KNMI zijn in slechte staat. Gebouw B is over enkele jaren technisch afgeschreven en gebouw A in de periode 2029-2034. Een sobere verbetering aan de gebouwen, een onderhoudsplan, is geen doelmatig scenario gezien de levensduur van beide gebouwen. De kwaliteit van de gebouwen is van dien aard dat een grote renovatie, dan wel nieuwbouw aan de orde is. Deze mutatie betreft alleen projectkosten en geen dekking van deelprojecten.

## Beleidsartikel 24 Handhaving en toezicht

Tabel 128 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
24 Handhaving en toezicht	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	123.234	126.178	126.274	126.947	126.970	126.970
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	2.879	2.465	1.874	1.722	1.478	1.507
Nieuwe mutaties	3.867	1.788	600	600	600	851
Stand ontwerpbegroting 2021	129.980	130.431	128.748	129.269	129.048	129.328

Tabel 129 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>24.01 Handhaving en toezicht</b>						
1 Inspectieview beheer	1.200	0	0	0	0	0
Diversen	2.667	1.788	600	600	600	851
<b>Totaal</b>	<b>3.867</b>	<b>1.788</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>851</b>

Ad.1 Dit betreft extra middelen voor het systeembeheer Inspectieview.

## Beleidsartikel 25 Brede Doeluitkering

Tabel 130 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
25 Brede doeluitkering	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	920.515	909.220	909.219	909.220	909.220	909.220
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	32.936	23.312	23.313	23.314	23.313	23.414
Nieuwe mutaties						
Stand ontwerpbegroting 2021	953.451	932.532	932.532	932.534	932.533	932.634

## Beleidsartikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen

**Tabel 131 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)**

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
26 Bijdrage investeringsfondsen						
Stand ontwerpbegroting 2020	6.979.233	7.429.495	7.549.902	8.057.663	7.969.872	7.445.050
Mutatie Nota van wijziging 2020	- 166.876	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletore begroting 2020	- 469.236	- 464.231	- 551.653	4.861	- 113.609	472.068
Nieuwe mutaties	89.238	7.401.328	489.816	667.748	151.891	148.716
Stand ontwerpbegroting 2021	6.432.359	14.366.592	7.488.065	8.730.272	8.008.154	8.065.834

**Tabel 132 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)**

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>26.01 Infrastructuurfonds</b>						
1 Loon- en prijsbijstelling 2020	128.218	82.824	90.247	118.583	123.678	120.784
2 Afroming eigen vermogen RWS	- 39.364	0	0	0	0	0
3 Spuk snelfietsroute	- 15.481	- 6.806	0	0	0	0
4 Subsidie Electrisch varen	- 5.440	0	0	0	0	0
5 Arbeidsbeperkten RWS	3.696	0	0	0	0	0
6 Bijdrage Wilhelminakanaal fase 1.5	- 4.750	0	0	0	0	0
7 Bijdrage RWS SAP	- 2.235	- 590	- 411	0	0	0
8 Bijdrage RWS OBS	- 6.339	0	0	0	0	0
9 Opdracht RIVM Bronbeleid PFAS	- 2.000	- 2.000	- 2.000	0	0	0
10 Reservering CN	390	5.493	830	580	0	0
Herschikking t.b.v. bijdrage Programma						
11 Open Overheid	- 913	- 2.144	- 2.144	- 2.144	- 2.144	0
12 Herschikking budgetten HXII via IF	2.111	- 1.059	- 795	- 257	0	0
Defensie: contractverlenging SAR						
13 helicopter	0	2.000	1.000	0	0	0
14 Maaslijn	5.979	0	0	0	0	0
15 Innovatieregeling bouw GWW	5.000	10.000	10.000	0	0	0
16 Terugboeking CN naar IF	14.500	0	0	0	0	0
17 Omvorming Prorail naar ZBO	0	7.130.300	- 40.000	- 40.000	- 40.000	- 40.000
Versnelling investeringen						
18 Infrastructuurfonds	0	174.325	423.235	578.865	57.800	57.800
<b>26.02 Deltafonds</b>						
1 Loon- en prijsbijstelling 2020	13.151	15.431	15.866	18.235	14.395	16.471
2 Noordzeeakkoord	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255	- 4.255
Diverse	- 3.030	- 2.191	- 1.757	- 1.859	2.417	- 2.084
<b>Totaal</b>	<b>89.238</b>	<b>7.401.328</b>	<b>529.816</b>	<b>707.748</b>	<b>191.891</b>	<b>188.716</b>

Voor een specificatie van de nieuwe mutaties wordt verwezen naar de verdiepingsbijlage van de begroting van het Infrastructuurfonds (artikel 19) en het Deltafonds (artikel 6).



## Niet-beleidsartikel 97 Algemeen Departement

Tabel 133 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
97 Algemeen departement	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	60.451	53.752	54.055	54.218	54.508	54.508
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	19.802	984	918	922	922	929
Nieuwe mutaties	4.763	2.209	1.158	1.211	1.211	1.238
Stand ontwerpbegroting 2021	85.016	56.945	56.131	56.351	56.641	56.675

Tabel 134 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>97.01 Algemeen departement</b>						
1 Onderzoeken PBL	2.136	375	0	0	0	0
2 RIVM Stralingsmeetnet	600	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
3 Maatwerk KNMI-RWS	2.390	0	0	0	0	0
Diverse	- 363	534	- 142	- 89	- 89	- 62
<b>Totaal</b>	<b>4.763</b>	<b>2.209</b>	<b>1.158</b>	<b>1.211</b>	<b>1.211</b>	<b>1.238</b>

Ad 1. Dit betreft de bijdragen van ministeries van door PBL uit te voeren onderzoekopdrachten, ten behoeve van het werkprogramma Circulaire Economie (IenW), de Quicksan mestbeleid (LNV), de Analyse programma Aardgasvrije Wijken (BZK) en de Monitoring Regionale Energie strategieën (EZK)

Ad 2. Dit betreft aanvullende uitgaven voor het gebruik van het RIVM stralingsmeetnet. Dit meetnet is benodigd voor het uitvoeren van de wettelijke taak van de ANVS. Er is echter sprake van achterstallig onderhoud en sterke veroudering met kans op uitval. Door planmatige meerjarige vervangingsinvesteringen en innovatieve toepassingen wordt het stralingsmeetnet toekomstbestendig gemaakt.

Ad 3. Naar aanleiding van de vastgestelde offerte wordt er vanuit Rijkswaterstaat budget beschikbaar gesteld voor de verstrekte maatwerkopdracht die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht.

## Niet-beleidsartikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Tabel 135 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)

98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	312.445	298.355	296.352	296.946	299.962	293.473
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	37.025	25.227	18.261	13.528	13.509	11.519
Nieuwe mutaties	13.548	11.733	13.915	11.097	7.239	7.776
Stand ontwerpbegroting 2021	363.018	335.315	328.528	321.571	320.710	312.768

Tabel 136 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)

Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>98.01 Personele uitgaven</b>						
1 Personele inzet LVNL	675	1.350	1.350	1.350	1.350	488
2 Inhuur PMO Luchtvaart	863	828	1.295	0	0	0
3 Bijdrage apparaat actuele beleidsdossiers	0	1.033	1.054	1.065	1.065	1.065
4 Uitbreiding CIO-office	0	1.050	1.575	1.575	1.575	1.575
<b>98.02 Materiële uitgaven</b>						
5 Opvolging bedrijfsvoeringssysteem SAP	8.111	1.104	1.352	458	0	0
6 Programma Open Overheid	1.258	2.951	2.951	2.951	2.896	0
7 Arbeidsbeperkten	- 4.120	0	0	0	0	0
8 Huisvesting en ICT ANVS	1.500	1.450	1.450	1.450	1.450	1.450
9 Huisvestingsnorm 0.9	0	600	1.200	1.200	1.200	1.200
Diverse	5.261	1.367	1.688	1.048	- 2.297	1.998
<b>Totaal</b>	<b>13.548</b>	<b>11.733</b>	<b>13.915</b>	<b>11.097</b>	<b>7.239</b>	<b>7.776</b>

Ad 1. Dit betreft extra personele inzet voor het uitvoeren van de Luchtvaartnota.

Ad 2. Het PMO (Program Management Office) Luchtvaart is het motorblok voor het programma Luchtvaart en de daarin opgenomen projecten Schiphof, Lelystad en Luchtruim.

Ad 3. Dit betreft een overboeking van artikel 19 naar artikel 98 (apparaat) in het kader van strategische personeelsplanning (SPP) en de benodigde capaciteit voor actuele beleidsdossiers zoals Circulaire Economie, het Schone Lucht Akkoord (SLA) en PFAS. Deze aanvullende capaciteit is benodigd om de nieuwe beleidsterreinen en programma's adequaat uit te voeren.

Ad 4. Gelet op alle ICT-ontwikkelingen wordt de capaciteit van het CIO-office uitgebreid vanaf 2021.

Ad 5. De leverancier SAP is gestopt met de doorontwikkeling van het huidige SAP platform (ECC). Dit betekent dat gezocht moet worden naar een nieuw bedrijfsvoeringssysteem ter ondersteuning van de bedrijfsvoeringsprocessen. Voor de hele technische migratie zijn extra kosten noodzakelijk.

Ad 6. Binnen lenW is, vooruitlopend op de invoering van de Wet open overheid (WOO), het Programma Open Overheid (POO) reeds van start gegaan. Voor het Programma Open Overheid worden onder andere programma's aangeschaft die daarna ook beheerd moeten worden.

Ad 7. Diensten ontvangen vanuit een centraal budget een tegemoetkoming voor het in dienst nemen van arbeidsbeperkten. Dit betreft de bijdragen aan de agentschappen RWS, ILT en KNMI.

Ad 8. Als gevolg van gestegen huisvestingsuitgaven van het Rijksvastgoedbedrijf (huisvesting op de Koningskade in plaats van de Hoftoren) en uitgaven bij de ANVS voor ICT kosten (als gevolg van tariefstijging SSC-ICT) zijn aanvullende middelen nodig.

Ad 9. Vanaf 2021 wordt er binnen lenW uitgegaan van een werkpleknorm van 0,9 werkplek per fte (was 0,7).

Tabel 137 Ontvangsten beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	5.430	5.430	5.430	5.430	5.430	5.430
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	7.790	2.462	2.348	0	0	0
Nieuwe mutaties	- 1.412	405	0	0	0	0
Stand ontwerpbegroting 2021	11.808	8.297	7.778	5.430	5.430	5.430

Tabel 138 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Ontvangsten	2020	2021	2022	2023	2024	2025
98 Apparaat kerndepartement						
Diverse	- 1412	405	0	0	0	0
Totaal	- 1412	405	0	0	0	0

## Niet-beleidsartikel 99 Nog onverdeeld

Tabel 139 Uitgaven beleidsartikel (bedragen x € 1.000)						
99 Nominaal en onvoorzien	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stand ontwerpbegroting 2020	861	922	923	1.149	2.351	2.351
Mutatie Nota van wijziging 2020	0	0	0	0	0	0
Mutatie Amendement 2020	- 861	0	0	0	0	0
Mutatie 1e suppletoire begroting 2020	137.967	144.733	143.796	152.275	150.953	142.908
Nieuwe mutaties	- 137.967	- 145.655	- 144.719	- 153.424	- 153.304	- 145.259
Stand ontwerpbegroting 2021	0	0	0	0	0	0

Tabel 140 Specificatie nieuwe mutaties (bedragen x € 1.000)						
Uitgaven	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>99.01 Nog onverdeeld</b>						
1 Loon- en prijsbijstelling 2020	- 141.369	- 98.255	- 106.113	- 136.818	- 138.073	- 137.255
2 Luchtvaart	- 7.801	- 12.318	- 9.789	- 4.279	- 4.033	- 2.229
3 Circulaire economie	0	- 15.000	- 15.000	- 5.000	- 5.000	0
4 Problematiek Caribisch Nederland	- 9.759	- 13.302	- 5.330	- 580	0	0
5 Afgroomd Eigen vermogen RWS	39.364	0	0	0	0	0
Herschikking HXII t.b.v. dekking lenW brede problematiek	0	5.917	2.743	1.525	1.524	1.524
6						
7 Dekking lenW brede problematiek	- 17.681	- 13.662	- 11.478	- 8.416	- 7.882	- 7.459
Diverse	- 721	965	248	144	160	160
Totaal	- 137.967	- 145.655	- 144.719	- 153.424	- 153.304	- 145.259

Ad 1 tm 7. De onderwerpen luchtvaart en circulaire economie zijn belangrijke dossiers voor lenW. Daarnaast is er een aantal dossiers die lenW-breed worden gezien zoals de bijdragen aan Caribisch Nederland. Deze worden gedekt middels een herprioritering van een deel van de uitgekeerde Loon- en prijsbijstelling, het afgeroemde deel van het overtollige eigen vermogen RWS (apparaat deel) en een interne herschikking binnen begroting HXII.

### Bijlage 3: Moties en toezeggingen

Tabel 141 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties		
Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984, nr. 350 verzoekt de regering, na vijf jaar de ervaringen van de op dat moment reeds gedecentraliseerde lijnen in kaart te brengen en hierbij de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende verbindingen te verkennen, en tevens te evalueren of een eventuele openbare aanbesteding van het hoofdrailnet vanaf 2025 in het belang van de reiziger is	Parlementair agenda punt  20-12-2012 Vervoersconcessie Hoofdrailnet (aanvrager Hoogland/PvdA)	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
34 189, nr. 18 verzoekt de regering, te zoeken naar een prikkel waarmee de uitvoeringskosten van de tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 onder de 20% van de totale tolopbrengsten worden gehouden en de Kamer te informeren over de verwachte kosten van de uitvoering van de tolheffing;	Parlementair agenda punt  9-9-2015 Wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViaA15	Door verschuiving van de datum opstelling van de beide projecten naar Q4 2024 en samenhang met VWH wordt dit 2021
29 684, nr. 128 spreekt uit, afhankelijk van de uitkomsten van het open planproces, eventueel mee te willen werken aan een wijziging van de dienstregeling en ruimte te willen bieden in de Structuurvisie Waddenzee voor een aanpassing van de vaargeul en optimalisatie van het vaargeulonderhoud,	Parlementair agenda punt  7-4-2016 Wadden	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
29 862, nr. 31 verzoekt de regering om, in overleg met de regio een plan te ontwikkelen dat voorziet in de gegarandeerde ontsluiting van Voorne, nr. Putten	Parlementair agenda punt  5-7-2016 Havens	De Tweede Kamer zal over de voortgang van deze onderzoeken worden geïnformeerd via de MIRT-brieven naar aanleiding van de BO's MIRT. Inmiddels is de aanbesteding (van de ingenieursdiensten) (vrijwel) afgerond en is een ingenieursbureau geselecteerd om de studies uit te voeren.
34 550 XII, nr. 31 verzoekt de regering te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door boven op de mondiale afspraken op Europees niveau uitstoot apart te beprizen	Parlementair agenda punt  03-11-2016 Begrotingsbehandeling IenM	In afwachting van voorstellen EU ETS Luchtvaart (Indicatie: 2021)
34 550 A, nr. 38 verzoekt de regering, eventuele aanbestedingsmeevallers bij de aanleg van deze projecten in mindering te brengen op de tologgave	Parlementair agenda punt  28-11-2016 MIRT	Bij de Blankenburgverbinding is geen sprake van een meevaller die kan worden ingezet voor vermindering van de tologgave. Voor de ViA15 loopt momenteel de aanbesteding van het project. Na de gunning (Contract Close/Financial Close) van het project is meer bekend over een eventuele aanbestedingsmeevaller. Dit zal naar verwachting in 2021 bekend zijn. De tolheffing gaat van start bij de openstelling van beide projecten. Een eventuele verlaging/verhoging in de tologgave heeft alleen gevolgen voor de duur van de tijdelijke tolheffing.
34 550 XII, nr. 72 verzoekt de regering, de doelstellingen van de subsidie aan de Fietsersbond duidelijker te koppelen aan de doelen uit de Agenda Fiets, deze hierop tussentijds te evalueren en de subsidieregeling eventueel de komende jaren hier inhoudelijk op te herijken en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  22-2-2017	De subsidieregeling is naar aanleiding van deze motie zodanig aangepast dat de activiteiten in lijn zijn met de doelen van de agenda Fiets. Voor een evaluatie van de regeling is het nog te vroeg. Er is pas 1 jaar subsidie verstrekt op basis van deze regeling van de 5 jaar die totaal mogelijk is. In het najaar van 2020 wordt de evaluatie aan de Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	Subsidieregeling Fietzersbond	
<a href="#">34 775 XII, nr. 38</a> verzoekt de regering om, in samenwerking met hyperlooppartijen en private partijen te onderzoeken of er een haalbare businesscase kan worden gemaakt voor een geschikte testlocatie voor het hyperloop, nr. concept,	Parlementair agenda punt  28-11-2017 Begrotingbehandeling lenW	Er heeft een tweetal rondetafelsessies tussen de ministeries van lenW, EZK en potentiële investeerders in een hyperloop-ecosysteem plaatsgevonden om de investeringsbereidheid van partijen voor een testlocatie te onderzoeken. Gesprekken hierover lopen nog. Insteek is om voor het zomerreces tot een conclusie te komen over haalbaarheid van een businesscase.
<a href="#">34 775 A, nr. 48</a> verzoekt de regering, te onderzoeken of succesvolle maatregelen uit die projecten geïntegreerd kunnen worden in het programma Smartwayz, en dan in het bijzonder op het traject Weert – Eindhoven,	Parlementair agenda punt  11-12-2017 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">34 775 A, nr. 35</a> verzoekt de regering, in overleg met de provincies Zuid, nr. Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen, nr. Duiveland en Goeree, nr. Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren,	Parlementair agenda punt  11-12-2017 MIRT	Rijkswaterstaat heeft inmiddels de (interne) opdracht tot realisatie ontvangen en staat op het punt de uitvoeringsovereenkomst met de Provincie Zuid-Holland te sluiten. In deze overeenkomst zijn de afspraken zijn vastgelegd over de realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N59, die uiterlijk in het najaar van 2022 gereed zullen zijn, in overeenstemming met de minder hinder planning van de regio.
<a href="#">29 984, nr. 751</a> verzoekt de regering om, met alle betrokken partijen de verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders van een zbo ProRail in kaart te brengen en voor te leggen aan de Tweede Kamer,	Parlementair agenda punt  6-2-2018 VAO Spoorordening	Op dit moment worden er gesprekken gevoerd tussen ProRail, lenW en de sector om te komen tot afspraken over hoe de samenwerking er tussen het ZBO ProRail en de sector uit komt te zien. Tevens wordt het consultatierecht in de lagere regelgeving verder uitgewerkt.
<a href="#">29 984, nr. 757</a> spreekt uit dat de omvorming van ProRail tot ZBO niet moet leiden tot prijsverhoging voor gebruik van het spoor door vervoerders en reizigers,	Parlementair agenda punt  6-3-2018 Spoorordening	Op bijna alle onderdelen zijn de gesprekken met de Belastingdienst afgerond. Alleen op enkele onderdelen lopen de gesprekken nog. Beeld is dat eind juli de omvang van alle effecten bekend zijn. Materieel maakt dit niet uit, omdat er ongeacht de omvang is afgesproken met MinFin dat de fiscale effecten budgettair neutraal in de Rijksbegroting worden ingepast. In de lagere regelgeving zijn bepalingen opgenomen voor de uitvoering van het compenseren van de btw.
<a href="#">31 936, nr. 471</a> verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat ook de overige ministeries gaan participeren in het Corporate Biofuel Programme, om zo het gebruik van en onderzoek naar duurzame biobrandstof als transitie, nr. brandstof voor de luchtvaart verder te stimuleren,	Parlementair agenda punt  19-4-2018 klimaatakkoord voor de luchtvaart	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Beantwoording Schriftelijk Overleg Luchtvaart d.d. 21 april 2020
<a href="#">31 936, nr. 472</a> verzoekt de regering om zich na inwerkingtreding van CORSIA in het geval dat een andere ICAO, nr. lidstaat aantoonbaar (delen van) de afspraken niet nakomt zich niet terughoudend op te stellen in het aankaarten daarvan in de council de raad van ICAO opdat de raad adequaat kan optreden	Parlementair agenda punt  19-4-2018 klimaatakkoord voor de luchtvaart	In afwachting van inwerkingtreding CORSIA (Indicatie: 2021)

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">29 984, nr. 781</a> verzoekt de regering op, basis van deze onderzoeken samen met ProRail een afwegingskader op te stellen om te beoordelen of een locatie geschikt is voor gedifferentieerd rijden, en om het komende jaar een praktijkproef te doen op in ieder geval één locatie om de effecten in beeld te brengen; verzoekt de regering tevens, bij uitwerking van stimuleren goederenvervoer ook parallel te werken aan een robuust basisnet en onderzoek naar maatregelen om extra hinder te verminderen,	Parlementair agenda punt  14-6-2018 Spoor	Alle onderzoeken zijn gereed. Er wordt nu de laatste hand gelegd aan de rapportage over de metingen. Resultaten zullen eerst worden besproken in Spoorgoederentafel naar verwachting in juni. Daarna zullen de resultaten doorgeleid worden naar de Kamer.
<a href="#">31 936, nr. 485</a> verzoekt de regering, zich kabinetsbreed maximaal in te zetten voor de Nederlandse publieke belangen die met KLM zijn gemeoid;	Parlementair agenda punt  14-6-2018 nieuwe acties en stakingen binnen Air France/KLM	Afgehandeld. De Kamer op 26 juni 2020 geïnformeerd over het traject dat is doorlopen, de precieze vormgeving van het steunpakket, de bijbehorende voorwaarden en de verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties (Kamerstuk 29232 Nr. 41)
<a href="#">31 936, nr. 497</a> verzoekt de regering, met spoed in overleg te treden met Schiphol over het opnemen van een stop op hoofdstuk 3, nr. vliegtuigen in de eerstvolgende reconsultatie voor nieuwe tarieven; verzoekt de regering tevens, zich in te zetten voor uitbreiding van EU, nr. brede geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen ten aanzien van lawaaiige vliegtuigen (EU, nr. verordening 598/2014) en te bezien welke vliegtuigen in de toekomst in categorieën komen die binnen de ruimte van de (lid)staat vallen om geluid gerelateerde beperkingen op te leggen. Verzoekt de regering om voorts, indien dit in de komende jaren niet haalbaar blijkt, te pleiten voor uitbreiding van de nationale bevoegdheden; verzoekt de regering verder om de Tweede Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling I&W te rapporteren,	Parlementair agenda punt  4-7-2018 Luchtvaart	Het eerste gedeelte van de motie wordt meegenomen in het LVB-2 (indicatie: 20 december 2020). Het tweede gedeelte van de motie ligt de vraag nog voor of de EU een herziening zal voorstellen of dat een uitbreiding van nationale bevoegdheden moet worden overwogen (indicatie: geen)
<a href="#">30 175, nr. 300</a> verzoekt de regering om een internationale schone luchtsamenwerking op te zetten met omliggende landen,	Parlementair agenda punt  5-7-2018 Luchtvaart	In Benelux-verband is er regelmatig overleg over luchtkwaliteit. Daarbij wordt informatie uitgewisseld. Naast de Benelux-landen nemen ook Noordrijn-Westfalen en Noord-Frankrijk deel aan de besprekingen. In het kader van de motie wordt onderzocht of er op specifieke onderwerpen een verdergaande samenwerking kan worden afgesproken. Hiertoe wordt onder de Benelux-vlag een internationale conferentie voorbereid. In verband met de COVID-19 maatregelen is nog geen definitieve datum vastgesteld. Gestreefd wordt naar een conferentie eind 2020 of begin 2021
<a href="#">35 000 A, nr. 9</a> verzoekt de regering binnen de NMCA, nr. en MIRT, nr. systematiek en bij de vorming van het Mobiliteitsfonds de niet, nr. stedelijke regio's een prominente plek te geven,	Parlementair agenda punt  25-9-2018 MIRT	Vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds onderzoeken we hoe het huidige instrumentarium optimaler kan aansluiten bij de beoogde werkwijze en investeringsprincipes. We verkennen of en hoe de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aangepast of aangevuld moet worden. De NMCA brengt opgave in heel NL in beeld. Daarnaast worden de MIRT-spelregels herzien.
<a href="#">35 000 A, nr. 10</a> verzoekt de regering om met ProRail en de betrokken regionale overheden in kaart te brengen welke investeringen mogelijk zijn om de dienstregeling op de trajecten Helmond, nr. Eindhoven en de IJssellijn (Zwolle, nr. Arnhem) te verbeteren; verzoekt de regering voorts, de Kamer hierover dit najaar te informeren zodat bij het notaoverleg MIRT vervolgstappen kunnen worden bepaald,	Parlementair agenda punt	Voor het NMCA knelpunt Eindhoven-Helmond geldt dat deze volgens BO MIRT-afspraken EIK-XL in het najaar 2019 betrokken zou worden bij het ProRail-onderzoek naar Eindhoven-Düsseldorf. Omdat hierin te gering een oplossing kon worden gevonden is in de stuurgroep Eindhoven-Düsseldorf (12 maart 2020) besloten om het knelpunt te betrekken bij de Toekomstbeeld OV 2030 studie. Daar zal het NMCA knelpunt Eindhoven-Helmond dus in «meelopen». Op de IJssellijn was sprake van een beperkt

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	25-9-2018 MIRT	potentieel NMCA-knelpunt. Voor dit potentiële NMCA knelpunt zijn geen inframaatregelen uit de nadere analyse TBOV2030 naar voren gekomen. Voor de lange termijn worden er in TBOV2040 traject verschillende opties voor deze route onderzocht (personen en goederen).
<a href="#">35 000 A, nr. 11</a> verzoekt de regering, met de betrokken regionale overheden voorbereidingen te treffen, zodat in de MIRT, nr. najaarsronde 2018 op basis van cofinanciering tot besluitvorming kan worden gekomen over de trajecten Sneek, nr. Leeuwarden en Zwolle, nr. Enschede,	Parlementair agenda punt 25-9-2018 MIRT	De verwachting is dat er in het najaar 2020 tot afspraken te komen over cofinanciering.
<a href="#">32 852, nr. 67</a> verzoekt de regering om, te onderzoeken hoeveel bruikbare goederen/producten in Nederland worden vernietigd, om welke bedrijven en sectoren het gaat, en de Kamer tevens te informeren over de mogelijkheden om maatregelen te nemen,	Parlementair agenda punt 25-9-2018 Circulaire Economie	In de verzamelbrief Circulaire Economie (Kamerstuk <a href="#">32 852, nr. 242</a> ) is de Kamer geïnformeerd over een onderzoek dat n.a.v. de motie Kröger loopt, om zwakke plekken in de textielketen in beeld te brengen en aan te geven welke interventies nodig zijn om vernietiging van goederen tegen te gaan in de verschillende schakels van de keten. Naar verwachting zijn de uitkomsten van dit onderzoek na de zomer gereed. Aan de hand van de uitkomsten wordt de Kamer schriftelijk geïnformeerd.
<a href="#">34 914, nr. 16</a> verzoekt de regering om te garanderen dat de invloed van externe factoren op de kwaliteitsverbetering nooit de reden kan zijn voor het niet onderhands gunnen van een concessie	Parlementair agenda punt 3-10-2018 Wijziging van de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de EU-richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie	Deze motie wordt meegenomen in de nieuwe concessie waarbij hier rekening gehouden mee moet worden gehouden.
<a href="#">34 914, nr. 15</a> verzoekt de regering om, in samenspraak met de medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en dat te borgen in de vast te stellen concessies,	Parlementair agenda punt 3-10-2018 Wijziging van de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de EU-richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail
<a href="#">34 675, nr. 33</a> verzoekt de regering, er bij bevoegde gezagen er op aan te dringen om het aantal incidenten van illegale stort van asbest goed te monitoren en de Kamer regelmatig over het landelijk beeld daarvan te informeren; verzoekt de regering, bij de Programmatische Aanpak Asbestdakensa, nr. nering in te zetten op de effectieve bestrijding door de bevoegde gezagen van het illegaal storten van asbest, daarbij de relevante partijen zoals natuurbeheerders te laten betrekken en het Landelijk Asbestvolgsysteem te benutten.	Parlementair agenda punt 10-10-2018 Wetsvoorstel verwijdering asbest en asbesthoudende producten	De Kamer wordt voor het einde van dit jaar geïnformeerd per brief.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">29 398, nr. 629</a> verzoekt de regering, om in Europees verband te pleiten voor een Europese typegoedkeuring voor deze categorie bijzondere voertuigen,	Parlementair agenda punt  7-11-2018 Stint	Afgedaan met: Uitgaande brief [14-05-2020] - Uitgebreide beleidsreactie op OvV rapport Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer
<a href="#">35 000 XII, nr. 49</a> verzoekt de regering, om als Nederland in Europees verband voorop te lopen met de sector door Nederlandse pilots te starten met het beschikbaar stellen van een brandstofprijzvergelijker zichtbaar bij de tankstations en middels een app,	Parlementair agenda punt  8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	Nederland neemt sinds het voorjaar van 2019 deel aan een Europees consortium onder leiding van Griekenland om de verplichting een brandstofprijzvergelijking te tonen nader uit te werken. Onderdeel van het werk van het consortium was het testen van de brandstofprijzvergelijking d.m.v. pilots in de deelnemende landen. In Nederland hebben pilots plaatsgevonden bij 10 deelnemende tankstations. De pilots zijn afgerond. Inmiddels ligt er een conceptrapport met aanbevelingen van het consortium aan de andere EU-lidstaten. Lidstaten kunnen de aanbevelingen gebruiken bij de implementatie van de verplichting, die waarschijnlijk per 6 juni ingaat (mogelijk komt er uitstel). Een app is geen onderdeel van de aanbevelingen. Nederland baseert zich op de aanbevelingen van het consortium. De prijzvergelijking zal komen te hangen bij bemande tankstations langs de snelweg en ondersteund worden door een website.
<a href="#">35 000 XII, nr. 46</a> verzoekt de regering, zich in te spannen voor het organiseren van een buitengewone zitting in Nederland van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie over accijns op kerosine en daartoe steun te vergaren onder niet minder dan een vijfde van het totale aantal bij het Verdrag van Chicago aangesloten staten,	Parlementair agenda punt  8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	Behandeld in Kamerbrief 31936-585 van 27 maart 2019 waarin conferentie 20/21 juni 2019 eerste stap uitvoering motie wordt genoemd. Verdere stappen nog niet aan te geven. (indicatie: geen).
<a href="#">35 000 XII, nr. 45</a> verzoekt de Minister, om kansrijke projecten voor publiek, nr. private samenwerking aan te wijzen, zodat er private investeringen vloeien naar infrastructuurprojecten die Nederland bereikbaar houden,	Parlementair agenda punt  8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">35 000 XII, nr. 37</a> verzoekt de regering, onderzoek te doen naar kansen en mogelijkheden van private bekostiging van infrastructuurprojecten, dat te doen in overleg met de provincies en de Kamer daarover medio 2019 te informeren,	Parlementair agenda punt  8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">35 000 XII, nr. 32</a> verzoekt de regering de positieve effecten van truck platooning nadrukkelijk te betrekken bij het voorkomen van files;verzoekt de regering voorts een pilot daarmee te starten op de A67	Parlementair agenda punt  8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	Voor de Structuurvisie A67 zijn maatregel, w.o. truck platooning onderzocht. Met het oog op effectiviteit is truck platooning niet geselecteerd. Met de OSV is de Kamer over de geselecteerde maatregelen geïnformeerd en over de OSV is met de Kamer gesproken. De Kamer is niet expliciet gemeld dat truck platooning niet is geselecteerd.
<a href="#">35 000 XII, nr. 51</a> verzoekt de regering, ProRail en NS aan te spreken op de afspraken uit de green deal, met als inzet te bevorderen dat het aantal stations waar afvalscheiding plaatsvindt de komende jaren wordt verhoogd naar ten minste	Parlementair agenda punt	De staatssecretaris is met de Green Deal partijen in overleg over de voort te zetten koers t.a.v. afvalscheiding en – reductie op basis van de ervaringen in de Green Deal tot nu toe. De focus ligt daarbij op afvalscheiding op de 50 grootste stations en in de Retail van de 22 grootste stations. Met de

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
alle IC, nr. stations, en te zorgen dat op deze stations meerdere soorten afval worden gescheiden, waaronder in elk geval plastics,	8-11-2018 Tweede termijn begrotingsbehandeling lenW	invoering van statiegeld per juli 2021 wordt vanaf dat moment een groot deel van het plastic afval op stations gescheiden ingezameld. Na de zomer zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de koers van de Green Deal.
35 000A, nr. 31 verzoekt de regering om, het opwaarderen van de N35 tot een 2x2, nr. baans 100 km/u, nr. weg als prioriteit aan te merken,	Parlementair agenda punt 29-11-2018 MIRT	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
35 000A, nr. 40 verzoekt de regering voorts, om in overleg met betrokkenen te zoeken naar mogelijkheden tot realisatie van de beoogde spoorse maatregelen in en om het emplacement van Venlo,	Parlementair agenda punt 29-11-2018 MIRT	De adaptieve strategie en monitoring wordt uitgewerkt door een binationale werkgroep voor een bestuurlijke ronde tafel (zomer 2020). Hierbij worden de mogelijkheden voor de gezamenlijke financiering betrokken. Resultaten worden betrokken bij het bo Mirt dit najaar, voortgang hiervan wordt aan de Tweede Kamer gemeld.
35 000 A, nr. 44 verzoekt de Minister, om samen met de provincie de financiële consequenties in beeld te brengen en deze voor te leggen aan de Kamer; verzoekt de regering, bovendien voor de Voorjaarsnota 2019 in beeld te brengen binnen welke termijn een MIRT, nr. verkenning kan worden gestart,	Parlementair agenda punt 29-11-2018 MIRT	Naar aanleiding van deze motie is een gezamenlijk verkeersonderzoek met de provincie afgelopen najaar gestart. Deze wordt rond 1 april 2020 afgerond waarna er een bestuurlijk overleg zal plaatsvinden tussen het Rijk en de provincie om afspraken te maken over mogelijke maatregelen/ vervolgstappen. Dit kan dus ook mogelijk het starten van een MIRT-verkenning zijn zoals de motie hieronder oproept. De uitkomsten van dit bestuurlijk overleg zullen ook voor het AO MIRT in juni aan de Kamer worden gemeld.
35 000 A, nr. 60 verzoekt de regering, om onafhankelijk onderzoek te laten verrichten om in kaart te brengen hoe het WHO, nr. rapport zich verhoudt tot de huidige (inter)nationale wet, nr. en regelgeving en naar de mogelijkheden om het WHO, nr. rapport te gebruiken ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie, en de Kamer over de resultaten te informeren,	Parlementair agenda punt 29-11-2018 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - RIVM rapport motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018)
35 000 A, nr. 76 verzoekt de regering, om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om station Zwolle robuuster te maken zodat verstoringen minder grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Noord, nr. Nederland,	Parlementair agenda punt 29-11-2018 MIRT	ProRail werkt aan het spoor bij Zwolle. De uitvoering van het project Zwolle-Herfte loopt door tot 2021. Binnen het programma Noord-Nederland werken we daarbij nog steeds aan reistijdverkortening en robuustheidsmaatregelen. Om de robuustheid van de verbinding met Noord-Nederland verder te vergroten zetten we vanuit het Rijk als onderdeel van het Toekomstbeeld OV onder andere in op mogelijkheden vanuit hoogwaardig OV met de bus.
29 984, nr. 801 verzoekt de regering tevens, als onderdeel van de financiële paragraaf in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor lopende of toegekende spoorprojecten en de kostenstijging voor decentrale overheden, indien zij na 2021 opdrachtgever zijn voor ProRail,	Parlementair agenda punt 13-12-2018 Spoorordening	In de MR is opgenomen dat ProRail eventuele kostenverhogingen niet aan decentrale overheden zal doorberekenen. Het materiële voordeel wordt in ieder geval tot 2040 behouden en in 2034 geëvalueerd. Er lopen nog gesprekken over cofinanciering. Beeld is dat deze niet leiden tot hogere kosten voor derden. Mocht daar sprake van zijn, dan worden die gecompenseerd
29 984, nr. 804 verzoekt de regering, parallel aan de voorbereiding van de besluitvorming over het hoofdrailnet in 2020, samen met de provincies de voorbereidingen te treffen die nodig zijn voor de besluitvorming over de decentralisatie van deze lijnen, zodat deze vervolgens zo snel mogelijk kan worden geeffectueerd, rekening houdend met de looptijd van de HRN, nr. concessie en de relevante regionale ov, nr. concessies,	Parlementair agenda punt	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdpijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	13-12-2018 Spoorordening	
<b>29 984, nr. 806</b> verzoekt de regering, om integraal naar de kosten en baten van het decentraal aanbesteden van deze spoorlijnen te kijken en de reiziger centraal te stellen en de meerwaarde voor het spoorgoederenvervoer mee te nemen in toekomstige besluitvorming over het al dan niet aanbesteden van deze spoorlijnen;	Parlementair agenda punt  13-12-2018 Spoorordening	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdlijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024
<b>31 936, nr. 536</b> verzoekt de regering, te onderzoeken hoe in het nieuwe EASA, nr. systeem op basis van risico's controles kunnen worden uitgevoerd bij niet, nr. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die een AOC hebben van een lidstaat die is aangesloten bij EASA, zodat deze vaker gecontroleerd kunnen worden als daar aanleiding voor is,	Parlementair agenda punt  18-12-2018 Luchtvaart	Wordt meegenomen in de eerstvolgende verzamelbrief over luchtvaart (indicatie najaar 2020)
<b>31 936, nr. 540</b> verzoekt de regering zich in Europa ervoor in te spannen dat de slotverordening zo wordt gemoderniseerd dat landen bij de verdeling van slots kunnen sturen op duurzaamheid en netwerkqualiteit, en verzoekt de regering, om de Kamer te informeren hoe binnen de EU, nr. slotverordening op duurzaamheid en netwerkqualiteit kan worden gestuurd.	Parlementair agenda punt  18-12-2018 Luchtvaart	De verwachting is dat het voorstel van de Europese Commissie pas in 2021 zal worden behandeld (indicatie: 2021)
<b>31 936, nr. 565</b> spreekt uit geen autonome groei en geen vracht op Lelystad Airport toe te staan	Parlementair agenda punt  18-12-2018 herziening van het Nederlandse luchtruim	In uitvoering. Is onderdeel van de verkeersverdelingsregel (VVR) tussen Schiphol en Lelystad Airport. Publicatie van de VVR in het Staatsblad staat gepland voor augustus 2020. Publicatie plus het Raad van State advies wordt met de Kamer gedeeld. (Planning: afgehandeld op 31 augustus 2020)
<b>31 409, nr. 215</b> verzoekt de regering, zich maximaal in te spannen het verbod op varende ontgassen door andere landen zo snel mogelijk te laten ratificeren en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  20-12-2018 Maritiem	Het is technisch niet mogelijk om het verbod in Nederland eerder van kracht te laten worden. Het verbod wordt pas van kracht 6 maanden nadat de laatste verdragsstaat heeft geratificeerd. Naar verwachting zal dat medio 2021 zijn.
<b>31 409, nr. 213</b> verzoekt de regering, voorstellen te doen om te komen tot een helder protocol binnen het kader «de reddingsmaatschappij redt, de bergers slepen en bergen en daarbij in ieder geval in te gaan op een duidelijke triage	Parlementair agenda punt  20-12-2018 Maritiem	De Kamer is bij brief van 8 mei 2020 over de stand van zaken geïnformeerd. Het overleg is op dit moment nog steeds gaande.  De verwachting is dat in het najaar 2020 hierover meer bekend is.
<b>29 398, nr. 654</b> verzoekt de regering, om zo snel mogelijk nadat nieuwe wettelijke toelatingskaders zijn opgesteld, te komen met een voorstel voor de wettelijke verankering van toezicht en handhaving op de categorie bijzondere bromfietsen,	Parlementair agenda punt  22-1-2019 TNO rapport Stint	De ILT heeft nu een toezichtstaak op bijzondere bromfietsen. Met de inwerkingtreding van de Verordening 2018/858 per 1-9-2020 wordt dit geformaliseerd. Bij het nieuwe nationale kader zal de ILT toezichthouder worden.
<b>28089, nr. 110</b> verzoekt de regering, om samen met IPO en VNG in beeld te brengen hoe de situatie, aanpak en kosten voor asbestleidendaken verschillen van andere asbestdaken, te bekijken welke gemeentelijke of provinciale subsidieregelingen voor deze doelgroep toegepast kunnen worden, en in overleg met deze partijen uit te werken hoe in aanvulling op het landelijk asbestfonds voor eigenaren van asbestleidendaken via maatwerk een passende oplossing gerealiseerd kan worden,	Parlementair agenda punt  7-2-2019 Externe Veiligheid	De Kamer wordt voor het einde van dit jaar hierover geïnformeerd per brief.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
29 984, nr. 817 verzoekt de regering om, voor het einde van 2019 een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor de reiziger op reistijd, prijs en milieu, nr. impact tussen auto, trein en vliegtuig samen met de reisbranche (bijvoorbeeld door het sluiten van een green deal) op trajecten richting de grote Europese steden zoals Brussel, Parijs, Frankfurt en London.	Parlementair agenda punt  21-2-2019 Internationaal spoor	Gesprekken met partijen waren gestart maar zijn vanwege COVID-19 tijdelijk gestaakt
29 984, nr. 819 verzoekt de regering, bij het onderzoek naar het traject Amsterdam, nr. Berlijn de verschillende routevarianten op een volwaardige manier te onderzoeken voor de korte, middellange en lange termijn en uitgaande van een optimale combinatie van snelheid en de hoeveelheid stops op dit traject, en de Kamer daarover te informeren,	Parlementair agenda punt  21-2-2019 Internationaal spoor	Onderzoek is in uitvoering. Resultaten voor korte en middellange termijn volgt voor einde 2019. Lange termijn gaat mee in Toekomstbeeld OV, wat nu voorzien is eind 2020.
29 984, nr. 824 Verzoekt de regering om met alle hiervoor relevante partijen in overleg te treden met als inzet met hen afspraken te maken over het uitfasen van de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel;	Parlementair agenda punt  21-2-2019 Internationaal spoor	In uitvoering. Zal worden afgehandeld met het actieprogramma trein/luchtvaart (Planning: afgehandeld op 18 december 2020)
29 84, nr. 834 : verzoekt de regering, dit te verduidelijken en te borgen in het Toekomst, nr. beeld OV 2040, en de Kamer in de aangekondigde verdiepingsslag over de resultaten te informeren	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Spoor	In het toekomstbeeld OV wordt ingezet op de kracht van het OV. Tussen de steden Amsterdam, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, en Utrecht wordt verder ingezet op intensief aanbod van het openbaar vervoer. Op de verbindende assen tussen de Randstad en het Noorden, Oosten en Zuiden van het land wordt verdere kwaliteitsverbetering beoogd. Dit vraagt om maatwerk per as in termen van frequentie, stops en snelheid en hiermee samenhangende strategieën op het gebied van auto, fiets en HOV. In de verdiepingsslag van het Toekomstbeeld wordt dit meegenomen. In het najaar is voorzien om deze verdiepingsslag af te ronden en zal de Kamer op worden geïnformeerd.
29 984, nr. 835 : verzoekt de regering om als uitwerking van de contouren Toekomstbeeld OV, parallel aan het onderzoek naar het verbeteren van de spoorver, nr. binding met Berlijn, in samenwerking met de regio en relevante partners in Duitsland de alternatieven te onderzoeken voor deze rechtstreekse intercity inclusief de daarbij noodzakelijke infrastructurele maatregelen,	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Spoor	Dit loopt mee in traject Toekomstbeeld OV waarbij we hebben aangegeven dat we in het najaar van 2020 een concrete ontwikkelagenda opleveren.
29 984, nr. 836: verzoekt de regering, in de onderhandelingen met de NVR het overleg zo spoedig mogelijk te gaan voeren om zo de randvoorwaarden en financiële gevolgen in kaart te brengen van een intercityverbinding via Heerlen naar Aken, en de Kamer hier uiterlijk in het derde kwartaal van 2019 over te informeren,	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Informatie voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken
29 984, nr. 839: verzoekt de regering, om in de modellen voor de markt, nr. en capaciteits, nr. analyse de klimaatopgave mee te nemen als uitgangspunt zodat er een beter beeld ontstaat over de toekomstige vraag naar ov,	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Spoor	Vanuit lenW wordt gewerkt aan de NMCA. Deze wordt naar verwachting in 2021 gepresenteerd. Ingezet beleid, inclusief concrete (klimaat)maatregelen, worden daarin als uitgangspunt meegenomen.
29 984, nr. 842: verzoekt de regering, samen met de decentrale overheden, verder in beeld te brengen welke locaties in Nederland op basis van de vervoersvraagkansrijk zijn voor een kwaliteitssprong in het ov, nr. aanbod, bijvoorbeeld als het gaat om frequentie en reistijd, om zo meer mensen een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto,	Parlementair agenda punt	In het kader van het vervolg op de contouren van toekomstbeeld OV bespreken we deze kansrijke opties met regionale overheden. In dit proces werken we gezamenlijk deze opties uit met onderscheid naar frequentie, reistijd, en kosten efficiëntie. Daarbij wordt bekeken of deze opties kansrijk zijn op basis van vervoersvraag. De Kamer zal op

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	18-4-2019 Spoor	verschillende momenten geïnformeerd worden over de verdiepingsslag. Afronding van de verdiepingfase is voorzien eind 2020.
23 645, nr. 693: verzoekt de regering, ook andere vervoerders dan NS te betrekken bij de pilot met de App Alert,	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Openbaar vervoer en taxi	In de Kamerbrief van 27 maart sociale veiligheid in het OV is medegedeeld dat we de Tweede Kamer eind 2020 informeren over de voortgang.
23 645, nr. 700: verzoekt de regering, voor het nieuwe systeem OV, nr. betalen een oplossing voor enkelvoudig in, nr. en uitchecken uit te werken die breder is dan alleen een landelijke uitrol van een app met locatiebepaling, en de Kamer voor september 2019 een update over de uitvoering te sturen,	Parlementair agenda punt  18-4-2019 Openbaar vervoer en taxi	Dit jaar is in diverse Kamerbrieven gemeld dat enkelvoudig in- en uitchecken niet randvoorwaardelijk is voor de uitrol van nieuwe betaalwijzen. Wel blijven er acties ondernomen worden om de om checkproblematiek in de treinketen verder te verkleinen.
30 821, nr. 75: verzoekt de regering, om de effecten op andere vitale sectoren van een cyberaanval op waterwerken in 2019 in beeld te brengen en daarbij voorstellen te doen om geëigende maatregelen te nemen om die gevolgen te voorkomen dan wel te mitigeren,	Parlementair agenda punt  29-5-2019 Rapport van de Algemene Rekenkamer over cybersecurity van vitale waterwerken	Er komt een lenW cyberbrief waarin alle moties nav ARK digitale dijkverzwaring debat worden toegelicht.
30 821, nr. 76: verzoekt de regering, de uitvoering van de onderschreven aanbevelingen voor de zomer van 2020 te evalueren en de resultaten aan de Kamer te melden,	Parlementair agenda punt  29-5-2019 Rapport van de Algemene Rekenkamer over cybersecurity van vitale waterwerken	Er komt een lenW cyberbrief waarin alle moties nav ARK digitale dijkverzwaring debat worden toegelicht.
verzoekt de regering concreet aan te geven welke acties zij onderneemt om de doelen die eind 2017 al behaald hadden moeten zijn, alsnog te behalen, indien dit nodig blijkt de benodigde middelen hiervoor vrij te maken en de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren,	Parlementair agenda punt  29-5-2019 Rapport van de Algemene Rekenkamer over cybersecurity van vitale waterwerken	Er komt een lenW cyberbrief waarin alle moties nav ARK digitale dijkverzwaring debat worden toegelicht.
30 821, nr. 79: verzoekt de regering, het doen van een volwaardige pentest op de industriële automatiseringssystemen van de vitale waterwerken een integraal onderdeel te laten uitmaken van de cybersecuritymaatregelen bij alle vitale waterwerken,	Parlementair agenda punt  29-5-2019 Rapport van de Algemene Rekenkamer over cybersecurity van vitale waterwerken	Er komt een lenW cyberbrief waarin alle moties nav ARK digitale dijkverzwaring debat worden toegelicht.
35 000 A, nr. 100: verzoekt de regering, om de mogelijkheid tot omgekeerd aanbesteden waar mogelijk mee te nemen bij openbare aanbestedingen,	Parlementair agenda punt  13-6-2019 Onderhoud Wegen en bruggen	Deze motie wordt binnen het traject Transitie Vitale Infra opgepakt. Hiervoor wordt door ICG onderzocht waar omgekeerd aanbesteden toepasbaar is. Vermoedelijk zijn er op de einddatum van de motie nog geen concrete resultaten te presenteren.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
35 000, nr. 101: Verzoekt de regering de resultaten van dat onderzoek met de Tweede Kamer voor 1 januari 2020 te delen,	Parlementair agenda punt  13-6-2019 Onderhoud Wegen en bruggen	Het bestuur heeft in januari gesproken over wat de eerste pilots mbt smart maintenance hebben opgeleverd. Ervaringen worden omgezet in grootschaligere pilot in WNN. Met FME en WMC loopt hier contact over. Zodra vervolg robuust genoeg is (wat houdt vervolg in WNN in), zal de Kamer worden geïnformeerd.
35 086, nr. 11 verzoekt de regering, maatregelen te treffen om ook de Rijkswaterstaat auto's van boa's waar nodig van camera's te voorzien die het negeren van een rood kruis en ander roekeloos rijgedrag kunnen registreren teneinde een verkeersboete te kunnen heffen,	Debat 13 juni 2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
35 00 A, nr. 115: Verzoekt de regering zo snel mogelijk uitvoering te geven aan de motie die de N35 tot prioriteit stelde en met de provincie Overijssel tot een sluitende financiering te komen	Parlementair agenda punt  19-6-2019 MIRT	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
35 200, nr. 11: verzoekt de regering, met ingang van het jaarverslag 2019 een integrale bijlage instandhouding op te nemen, waarin de gerealiseerde bedragen instandhouding, zowel regulier onderhoud als vervanging en renovatie, worden gepresenteerd inclusief de daarmee verband houdende omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud,	Parlementair agenda punt  27-6-2019 Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur
35 140, nr. 9 verzoekt de regering, om in 2020 al te starten met de ontwikkeling van Integraal Rivier Management en op basis van cofinanciering, urgentie en haalbaarheid waar mogelijk de benodigde middelen vanuit de beleidsreservering voor IRM uit het Deltafonds naar voren te halen,	Parlementair agenda punt  1-7-2019 Initiatiefnota's Droge voeten en Veen red je niet alleen van de Leden Bromet en De Groot	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
35 140, nr. 11 verzoekt de regering, de afstemming tussen beide trajecten te verzekeren en in de nieuwe Beleidsnota Drinkwater de samenhang te verankeren,	Parlementair agenda punt  1-7-2019 Initiatiefnota's Droge voeten en Veen red je niet alleen van de Leden Bromet en De Groot	De Nieuwe Beleidsnota wordt eind dit jaar naar de Kamer gestuurd.
35 140, nr. 12 verzoekt de regering een heffing uit te sluiten als instrument om de drinkwatervraag te beïnvloeden,	Parlementair agenda punt  1-7-2019 Initiatiefnota's Droge voeten en Veen red je niet alleen van de Leden Bromet en De Groot	De Nieuwe Beleidsnota wordt eind dit jaar naar de Kamer gestuurd.
30872, nr. 237 verzoekt de regering, op basis van gegevens uit het lopende onderzoek (de telling) de hoeveelheid plastic in het milieu als gevolg van blik in het zwerfafval in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren,	Parlementair agenda punt  3-7-2019 Ontwerpbesluit maatregelen kleine kunststof drankflessen	Het onderzoek naar de hoeveelheid plastic in blikjes is nog lopende, afhankelijk van de voortgang het onderzoek zal het resultaat worden opgenomen in de RWS rapportage monitoring zwerfafval aan de Tweede Kamer in september 2020.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
27428, nr. 359 verzoekt de regering, zich met andere Europese lidstaten in te spannen om de harmonisatie van ggo, nr. regelgeving te agenderen in het kader van het werkprogramma van de nieuwe Europese Commissie, en de Kamer over de uitkomsten hiervan te informeren,	Parlementair agenda punt  3-7-2019 Biotechnologie en kwekersrecht	Het ministerie van LNV zal de Tweede Kamer op korte termijn informeren over de stand van zaken mbt dit proces, in een brief over precisielandbouw, nieuwe veredelingstechnieken en innovatie.
27428, nr. 361 verzoekt de regering, zo veel mogelijk haast te maken met alle mogelijke verbeteringen van het beleid en hiervoor waar nodig met spoed extra capaciteit vrij te maken binnen het RIVM,	Parlementair agenda punt  3-7-2019 Biotechnologie en kwekersrecht	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Voortgang verbetering vergunningverlening medische toepassingen biotechnologie en voorstel Europese Commissie spoedverordening COVID-19
31 409, nr. 244 verzoekt de regering, om samen met andere vaarwegbeheerders spoedig en doortastend geschikte kegelligplaatsen feitelijk te realiseren en de Kamer daarover te informeren,	Parlementair agenda punt  3-7-2019 Maritiem	Uit een door RWS uitgevoerde verkenning is de behoefte aan kegelligplaatsen op te vangen met het benutten van de mogelijkheden die de regelgeving biedt om af te wijken van de veiligheidsafstanden tussen schepen onderling. Er zal een beleidsregel komen ten behoeve van een eenduidige interpretatie en uitvoering van die bevoegdheid. In de planningsbrief voor de Kamercommissie is aangegeven dat de beleidsregel in Q4 wordt verwacht.
27 625, nr. 479 verzoekt de regering, in overleg met betrokkenen te zoeken naar een maatwerkoplossing voor de brouwerij in Arcen zodat deze niet onder water zal komen te staan,	Parlementair agenda punt  4-9-2019 Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
31 936, nr. 665: verzoekt de regering, het RIVM opdracht te geven werknemers op Schiphol mee te nemen in het lopende onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden van Schiphol,	Parlementair agenda punt  26-9-2019 Luchtvaart	In overleg met het RIVM over de invulling van de motie. Voortgang is medegedeeld aan de Kamer op 10-02-2020 (Indicatie: Geen)
31 936, nr. 683: verzoekt de regering, om bij de modernisering van het Europese luchtvaartbeleid te pleiten voor de mogelijkheid om sociale vestigingseisen op te kunnen nemen	Parlementair agenda punt  26-9-2019 Luchtvaart	In afwachting van herziening EU-verordening luchtvaartdiensten. (Indicatie: 2021)
31 936, nr. 668: verzoekt de regering, om de mogelijkheid om meer rustmomenten te creëren in de vroege ochtend in het weekend te onderzoeken en de Kamer hierover bij de uitwerking van de nieuwe systematiek te informeren	Parlementair agenda punt  26-9-2019 Luchtvaart	Uitvoeringsplan hinderreductie wordt nu geconsulteerd.
31 936, nr. 669: verzoekt de regering, de sector te vragen te onderzoeken in hoeverre voor de inwoners een «vliegweerbericht» kan worden ontwikkeld met daarin in ieder geval het te verwachten baangebruik, en de Kamer uiterlijk bij de uitwerking van de nieuwe systematiek hierover te informeren,	Parlementair agenda punt  26-9-2019 Luchtvaart	Schiphol heeft een applicatie in ontwikkeling.
31 936, nr. 673: verzoekt de regering, met meer concrete maatregelen te komen die tot een aantoonbare vermindering zullen leiden van de in Nederland veroorzaakte overlast door Luchthaven Luik, nr. Bierset,	Parlementair agenda punt  26-9-2019 Luchtvaart	In uitvoering. BEL-NED expertgroep verkent mogelijke operationele oplossingen. Daarnaast zal er met de gemeente Eijsden-Margraten en de provincie Limburg een gesprek plaatsvinden over de aanpak van informatievoorziening over de uiteindelijke maatregelen richting omwonenden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">33 997, nr. 146</a> verzoekt de regering, zich binnen de VN, nr. luchtvaartorganisatie ICAO in te spannen voor het bereiken van betere waarborging van veilige vliegroutes boven conflictgebieden, en de Kamer hierover te informeren	8-10 debat over de vervolging van vier verdachten voor betrokkenheid bij het neerhalen van de MH17	In uitvoering. ICAO Council Sessie is tot nadere orde verdaagd i.v.m. Covid-19 (Indicatie: geen)
<a href="#">35 300 XII, nr. 27</a> verzoekt de regering, een quickscan te laten opstellen die de innovatieve mogelijkheden en de potentiële maatschappelijke kosten en baten in kaart brengt die een nieuwe vorm van een supersnelle trein zeer aantrekkelijk zou kunnen maken als alternatief voor een korteaafstandsvlucht,	Parlementair agenda punt  16-10-2019 Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">35 300 XII, nr. 36</a> verzoekt de regering, om de introductie van deze emissiecomponent in havengelden op de Nederlandse luchthavens overeenkomstig met Heathrow, Frankfurt en Zürich in het NLR, nr. onderzoek naar «milieuscores» mee te nemen, en de Kamer de mogelijkheden terug te rapporteren,	Parlementair agenda punt  16-10-2019 Begrotingsbehandeling lenW	Plan van aanpak door NLR wordt voorbereid (indicatie: 17 december 2020).
<a href="#">35 300 XII, nr. 56</a> verzoekt de regering om, in navolging van de proeftuin aardgasvrijwijken, te verkennen of een proeftuin circulaire wijken en dorpen kan worden gestart,	Parlementair agenda punt [16-10-2019] - Begrotingsbehandeling lenW	De in de motie genoemde verkenning wordt uitgevoerd met een inventariserend onderzoek naar de kansen en mogelijkheden voor circulaire proeftuinen en de wijze waarop die vanuit het Rijk het beste kunnen worden ondersteund. Het streven is om dit onderzoek in het najaar af te ronden.
<a href="#">35 300 XII, nr. 46</a> verzoekt de regering, stappen te zetten ter aanscherping van wet, nr. en regelgeving inzake het lozen van vervuilde grond in plassen; verzoekt de regering tevens, in gesprek te gaan met provincies, waterschappen en gemeenten met als doel intensivering van de handhaving,	Parlementair agenda punt  16-10-2019 Begrotingsbehandeling lenW	In het AO Externe Veiligheid van 10 juni is toegezegd de Kamer na de zomer per brief over de voortgang van de uitvoering van dit restrictieproject te informeren. Daarmee zullen ook de nu gestelde vragen worden beantwoord.
<a href="#">35 300 XII, nr. 58</a> verzoekt de regering Te onderzoeken of reisverboden die worden opgelegd, geldend kunnen worden voor het gehele openbaar vervoer zonder dat dit leidt tot een verplaatsing van problemen naar andere vervoersmodaliteiten zoals bijvoorbeeld de auto en daarmee tot een verslechtering van de verkeersveiligheid	Parlementair agenda punt  16-10-2019 Begrotingsbehandeling lenW	Deze gesprekken lopen en de Kamer zal na de zomer geïnformeerd worden over de uitkomsten van deze gesprekken.
<a href="#">29 398, nr. 761</a> verzoekt de regering, bij het introduceren van nieuwe voertuigen verkeersveiligheid boven innovatie te stellen,	Parlementair agenda punt  30-10-2019 Stint	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-07-2020] - Uitgebreide beleidsreactie op OvV rapport Veilig toelaten tot de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met een Stint
<a href="#">29 398, nr. 764</a> verzoekt het ministerie, in overleg te treden met relevante partijen zoals politie en andere hulpverleners en verzekeraars om ongevallencijfers van licht gemotoriseerde voertuigen beter inzichtelijk te maken,	Parlementair agenda punt  30-10-2019 Stint	Er is een PvA voor de taskforce verkeersveiligheidsdata opgesteld. De vertegenwoordigers van Politie, hulpverleners en verzekeraars deelnemen hier aan mee. De eerste bijeenkomst staat gepland eind mei 2020. Bijeenkomst is vertraagd vanwege Corona.
verzoekt de regering, te onderzoeken of het effectief is om ook voor biomassa, nr. installaties met een vermogen van minder dan 15 MW een milieuvergunning opnieuw verplicht te stellen, en de Tweede Kamer hierover in de zomer van 2020 te informeren	Begroting Economische Zaken en Klimaat 2020	De motie valt samen met een rijksmaatregel uit het Schone Lucht Akkoord. De Rijksoverheid onderzoekt in 2020 welke emissie-eisen in de algemene regels kunnen worden aangescherpt. Met Eenvoudig Beter (EB) wordt momenteel verkend in hoeverre een algemeen geldende vergunningplicht noodzakelijk is onder het stelsel van de Omgevingswet, waarbij ruimtelijke wetgeving en lokale vergunningplicht een alternatief zou kunnen bieden voor een algemeen geldende vergunningplicht van rijkswege. De Tweede Kamer wordt in de zomer van 2020 geïnformeerd.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">35 300 A, nr. 15</a> verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk met de regio de knoop door te hakken over de aanpak van de problemen op de N35 ,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
<a href="#">35 300 A, nr. 20</a> , verzoekt de regering, om het knelpunt op de A15 bij Ridderkerk, nr. Gorinchem sneller te realiseren, en om het knelpunt op de A15 bij Gorinchem, nr. Valburg aan te pakken,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">35 300 A, nr. 24</a> , verzoekt de Minister, er alles op te richten dit grote nationale project van de aanpassing van de A27/A12 met kracht voort te zetten, dus het tempo erin en daarbij de samenhang met de noordelijke rondweg Utrecht te blijven bewaken,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Een nieuw Tracébesluit wordt voorbereid. De planning is dit medio 2020 vast te stellen. Onlangs heeft de CieMER een concept advies op het Tracébesluit gegeven. Een belangrijk onderdeel van dit Tracébesluit is de (passende) beoordeling van stikstof, en de samenhang met de SSRS. De Ring Utrecht is een van de 7 MIRT projecten die gebruik kan maken van de stikstofruimte in deze regeling.
<a href="#">35 300 A, nr. 21</a> , verzoekt de regering, om de verbreding van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen en Kerensheide in overleg met de provincie sneller te realiseren,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Aan RWS wordt dit te kennen gegeven om dit mee te nemen in de lopende voorbereiding realisatie die gepland staat voor 2026.
<a href="#">35 300 A, nr. 26</a> , verzoekt de regering, om te onderzoeken of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de doorstroming op het traject A15 Deil, nr. Ochten op peil te houden, waarbij rekening gehouden wordt met de uitkomsten van de reeds lopende onderzoeken, en de Kamer hierover voor het voorjaarsnotaoverleg MIRT 2020 te informeren,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<a href="#">35 300 A, nr. 27</a> , 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	Motie hangt samen met het onherroepelijk worden van het (wijzigings)-Tracébesluit van het project ViA15. Staat nu gepland voor Q3 2020. Nog afhankelijk of zitting bij Raad van State doorgaat half mei door COVID-19 crisis. Anders Kamerbrief over onherroepelijk worden TB inclusief planning en punt of de A12 als eerste kan worden uitgevoerd, in Q4 2020 richting Kamer.
<a href="#">35 300 A, nr. 33</a> , verzoekt de regering, een onderzoek te doen naar de aanhoudende ongevallen op de N9 en hierbij te bezien op welke wijze er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die ervoor zorgen dat de kans op ongelukken op de N9 afneemt,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Plan van aanpak is gereed. Er wordt in overleg met de regionale partners naar passende maatregelen gezocht.
<a href="#">35 300 A, nr. 34</a> , verzoekt de regering, het aanbod van de provincie Overijssel zeer serieus te nemen en in het aparte bestuurlijk overleg een gezamenlijk einddoel af te spreken voor de verdere MIRT, nr. planning van de N35 en aan te geven onder welke condities (tijd, geld, oplossingsrichtingen) de N35 op de MIRT, nr. agenda kan komen,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
<a href="#">35 300 A, nr. 35</a> , verzoekt de regering in het haalbaarheidsonderzoek naar een betere bereikbaarheid van het Noorden via de Lelylijn de oplossing van een spoorlijn mee te nemen, indien de betrokken provincies bereid zijn dit via cofinanciering te ondersteunen,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Potentieonderzoek verbeterde OV-verbinding Noord-Nederland - Randstad

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<b>35 300 A, nr. 36</b> , verzoekt de regering, om de Kamer tijdig voor de definitieve besluitvorming over de spoorordering te informeren over alle benodigde stappen en bijbehorende randvoorwaarden om in de periode na de huidige concessie een intercity Amsterdam, nr. Utrecht, nr. Eindhoven, nr. Heerlen, nr. Aken te kunnen laten rijden,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Informatie voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken
<b>35 300 A, nr. 64</b> , verzoekt de regering, kennis te nemen van The Global Pledge and Petition for Safe and Accessible Urban Environment for All en deze onder de aandacht te brengen van lokale overheden,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Tijdens het BO zijn er bepaalde richtlijnen voor shared spaces onder de aandacht gebracht. Niet de plegde. Dit zal uiterlijk voor de zomer onder de aandacht van lokale overheden worden gebracht.
<b>35 300 A, nr. 41</b> , verzoekt de regering, om als onderdeel van de adaptieve strategie het project spoor Terneuzen, nr. Gent op basis van de reeds uitgevoerde MKBA verder te onderzoeken, inclusief de mogelijkheden voor gezamenlijke financiering en het afstemmen van de procedures in België en Nederland met het oog op het opnemen van dit project in het MIRT 2020, en de Kamer over de voortgang hiervan te informeren,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	De adaptieve strategie en monitoring wordt uitgewerkt door een binationale werkgroep voor een bestuurlijke ronde tafel (zomer 2020). In beide overleggen participeert IenW. Hierbij worden de mogelijkheden voor de gezamenlijke financiering betrokken. Resultaten worden betrokken bij het bo Mirt dit najaar, voortgang hiervan wordt aan de Tweede Kamer gemeld. Het project wordt ook betrokken bij het compensatiepakket Marinierskazerne Vlissingen.
<b>35 300 A, nr. 42</b> , verzoekt de regering, de Kamer in 2020 middels een voortgangsrapportage over de stand van zaken van de toegankelijkheid van stations en vervoersmiddelen te informeren en op basis daarvan aan te geven waar de prioriteiten liggen en met voorrang dienen te worden opgepakt; verzoekt de regering tevens, om binnen de bestaande financiële kaders op basis van de uitkomsten voortvarend aan de slag gaan met het verbeteren van de toegankelijkheid,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	ProRail en NS zijn bezig met het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2020. Dat is op zijn vroegst klaar eind 2020. Daarna wordt het zo snel mogelijk naar de Tweede Kamer gestuurd.
<b>35 300 A, nr. 43</b> , verzoekt de regering, om in het geval van bomenkap bij infrastructurele werkzaamheden de voortgang van de herplantingsverplichting actief te monitoren, en de Kamer hierover periodiek te informeren,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Er wordt een bijeenkomst georganiseerd over detaillering en invulling.
<b>35 300 A, nr. 47</b> , verzoekt de regering ook bij al lopende projecten zo veel mogelijk in te zetten op duurzaamheidswinst,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Strategie Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuren
<b>35 300 A, nr. 51</b> , verzoekt de regering, samen met de betrokken provincies een haalbaarheidsonderzoek te doen naar het realiseren van de Nedersaksenlijn, hierin de aansluiting voor goederen, nr. en personenvervoer op de Bentheimer Eisenbahn mee te nemen, en de Kamer hierover in het najaar van 2020 te informeren,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Haalbaarheidsonderzoek wordt zoals afgesproken met de Kamer ingevuld door de onderzoeken in het Toekomstbeeld OV in combinatie met de eerdere onderzoeksresultaten uit de regio. Ook de verbinding Coevorden-Rheine over de Bentheimer Eisenbahn is hier onderdeel van. De Kamer wordt hierover in het najaar 2020 over geïnformeerd.
<b>35 300 A, nr. 53</b> , verzoekt de regering, in 2020 in samenwerking met ProRail en de vervoerders met een stappenplan te komen voor de verhoging van de bovenleidingspanning naar 3kV,	Parlementair agenda punt  25-11-2019 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
<b>35 300 A, nr. 59</b> lid Dijkstra verzoekt de Minister, een inventarisatie te doen naar de benodigde budgetten voor:—een inhaalslag voor het achterstallige onderhoud aan infra;—regulier en uitgesteld beheer en onderhoud;—een oplossing voor de bestaande knelpunten uit de meest recente NMCA;—geplande investeringen die volgen uit het regeerakkoord; —nieuwe en	Parlementair agenda punt	Deel van de beantwoording staat in het jaarlijkse MIRT Overzicht dat in september naar de Tweede Kamer gaat. Verder wordt geïnventariseerd of er ook vanuit de verschillende geledingen info bij elkaar moet worden gelegd. De planning is deze motie af te doen bij het NO MIRT 25 november 2020.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
toekomstige wensen in fysieke infra die het verdienvermogen van Nederland kunnen vergroten, en deze punten aan de Kamer te zenden	25-11-2019 MIRT	
<a href="#">31 305, nr. 300</a> verzoekt de regering, bij de implementatie van de Europese ILUC, nr. verordening, conform de afspraak in het Klimaatakkoord, te borgen dat in Nederland geen hoog, nr. ILUC, nr. biobrandstoffen mogen worden toegelaten als hernieuwbare energie; verzoekt de regering, bovendien in het kader van de actualisatie van de Europese ILUC, zich in te spannen om palm, nr. en sojaolie in Europees verband als hoog, nr. ILUC risico aan te merken, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt 5-12-2019 Duurzaam Vervoer	NL volgt de discussie in EU-verband over de hoog ILUC-criteria actief risico te kwalificeren. Bij de herziening van de gedelegeerde handeling (waarschijnlijk in 2021) wordt op basis van de meest actuele data opnieuw bekeken welke grondstoffen dienen te worden gekwalificeerd als hoog ILUC-risico.
<a href="#">31 305, nr. 301</a> verzoekt de regering, de inzichten van deze verkenning te betrekken bij de ketenanalyse voor biobrandstoffen en het CCV te vragen om een «expert judgement» uit te voeren op de biobrandstoffenketen en de conclusies ten aanzien van toezicht en handhaving en sanctionering,	Parlementair agenda punt 5-12-2019 Duurzaam Vervoer	Het CCV heeft een expert judgement uitgevoerd op de integrale ketenanalyse biobrandstoffen. Het oordeel van het CCV wordt samen met de ketenanalyse voor het zomerreces aan de Kamer toegezonden.
<a href="#">31 305, nr. 305</a> verzoekt de regering, om in overleg met de betrokken brancheverenigingen het Rijksvastgoedbedrijf voor 1 mei 2020 te komen tot afspraken om knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende delooptijd van de overeenkomsten met de pomphouders weg te nemen,	Parlementair agenda punt 5-12-2019 Duurzaam Vervoer	Tankstations langs rijkswegen worden toegekend via een veiling. In de huurovereenkomst die op basis hiervan is afgesloten zijn afspraken gemaakt over de restwaarde van vastgoed en andere assets door middel van de 'Regeling Restwaarde Opstallen'. Eventueel aanvullende voorzieningen, zoals energielaadpunten, vallen nu niet onder deze taxatieregeling. De mogelijkheid om de taxatieregeling aan te passen blijkt bij de branche zelf te liggen en wordt nu opgepakt in het kader van deze motie. Uiteindelijk is het Rijksvastgoedbedrijf verantwoordelijk voor het implementeren van de aangepaste regeling.
<a href="#">31 305, nr. 307</a> verzoekt de regering, de uitkomsten van deze kwetsbaarheidsanalyse naar de Kamer te zenden voor, of gelijktijdig met, het in het eerste kwartaal 2020 te ontvangen advies van de Sociaal Economische Raad voor een duurzaamheidskader biomassa,	Parlementair agenda punt 5-12-2019 Duurzaam Vervoer	De integrale ketenanalyse biobrandstoffen n.a.v. het strafrechtelijk onderzoek naar biodieselfraude zal voor het zomerreces aan de Kamer worden toegezonden.
<a href="#">29 684, nr. 198</a> lid De Vries verzoekt de regering, de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aan te merken als van maatschappelijk en economisch belang	Parlementair agenda punt 11-12-2019 Wadden	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-07-2020] - Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050
<a href="#">21501, nr. 33</a> , nr. 791 lid Dijkstra verzoekt de regering, in Europees verband te pleiten voor een gelijkstelling van passagiersrechten van internationale treinreizigers aan de rechten van vliegtuigpassagiers, zodat ook bij vertraging of een gemiste internationale aansluiting compensatie door spoorvervoerders kan gaan plaatsvinden	Parlementair agenda punt 11-12-2019 Transportraad	De Kamer wordt geïnformeerd als het proces in Brussel is afgerond.
<a href="#">31 409, nr. 260</a> verzoekt de regering, om te verkennen welke maatregelen er zijn om de stikstofdepositie door zeescheepvaart te verminderen en om daarbij in ieder geval in te gaan op verandering van vaarsnelheid en verandering van routing van schepen	Parlementair agenda punt	De in juni 2019 gesloten Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is ook het uitgangspunt voor vermindering van de stikstofdepositie. De in die deal opgenomen maatregel walstroom voor zeevaartschepen zal in het kader van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek (KST 2020Z07478) worden ingezet als bronmaatregel gericht op stikstofreductie. Het Adviescollege stikstofproblematiek heeft aangekondigd dat het voornemens is in mei een rapport uit te brengen over de structurele aanpak van de stikstofproblematiek. Hierin zal voor het eerst ook aandacht

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	11-12-2019 Maritiem	worden geschonken aan de maritieme sector. IenW is ook zelf aan het inventariseren welke maatregelen in dit kader nog meer kunnen worden genomen. Er wordt aan MARIN gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de relatie vaarsnelheid scheepvaart en stikstof depositie. In Kamerbrief 29684, nr 200, van 23 januari 2020 is ingegaan op de relatie verandering vaarroute en het verschil in stikstofdepositie tussen de noordelijke en zuidelijke vaarroute boven de Wadden.
29 984, nr. 876 lid Van Dijk verzoekt de regering, te onderzoeken of eenzelfde pilot als in de binnenvaart ook mogelijk is binnen het spoorgoederenvervoer	Parlementair agenda punt	Ook is onderzocht of het mogelijk is om goederenvervoer zero emissie te laten rijden zonder de aanwezigheid van bovenleiding, zoals de motie Van Dijk (kamerstuk 29 984, nr. 876) heeft verzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat dit technisch mogelijk is, maar dat er nog diverse uitdagingen zijn om tot een pilot te kunnen komen. Deze worden de komende maanden in kaart gebracht. U wordt voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT van dit najaar over de laatste stand van zaken geïnformeerd.
	11-12-2019 Spoor	
29 984, nr. 878 verzoekt de regering, om in nauw overleg te blijven met ons omringende landen over ontwikkelingen rond nachttreinen, aan te sluiten bij (bestaande) initiatieven en in kaart te brengen waar de kansen en knelpunten liggen om nachttreinen op kansrijke corridors te rijden	Parlementair agenda punt	Het KIM-onderzoek en het marktonderzoek hebben vorig jaar reeds een aantal kansen en knelpunten getoond. Mede naar aanleiding daarvan is contact gezocht met verschillende vervoerders om contact met IenW op te nemen in het geval zij ideeën hebben op welke wijze we de nachttrein in Nederland ook op langere termijn kunnen herintroduceren. Daarnaast hebben we contact gezocht met de Zweedse overheid die ook een grote ambitie heeft t.a.v. nachttreinen en zijn we in gesprek met de EC over internationaal treinvervoer en de nachttrein in het bijzonder.
	11-12-2019 Spoor	
29 984, nr. 879 lid Schonis/Kröger verzoekt de regering, om in overleg te treden met internationale spoorver, nr. voerders om bij het Eurovisie Songfestival van Rotterdam als proef speciale internationale evenemententreinen in te zetten	Parlementair agenda punt	Het Eurovisiesongfestival 2020 is afgelast ivm COVID-19. Wanneer er meer duidelijkheid is over een volgend moment voor een Eurovisiesongfestival in Nederland/Rotterdam, wordt gezien of de gesprekken weer hervat worden.
	11-12-2019 Spoor	
34 864, nr. 23 lid Van Gerven verzoekt de regering, het aanvullingsbesluit dusdanig te wijzigen dat duidelijke instructieregels op worden genomen waaruit blijkt hoe moet worden omgegaan met bodemverontreiniging die de drinkwatervoorziening kan aantasten	Parlementair agenda punt	Opgenomen in voorjaarsversie maart 2020 aanvullingsbesluit. Ligt nu bij Raad van State voor advies.
	12-12-2019 ontwerp- Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet	
34 864, nr. 25 lid Ronnes verzoekt de regering, te waarborgen dat integrale visies van overheden op het grondwaterbeheer onder regie van provincies tot stand komen	Parlementair agenda punt	Onderzoek loopt, voortgang in Kamerbrief Q3.
	12-12-2019 ontwerp- Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet	
32852, nr. 99 lid Van Eijs verzoekt de regering, om voor alle vloertypen, met voorrang aan tapijten, een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te verkennen	Parlementair agenda punt	Een verkenning zal worden uitgevoerd naar producentenverantwoordelijkheid voor alle vloertypen, met voorrang aan tapijten. Hierbij zal de recycling nader worden bekeken in regionaal verband inclusief België. De verkenning zal eind 2020 zijn afgerond.
	12-12-2019 Circulaire economie	
32 852, nr. 100 lid Van Eijs verzoekt de regering, te onderzoeken of bijvoorbeeld Het Versnellingshuis als een centraal	Parlementair agenda punt	Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken acties naar aanleiding van Taskforce Herijking Afvalstoffen
	12-12-2019	

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	Circulaire economie	
<a href="#">32 852, nr. 108</a> verzoekt de regering, het effect van de importheffing op buitenlands afval te monitoren om te bepalen of de doelstelling van een reductie van 0,2 megaton CO2 ook daadwerkelijk wordt gehaald, en om de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  12-12-2019 Circulaire economie	Rijkswaterstaat monitort import en verwerking van afval in Nederland. PBL zal in de Klimaat- en Energieverkenning van dit najaar ingaan op het (verwachte) CO2-effect van de maatregel.
<a href="#">28 089, nr. 155</a> lid Kröger verzoekt de regering, om in kaart te brengen welke stappen er gezet kunnen worden om het gebruik, de productie en de verwerking van pfas terug te dringen, en voor de zomer met een overzicht van mogelijke maatregelen te komen die vervuiling door pfas in alle stappen van de keten kunnen terugdringen of voorkomen	Parlementair agenda punt  12-12-2019 Rapporten ILT en RIVM over GenX/Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
<a href="#">28 089, nr. 160</a> lid Von Martels verzoekt de regering, om het RIVM en Deltares advies te vragen over een norm voor grond in niet, nr. vrij liggende diepe plassen en dit tevens met diverse betrokkenen te bespreken en de kamer hierover voor 1 april 2020 te informeren	Parlementair agenda punt  12-12-2019 Rapporten ILT en RIVM over GenX/Tijdelijke handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
<a href="#">28 089, nr. 161</a> leden Von Martels/Ziengs 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	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
<a href="#">29 398, nr. 780</a> verzoekt de regering, om het CBR een plan van aanpak met structurele oplossingen te laten voorbereiden en dat te betrekken bij de stelselherziening begin volgend jaar,	Parlementair agenda punt  19-12-2019 CBR	Voor de invulling van deze motie zal worden aangesloten bij het moment dat de Kamer nader wordt geïnformeerd over de stelselherziening
<a href="#">35 266, nr. 15</a> verzoekt de regering, in gesprek te treden met de lucht, nr. en treinsector over het versterken van de trein als aantrekkelijk alternatief en het verminderen van het aantal vluchten naar Düsseldorf en Londen	Parlementair agenda punt  16-12-2019 Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails	In uitvoering. Zal worden afgehandeld met het actieprogramma trein/luchtvaart (Planning: afgehandeld op 18 december 2020)
<a href="#">28089, nr. 170</a> verzoekt de regering, om in gesprek met bevoegde gezagen aan te dringen op tijdige herziening van vergunningen en handhaving op de inzet van de beste beschikbare technieken	Parlementair agenda punt  15-1-2020 Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
35 248, nr. 10 verzoekt de regering, om een jaar na invoering van de loodsplicht nieuwe stijl de uitwerking van deze wetswijziging te evalueren en deze met de Kamer te delen	Parlementair agenda punt  16-1-2020 Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en enige andere wetten in verband met verdere flexibilisering van de loodsplicht	De nieuwe regelgeving (Loodsplicht nieuwe stijl) zal (naar verwachting) 1 januari 2021 in werking treden. Overeenkomstig de motie zal de wetgeving een jaar later, in januari 2022, worden geëvalueerd. Deze evaluatie zal met de Kamer worden gedeeld (eerste helft 2022).
2234 3, nr. 289 verzoekt de regering, om met de ILT en bevoegde gezagen te onderzoeken hoe de inzet van beste beschikbare technieken bij het verlenen en reviseren van vergunningen de stikstofuitstoot van de industrie verder valt te reduceren, en hierover binnen twee maanden te rapporteren aan de Kamer,	Parlementair agenda punt  22-1-2020 Toezicht en handhaving	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen
2234 3, nr. 29 0 verzoekt de regering, jaarlijks aan de Kamer specifiek te rapporteren hoe de toezichthoudende taken van de ILT op het gebied van luchtvaart worden vormgegeven en welke capaciteit hiervoor noodzakelijk is	Parlementair agenda punt  22-1-2020 Toezicht en handhaving	Wordt in een brief als bijlage bij het meerjarenplan (MJP) van de ILT beantwoord, voor Prinsjesdag 2020.
2234 3, nr. 29 1 verzoekt de regering, voor één of meerdere opdrachten, waaronder het toezicht op nieuwe, lichte (elektrische) voertuigen, verschillende inspectie, nr. diensten binnen één team onder te brengen en samen te laten werken, en de resultaten en verbeterpunten van deze samenwerking met de Kamer te delen	Parlementair agenda punt  22-1-2020 Toezicht en handhaving	Deze motie wordt betrokken bij het volgende AO toezicht en handhaving, gepland in oktober 2020. Het streven is de kamer nog voor de zomer te informeren.
35 188, nr. 9 verzoekt de regering, om samen met de VNG, politie, CROW en de SWOV te bekijken welke lokale maatregelen, zoals verlaging van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, genomen kunnen worden om de kansen die deze wet biedt, optimaal in te zetten voor een vergroting van de verkeersveiligheid;verzoekt de regering tevens, om de effecten van de wetswijziging op de verkeersveiligheid te rapporteren aan de Kamer	Parlementair agenda punt  22-1-2020 Wijziging Wegenverkeerswet registratie- en kentekenplicht motorrijtuigen met beperkte snelheid (35 188)	CROW levert op korte termijn een offerte op voor het actualiseren van de richtlijnen voor landbouwverkeer en het bijbehorende communicatietraject richting wegbeheerders. Effecten worden meegenomen in de brede evaluatie van de wet n.a.v. door de TK gewenste evaluatiebepaling in de wet.
35 188, nr. 13 verzoekt de regering, om bij de voorliggende wet en onderliggende regelgeving geen nationale kop te creëren op de apk, nr. eisen, zich er in Europees verband voor te blijven inzetten dat er vanuit de apk, nr. plicht geen extra regels hieromtrent voortvloeiën, en indien er voornemens zijn om via andere regelgeving met extra eisen te komen rond de apk, nr. eisen voor deze voertuigen, de Kamer hier tijdig voor de besluitvorming expliciet op te wijzen; verzoekt de regering tevens, te monitoren wat de effecten van de huidige vormgeving van de apk, nr. keuring voor snelle landbouw, nr. of bosbouw, nr. trekkers zijn op de kosten en de uitvoerbaarheid voor de agrarische sector, en de Kamer hierover binnen drie jaar te informeren	Parlementair agenda punt  22-1-2020 Wijziging Wegenverkeerswet registratie- en kentekenplicht	In uitvoering.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p><a href="#">35 188, nr. 14</a> verzoekt de regering, om de SWOV een nieuwe meting uit te laten voeren naar de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen; verzoekt de regering tevens, om jaarlijks de verkeersveiligheidscijfers te monitoren en daarbij de effecten van de snelheidsverhoging voor landbouwvoertuigen op de verkeersveiligheid voor andere weggebruikers te evalueren</p>	<p>motorrijtuigen met beperkte snelheid (35 188)</p> <p>Parlementair agenda punt</p> <p>22-1-2020</p> <p>Wijziging Wegenverkeerswet registratie- en kentekenplicht motorrijtuigen met beperkte snelheid (35 188)</p>	<p>Deze motie hangt samen met het wetsvoorstel APK landbouwtrekkers.</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 104</a> verzoekt de regering, in breed EU, nr. verband een centrale rol voor EASA te verkennen in het kunnen afgrenzen van onveilige luchtruimen voormaatschappijen uit de EU en op vluchten die vanaf en naar EU, nr. luchthavens worden uitgevoerd,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p> <p>4-2-2020</p> <p>Vliegen boven conflictgebieden</p>	<p>OVV heeft aangegeven, onder de huidige omstandigheden, zijn reflectie waarschijnlijk pas na de zomer te kunnen leveren. (indicatie: 25 september 2020)</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 106</a> verzoekt de regering, in overleg te gaan met luchtvaartmaatschappijen om te komen tot meer transparantie bij hun afweging om af te wijken van een CZIB van EASA en daarbij expliciet te betrekken hoe luchtvaartmaatschap, nr. pijen dit publiek kunnen verantwoorden, en de Kamer hierover in het tweede kwartaal van 2020 te rapporteren,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p> <p>4-2-2020</p> <p>Vliegen boven conflictgebieden</p>	<p>Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken opvolging AO Vliegen boven conflictgebieden</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 107</a> verzoekt de regering, te verkennen of de overheidsinstanties binnen de expertgroep doorzettingmacht kunnen krijgen als het gaat om het besluit om wel of niet over en naar conflictgebieden te vliegen en welke overheidsinstantie dan aanspreekbaar is als eindverantwoordelijke,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p> <p>4-2-2020</p> <p>Vliegen boven conflictgebieden</p>	<p>Kamerbrief 21 februari 2020: systeemwijziging nationaal – reactie na ontvangst en bestudering onderzoeken (OVV en ILT) en uitgebreide evaluatie convenant. SO 21 april 2020: 1 gezamenlijke reactie na ontvangst en bestudering onderzoeken (OVV en ILT) en evaluatie convenant. (indicatie: 25 september 2020)</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 109</a> verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de Nederlandse overheid in ons wetstelsysteem de mogelijkheid krijgt om een bindende aanwijzing uit te vaardigen over het vliegen in het luchtruim van derde landen en de Kamer in het derde kwartaal te informeren op welke wijze dat het beste zou kunnen; verzoekt de regering tevens, om uiterlijk in het tweede kwartaal te rapporteren over de stand van zaken, in ieder geval de juridische mogelijkheden die er zijn om dit te doen,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p> <p>4-2-2020</p> <p>Vliegen boven conflictgebieden</p>	<p>OVV heeft aangegeven, onder de huidige omstandigheden, zijn reflectie waarschijnlijk pas na de zomer te kunnen leveren. (indicatie: 25 september 2020)</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 110</a> verzoekt de regering, zich tot het uiterste in te spannen dat in 2020 in ieder geval alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen volledig gaan voldoen aan aanbeveling 11 van het OVV, nr. rapport, en de Kamer voor de zomer een stand van zaken te geven,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p> <p>4-2-2020</p> <p>Vliegen boven conflictgebieden</p>	<p>Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken opvolging AO Vliegen boven conflictgebieden</p>
<p><a href="#">24 804, nr. 111</a> verzoekt de regering, voordat eventueel wordt besloten over een grotere rol van EASA bij besluitvorming over vliegen boven conflictgebieden, eerst de gevolgen en de voor,</p>	<p>Parlementair agenda punt</p>	<p>OVV heeft aangegeven, onder de huidige omstandigheden, zijn reflectie waarschijnlijk pas na de zomer te kunnen leveren. (indicatie: september 2020)</p>

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
nr. en nadelen van verdere Europese samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid in kaart te brengen en zo snel mogelijk aan de Kamer te sturen,	4-2-2020 Vliegen boven conflictgebieden	
30 175, nr. 34 8 verzoekt de regering, ook duidelijk te maken middels een overzicht voor andere soorten kunstgrasvelden hoe sportclubs aan de zorgplicht en artikel 13 Wbb moeten voldoen, zoals kunstgrasvelden met kurk, TPE, EPDM, kokosvezels en olifjijtgranulaat	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Leefomgeving	Wordt meegenomen in de verzamelbrief voor AO Leefomgeving.
30175, nr. 34 9 verzoekt de regering, met verzekeraars om tafel te gaan om te kijken of verzekeraars bereid zijn deel te nemen aan de samenwerkingsverklaring en de verzekeraarbaarheid deel te laten zijn van de verwijderingsaanpak om zo wel dekking te willen bieden tot en met 2028 in plaats van 2025	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Leefomgeving	De Kamer wordt dit jaar per brief geïnformeerd over de uitvoering van de acties in de samenwerkingsverklaring.
30 175, nr. 35 0 verzoekt de regering, bij iedere wijziging in wet, nr. en regelgeving van het Schone Lucht Akkoord een impactassessment te laten uitvoeren	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Leefomgeving	Wordt meegenomen in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) (uitvoering loopt tot 2030). Als er wet- en regelgeving wijzigt, wordt er een impactassessment uitgevoerd.
35 334, nr. 54 verzoekt de regering, om binnen het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie aandacht te besteden aan een bronanaanpak voor het tegengaan van pfas, nr. gebruik	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	De motie is in uitvoering, gezien wordt op welke wijze bronanaanpak van PFAS-gebruik in het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie kan worden verankerd. In het najaar 2020 kan hierover meer duidelijkheid worden gegeven.
35 334, nr. 55 verzoekt de regering, samen met inspectiediensten en het bevoegd gezag te onderzoeken of Chemours zich aan deze verplichting houdt en hoe deze verplichting waar nodig aangescherpt kan worden, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Zeer zorgwekkende stoffen in afvalstromen.
35 334, nr. 73 verzoekt de regering, een strategie te ontwikkelen voor bronanaanpak en sanering van pfas, nr. verontreinigingen die grondwaterbronnen voor de drinkwatervoorziening bedreigen	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	Bronaanpak onderzoek PFAS locaties loopt, eind dit jaar bekend. Wordt meegenomen in PFAS kamerbrief Q4.
35 334, nr. 74 verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk meer ruimte voor verantwoorde toepassingen van grond in niet, nr. vrijliggende diepe plassen en van grond en bagger in vrijliggende diepe plassen mogelijk te maken, zodat de sector de werkzaamheden op korte termijn kan hervatten en de financiële schade hiermee kan beperken	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
35 334, nr. 60 verzoekt de regering, te garanderen dat de bodemkwaliteit, ook binnen een bodembeheergebied, niet verder mag verslechteren	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	Wordt meegenomen in publicatie bodemregelgeving PFAS Q4.
35 334, nr. 75 spreekt haar steun uit voor de lijn van de provincie Zuid, nr. Holland om de uitstoot van Chemours versneld te reduceren	Parlementair agenda punt  10-3-2020 PFAS	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">35 267, nr. 15</a> verzoekt de regering, toe te werken naar een uniforme afvalstroomindicatie op producten zodat duidelijk is tot welke afvalstroom het product behoort en in welke afvalbak het product weggegooid hoort te worden en verzoekt de regering, om bij de gesprekken over de uitwerking van de Green Deal zich in te zetten voor de verplichting dat producten voortaan een afvalstroomindicatie moeten hebben	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Implementatiewet wijziging EU-kaderrichtlijn afvalstoffen	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingketen
<a href="#">35 267, nr. 11</a> verzoekt de regering, om met enige regelmaat (bijvoorbeeld twee keer per jaar) de Kamer middels een brief en een lijst nieuwe stoffen te informeren en desgewenst de mogelijkheid te geven hierover vragen te stellen	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Implementatiewet wijziging EU-kaderrichtlijn afvalstoffen	Om binnen de huidige regelgeving de ruimte maximaal te benutten ten behoeve van de transitie naar een circulaire economie, is er gestart met twee verkenningen. Beide verkenningen worden als acties opgenomen in het geactualiseerde Uitvoeringsprogramma CE. De verwachting is dat eind dit jaar de resultaten van de verkenningen gereed zijn. Dan zal de Kamer verder worden geïnformeerd over deze resultaten en de mogelijke vervolgstappen die hieruit voortvloeien. Inclusief het overzicht van materialen waarvoor einde-afval- of bijproductcriteria worden opgesteld.
<a href="#">35 267, nr. 12</a> verzoekt de regering, om gemeenten, provincies en de eigenaren van natuurterreinen behulpzaam te zijn bij het verhalen van kosten door het doen van onderzoek naar de herkomst van het afval en het verstrekken van gegevens die noodzakelijk zijn om de kosten te verhalen op de veroorzakers	Parlementair agenda punt  10-3-2020 Implementatiewet wijziging EU-kaderrichtlijn afvalstoffen	De staatssecretaris zal dit bespreken met gemeenten, provincies en eigenaren van natuurterreinen in het eerstvolgende BOB (Bestuurlijk omgevingsberaad) in oktober 2020.
<a href="#">29 232, nr. 18</a> verzoekt de regering, als voorwaarde voor steun te streven naar afspraken op het gebied van duurzaamheid, waaronder een rapportageplicht voor CO <sub>2</sub> , nr. emissies, reductie van emissies voor korte afstandsvluchten die vervangbaar zijn door verbindingen per trein, het realiseren van een biokerosinefabriek in Groningen en concrete doelen voor bijmenging van schone brandstoffen	Parlementair agenda punt  6-5-2020 Steunmaatregelen Air France - KLM	Afgehandeld. De Kamer op 26 juni 2020 geïnformeerd over het traject dat is doorlopen, de precieze vormgeving van het steunpakket, de bijbehorende voorwaarden en de verlenging van de opzegtermijn van de staatsgaranties (Kamerstuk 29232 Nr. 41).
<a href="#">29 232, nr. 19</a> verzoekt de regering, zich Europees in te zetten voor een groene heropbouw van de sector door onder andere de toekenning van gratis EU ETS, nr. rechten op te schorten en de Europese slotverordening te herzien zodat duurzaamheid een criterium voor slotallocatie kan worden	Parlementair agenda punt  6-5-2020 Steunmaatregelen Air France - KLM	In afwachting van voorstellen van de Commissie EU-ETS en de herziening van de slotverordening (indicatie: 2021)
<a href="#">29 232, nr. 36</a> verzoekt de regering, het wijzigen van het huidige luchtvaartverdrag of het afsluiten van een nieuw verdrag internationaal te agenderen	Parlementair agenda punt  6-5-2020 Steunmaatregelen Air France - KLM	In uitvoering. Behandeld in Kamerbrief 31936-585 van 27 maart 2019 waarin conferentie 20/21 juni 2019 eerste stap uitvoering motie wordt genoemd en Kamerbrief van 29 mei 2020 waarin de uitvoering van Motie Van Otterloo over het belasten van vliegtuigbrandstoffen is uitgewerkt. Verdere stappen nog niet aan te geven. (samenhang met motie 11503) (Planning: geen).

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">30 015, nr. 69</a> verzoekt de regering, het opstellen van een definitief handelingskader voor pfas te versnellen en nog dit jaar een consultatieversie te publiceren	Parlementair agenda punt 12-5-2020 Bodem	Onderzoeken lopen. Wordt meegenomen in PFAS kamerbrief Q4 2020.
<a href="#">30 015, nr. 73</a> verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT, nr. projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd, en daarover voor het MIRT, nr. overleg in juni de Kamer te informeren	Parlementair agenda punt 12-5-2020 Bodem	In uitvoering.
<a href="#">30 015, nr. 75</a> verzoekt de regering, nog voor 15 juni te komen tot een tussentijdse rapportage met betrekking tot de pilots aangaande pfas, nr. houdende bagger en de toepassing daarvan in diepe plassen; en verzoekt de regering aan de hand van de resultaten van deze pilots waar mogelijk al eerder perspectief te bieden aan ondernemers door de toegestane hoeveelheid/aandeel in het tijdelijk handelingskader waar mogelijk al op te hogen	Parlementair agenda punt 12-5-2020 Bodem	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
<a href="#">30 015, nr. 76</a> verzoekt de regering, uit te zoeken of langs deze lijn meer ruimte geboden kan worden voor toepassing van pfas, nr. houdende grond in oppervlaktewater, waarvoor nu nog de norm van 0,1 µg/kg geldt, en zodoende de norm indien mogelijk voor 15 juni 2020 naar boven aan te passen	Parlementair agenda punt 12-5-2020 Bodem	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
<a href="#">35 300 XII, nr. 97</a> verzoekt de regering, zich tot het uiterste in te spannen dat het ontwerpbesluit helmplicht snorfiets uiterlijk in de laatste week voor het einde van het zomerreces naar de Kamer wordt gezonden,	Parlementair agenda punt 28-5-2020 OV, infrastructuur en Corona	17-06-2020 Zie RONDZENDMAP-2020/4976
<a href="#">35 300 XII, nr. 98</a> verzoekt de regering, maatregelen te nemen zodat mensen met een lichamelijke beperking gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, ook tijdens de crisis,	Parlementair agenda punt 28-5-2020 OV, infrastructuur en Corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2020] - Update acties, moties en toezeggingen inzake het OV en COVID-19
<a href="#">35 300 XII, nr. 110</a> verzoekt de regering tevens, om samen met de NS en andere ov, nr. vervoerders tot een oplossing te komen waardoor de fiets onderdeel kan blijven van noodzakelijke reizen, bijvoorbeeld door de OV, nr. fiets tijdelijk kosteloos beschikbaar te stellen of het hanteren van een aanmeldsysteem,	Parlementair agenda punt 28-5-2020 OV, infrastructuur en Corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2020] - Update acties, moties en toezeggingen inzake het OV en COVID-19
<a href="#">25 295, nr. 398</a> verzoekt de regering om zo spoedig als mogelijk het RIVM en virologen advies te vragen over de verspreiding van het virus in vliegtuigen; verzoekt de regering om uiterlijk 15 juni een besluit te nemen over regels voor het houden van voldoende afstand in vliegtuigen	Debat over de ontwikkelingen rondom het coronavirus 4 juni 2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2020] - Covid-19 en luchtvaart
<a href="#">35 300 A, nr. 92</a> verzoekt de regering, de zeven MIRT, nr. projecten zo snel mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat	Parlementair agenda punt 9-6-2020 Implicaties van de PAS uitspraak voor de 7 MIRT projecten	In uitvoering

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">31 936, nr. 749</a> verzoekt de regering de verkeersverdelingsregel voor Schiphol en Lelystad Airport in het kader van de integrale besluitvorming alsnog voor te leggen aan de Kamer	Parlementair agenda punt  9-6-2020 Voorhang verkeersverdelingsregel (VVR)	In uitvoering. Is onderdeel van de verkeersverdelingsregel (VVR) tussen Schiphol en Lelystad Airport. Publicatie van de VVR in het Staatsblad staat gepland voor augustus 2020. Publicatie plus het Raad van State advies wordt met de Kamer gedeeld. (Planning: afgehandeld op 31 augustus 2020)
<a href="#">31 936, nr. 754</a> verzoekt de regering, om voor de jaarwisseling een uitwerking van het CO2, nr. emissieplafond aan de Kamer voor te leggen waarin de reductiedoel, nr. stellingen en verantwoordelijkheden met betrekking tot handhaving en monitoring duidelijk worden	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<a href="#">31 936, nr. 759</a> verzoekt de regering, om te (laten) onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn, hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn en welke sturingsmiddelen nodig zijn om hierop te kunnen sturen	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<a href="#">31 936, nr. 760</a> verzoekt de regering, zich op Europees niveau in te spannen om het strategisch belang van vrachtluchten te borgen door middel van het alloceren van slots binnen de Europese slotverordening	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<a href="#">31 936, nr. 761</a> verzoekt de regering, bij de uitvoering van de Luchtvaartnota de econo, nr. mische rol van Schiphol als mainport voor Nederland te koesteren en te verstevigen	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering. Zal worden meegenomen in de uitvoeringsagenda van de luchtvaartnota. (Planning: afgehandeld op 18 december 2020).
<a href="#">31 936, nr. 762</a> verzoekt de regering, mogelijke belemmerende factoren richting een EU, nr. bijmengverplichting in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren, en daarnaast het aangekondigde onderzoek over grondstof, nr. fenbasis van duurzame luchtvaartbrandstoffen van gewassen en andere biogene producten uiterlijk in het najaar met de Kamer delen	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<a href="#">31 936, nr. 763</a> verzoekt de regering, aan de Kamer aan te geven hoe zij via de vormgeving van de innovatiestrategie de kans het grootst wil maken dat vliegen schoner, stiller en zuiniger wordt, te bezien of het instellen van een aanjager hierbij een rol zou kunnen spelen en hoe de verschillende spelers zoals de kennisinstututen en het bedrijfsleven bij de vormgeving worden betrokken	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<a href="#">31 936, nr. 764</a> verzoekt de regering, zich in te zetten dat bij Schiphol zo spoedig mogelijk binnen de geldende veiligheidsprocedures praktijkervaring wordt opgedaan met hoger aanvliegen in combinatie met een gelijkmatig daling, bijvoorbeeld op de Kaagbaan, zodat bij positieve ervaringen dit zo snel als mogelijk kan worden ingevoerd	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<b>31 936, nr. 765</b> verzoekt de regering, zich in te spannen de overleggen tussen de luchtvaartsector, de overheid en de omgeving van Schiphol die plaats, nr. vinden in de nieuwe vormgeving van de ORS te beginnen met een frisse start, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 768</b> verzoekt de regering, te kijken waar op basis van de ervaringen in het openbaar vervoer en de luchtvaart ook in andere voertuigen soepeler kan worden omgegaan met capaciteitsbeperkingen	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 770</b> verzoekt de regering, om de Kamer voor de definitieve Luchtvaartnota een brief toe te sturen waarin inzichtelijk gemaakt wordt welk reductiepad mogelijk is en op welke termijn, wat hiervan de economische gevolgen zijn en hoe hierin de lessen van nachtregimes uit het buitenland zijn meegenomen	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 775</b> verzoekt de regering, ergens in de Luchtvaartnota, bijvoorbeeld in hoofdstuk 2 'veilige luchtvaart' of in hoofdstuk 7 'innovatie', de relevante kennis en informatie over het beperken van het risico op botsingen met vogels op te nemen, inclusief recente innovaties op dit thema	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering. Zal worden meegenomen in de luchtvaartnota. (Planning: afgehandeld op 18 december 2020).
<b>31 936, nr. 767</b> verzoekt de regering, de mogelijkheden voor het invoeren van sociale vestigingseisen in kaart te brengen, en de Kamer hierover te informeren	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 756</b> verzoekt de regering, in de uitwerking van het CO <sub>2</sub> , nr. emissieplafond het plafond niet hoger te laten zijn dan de emissies van de hoeveelheid uitstoot van de vanuit Nederland vertrekkende vliegtuigen in 2019; verzoekt de regering, in de uitwerking van het plafond te concretiseren dat het om een afnemend plafond gaat, waarbij dit in 2030 en 2050 niet hoger mag zijn dan de doelstellingen in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, en bij voorkeur voldoet aan de reductiepaden van het Klimaatakkoord; verzoekt de regering tevens, de groei in het CO <sub>2</sub> , nr. emissieplafond te clausuleren met reductie, en niet met compensatie; verzoekt de regering voorts, het CO <sub>2</sub> , nr. plafond vast te stellen voor de gehele Nederlandse commerciële luchtvaart, en dit door te vertalen per luchthaven	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 777</b> verzoekt de regering om samen met Oostenrijk te onderzoeken of een minimumprijs op tickets, waarbij het ticket niet goedkoper mag zijn dan de optelsom van verplichte luchthavengelden, belastingen en andere heffingen op tickets, ook voor Nederland ingevoerd kan worden, en hierover te rapporteren aan de Kamer	Parlementair agenda punt  18-6-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
<b>31 936, nr. 755</b> verzoekt de regering om deze zomer door het NLR in samenspraak met het RIVM een onderzoek bestaande uit in ieder geval simulaties en metingen te laten starten naar het effect van filter, nr. en ventilatiesystemen op het besmettingsrisico voor COVID, nr. 19 in vliegtuigen en voor het einde van het zomerreces de eerste bevindingen en de stand van zaken hiervan te delen met de Kamer; verzoekt de regering tevens om voor het zomerreces aan de Kamer inzichtelijk te	Parlementair agenda punt	In uitvoering. IenW heeft het NLR de opdracht gegeven en de planning is dat de eerste bevindingen voor het einde van het zomerreces met de Kamer kunnen worden gedeeld (Planning: afgehandeld op 31 augustus 2020). Voor het overige is de motie afgehandeld. Onderzoek naar aanwezigheid van HEPA-filters in vliegtuigbewegingen van en naar Nederland is afgerond en op 1 juli 2020 met de Kamer gedeeld (Kenmerk: 319336-796)

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<p>maken welke maatschappijen nu niet beschikken over HEPA, nr. filters en welke consequenties hieraan verbonden kunnen worden</p>	<p>18-6-2020 Luchtvaart en corona</p>	
<p><a href="#">31 409, nr. 279</a> verzoekt de regering, de Kamer voor 1 september 2020 te informeren over hoe de Wet bestrijding maritieme ongevallen kan worden herzien, zodat deze wet de internationaal geboden mogelijkheid om tijdelijke maatregelen te treffen volledig en maximaal implementeert</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	In uitvoering
<p><a href="#">31 409, nr. 280</a> verzoekt de Minister, er in overleg met de sector voor te zorgen dat schippers geïnformeerd worden over specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen van hun gegaste lading zoals in de tankvaart al gebruikelijk is,</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	In uitvoering (voor het herfstreces 2020)
<p><a href="#">31 409, nr. 281</a> verzoekt de regering, om in overleg met de sector duidelijkere afspraken te maken over het ligplaatsenbeleid die aansluiten bij de behoefte van de schippers en Rijkswaterstaat het voortouw te geven in de naleving en handhaving van deze afspraken,</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	Uitvoering loopt zowel richting sector als richting andere ligplaatsbeheerders. Afronding motie voorzien voor volgende verzamelbrief Maritiem en Binnenvaart.
<p><a href="#">31 409, nr. 282</a> verzoekt de regering, met een reactie te komen op de vragen van de sector, een reactie te geven op het gevraagde fonds en te onderzoeken hoe het voortbestaan van de historische zeilvloot gewaarborgd kan worden, en de Kamer daarover binnen twee weken te informeren</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	De subsidieregelingen verduurzaming binnenvaart worden deze week aan de GD-partijen voorgelegd voor consultatie. De TK wordt naar verwachting uiterlijk eind september geïnformeerd
<p><a href="#">31 409, nr. 283</a> verzoekt de regering, in dit stappenplan alle mogelijkheden voor het Rijk om voldoende invloed te kunnen uitoefenen op de situatie in de Amster, nr. damse haven om ook het (inter)nationale belang van de haven te kunnen waarborgen, te onderzoeken, bij dit onderzoek de ondernemers in de Amsterdamse haven te betrekken en over de uitkomsten van dit onderzoek, de gekozen vorm en de onderbouwing hiervan aan de Kamer te rapporteren</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	In uitvoering
<p><a href="#">31 409, nr. 284</a> verzoekt de regering, om controle en handhaving van de bestaande regels op te voeren en om zich in te zetten om in IMO, nr. verband te onderzoeken wat voor verbeteringen mogelijk zijn die leiden tot een sterk verbeterde praktijk, afgestemd op de alsmaar groter wordende schepen</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	Wordt meegenomen in kabinetsreactie op onderzoeksrapporten MSC Zoe, welke naar verwachting eind september naar de TK gaat.
<p><a href="#">31 409, nr. 286</a> verzoekt de regering, om nader te onderzoeken hoe bemanningswisse, nr. lingen vergemakkelijkt kan worden, en de Kamer hier voor het zomerreces over te informeren</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	Afgedaan met Uitgaande brief 03-07-2020 Bemanningswisselingen zeevarenden
<p><a href="#">31 409, nr. 287</a> verzoekt de regering, om in overleg met de maritieme sector in kaart te brengen of de genoemde subsidie, nr. instrumenten voldoende aansluiten bij de vergroeningsambitie van de sector, en de Kamer uiterlijk 30 september hiervan op de hoogte te stellen</p>	<p>Parlementair agenda punt 23-6-2020 Binnenvaart</p>	In uitvoering (voor eind september 2020)

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
<a href="#">31 409, nr. 289</a> verzoekt de regering, parallel aan haar reactie op het OVV-rapport de Kamer te informeren over welke lessen geleerd zijn over de reddingsoperatie voor de zwanen en daarbij aandacht te hebben voor de benodigde crisisvoorraden en de beschikbaarheid van verzorgers	Parlementair agenda punt  23-6-2020 Binnenvaart	In uitvoering
<a href="#">21501, nr. 33</a> , nr. 819 verzoekt de regering de autovakantielanden aan te sporen te zorgen voor extra goede hygiënemaatregelen tijdens de drukke zomermaanden op verzorgingsplaatsen (inclusief tankstations langs snelwegen) én met organisaties zoals de ANWB samen te werken aan goede informatievoor, nr. ziening en advies hoe de Nederlandse vakantieganger zich het best kan voorbereiden op vakantie met de auto naar het buitenland	Parlementair agenda punt  23-6-2020 Binnenvaart	In uitvoering
<a href="#">21501, nr. 33</a> , nr. 820 verzoekt de regering om zich in de ICAO, nr. Raad in te zetten voor uitstel van een besluit over de baseline van CORSIA; verzoekt het kabinet om zijn standpunt ten aanzien van CORSIA vooraf aan de Kamer voor te leggen	Parlementair agenda punt  23-6-2020 Transportraad	Afgedaan met: Uitgaande brief 02-07-2020 Besluit Raad van ICAO over tijdelijke aanpassing baseline van het CORSIA
<a href="#">25 295, nr. 434</a> verzoekt de regering, om voordat het vliegverkeer nog verder toeneemt, een protocol op te stellen voor vliegverkeer uit niet, nr. Schengenlanden met een groter besmettingsrisico dan Nederland	25-06-2020 Debat over de ontwikkelingen rondom het corona virus	In uitvoering
<a href="#">35 377, nr. 4</a> verzoekt de regering, met gelijkgestemde landen tot een concreet plan van aanpak te komen om binnen afzienbare tijd een dekkend spoor, nr. netwerk voor personenvervoer binnen Europa te realiseren	Debat over de Europese Green Deal	In uitvoering
<a href="#">35 377, nr. 10</a> verzoekt de regering, er bij de Europese Commissie voor te pleiten om een groene Europese havenstrategie op te stellen die zorgt voor een gelijk speelveld en waarbij het systeem van just, nr. in, nr. time sailing bijdraagt aan vermindering van CO2, nr. emissie in de scheepvaart	Debat over de Europese Green Deal	In uitvoering
<a href="#">35 490, nr. 4</a> verzoekt de regering, indien zij aanwijzingen krijgt dat het bedrag overschreden dreigt te worden de kamer tijdig te informeren en geen onomkeerbare stappen te zetten tot de Kamer is geïnformeerd én zich hierover heeft kunnen uitspreken	Parlementair agenda punt  30-06-2020 Beschikbaarheidsvergoeding ov-bedrijven	In uitvoering
<a href="#">32 852, nr. 127</a> verzoekt de Staatssecretaris, in overleg met de Nederlandse textielketen, zich binnen Europa in te zetten voor fondsen die de Nederlandse ambitie ondersteunen en daarbij ook nadrukkelijk in te zetten op een gesloten keten in Europa inclusief producentenverantwoordelijkheid	Parlementair agenda punt  30-6-2020 Circulaire Economie	De Kamer wordt naar verwachting hierover in het voorjaar van 2021 geïnformeerd, met de voortgangsrapportage van het beleidsprogramma circulair textiel.
<a href="#">32852, nr. 126</a> verzoekt de regering, nog dit jaar te onderzoeken hoe de MKI, nr. waarde zwaarder kan worden meegewogen in het aanbestedingstraject van Rijkswaterstaat, en de Kamer daarover te informeren	Parlementair agenda punt  30-6-2020 Circulaire Economie	De Kamer wordt naar verwachting later dit jaar geïnformeerd over de mogelijkheden.
<a href="#">32 852, nr. 121</a> verzoekt de regering, om te onderzoeken of de recyclebaarheid van kleding en schoenen in de aanbestedingsregels kan worden opgenomen	Parlementair agenda punt  30-6-2020 Circulaire Economie	Naar aanleiding van deze motie zal de Kamer naar verwachting medio 2021 via een (verzamel)brief worden geïnformeerd.
<a href="#">28 089, nr. 176</a> verzoekt de regering, om te voorkomen dat dakeigenaren tussen wal en schip vallen, in gesprek te gaan met de nog niet bij het fonds aangesloten provincies om hen te overtuigen alsnog bij dit fonds aan te sluiten, zodat er landsbrede dekking ontstaat	Parlementair agenda punt	De Kamer wordt voor het einde van het jaar geïnformeerd per brief.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	30-6-2020 Externe Veiligheid	
35 505, nr. 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  1-7-2020 Steunmaatregelen KLM	In uitvoering
334 50, nr. 73 verzoekt de regering het effect van onderwatergeluid op verschillende voor de Noordzee belangrijke vissoorten en op schaal, nr. en schelpdieren en de invoer van windparken op stromingspatronen en sedimentatie mee te nemen in het onderzoekenmonitoringsprogramma,	Parlementair agenda punt  1-7-2020 Onderhandelaarsakkoord voor de Noordzee	In uitvoering
35 505, nr. 7 verzoekt de regering te onderzoeken of na afloop van de opschorting van de 80% , nr. regel in de slotverordening een 'uitsterf beleid' voor nachtslots kan worden gehanteerd, waarbij slots die worden teruggegeven aan de slotpool in mindering worden gebracht op het totaal aantal nachtslots;verzoekt de regering tevens de resultaten van dit onderzoek zo snel mogelijk met de Kamer te delen voor behandeling;	Parlementair agenda punt  1-7-2020 Steunmaatregelen KLM	In uitvoering
35 505, nr. 18 verzoekt de minister, de kosten die gemaakt moeten worden door KLM om aan de voorwaarden metbetrekking tot verduurzaming te voldoen in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor 1 oktober2020 te informeren,	Parlementair agenda punt  1-7-2020 Steunmaatregelen KLM	In uitvoering
29 398, nr. 833 verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de huidige cursus EMG verbeterd zou kunnen worden en in hoeverre andere technische mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld een snelheidsbegrenzer, zouden kunnen helpen om risicovol rijgedrag en recidive tegen te gaan,	VAO Handhaving in het verkeer 2 juli 2020	In uitvoering
29 398, nr. 832 verzoekt de regering, in haar verkeerscampagnes ook het tegengaan van het gebruik van lachgas mee te nemen,	VAO Handhaving in het verkeer 2 juli 2020	Het ministerie van IenW heeft TeamAlert dit jaar de opdracht gegeven een specifieke en gerichte campagne tegen lachgasgebruik in het verkeer voor te bereiden. TeamAlert is gestart met het ontwikkelen van campagneconcepten. Door de verantwoordelijkheid van VWS op de integrale aanpak van lachgas en de expertise van het Trimbos-instituut op dit onderwerp worden zij nauw betrokken bij de ontwikkeling van de campagne. De lancering van de campagne door TeamAlert is thans voorzien eind november 2020.
35 300 A, nr. 99 verzoekt de regering, waar mogelijk belemmerende regelgeving weg te nemen voor innovatieve ideeën uit de markt voor de aanleg van infrastructuur	Parlementair agenda punt  2-7-2020 MIRT	In uitvoering
35 300 A, nr. 103 verzoekt de regering, verkeersveiligheid als belangrijke pijler mee te wegen in de nieuwe NMCA	Parlementair agenda punt 2-7-2020 MIRT	In uitvoering
35 300 A, nr. 104 verzoekt de regering, haast te maken met het uitwerken van de mogelijkheden van een directe intercityverbinding Randstad, nr. Eindhoven, nr. Heerlen, nr. Aken vanaf 2025 en hierbij ook de mogelijkheid in kaart te brengen om dit binnen de nieuwe concessie van het hoofdlijnnet te brengen; verzoekt de regering tevens, de uitwerking voor het debat over spoorordering in het najaar naar de Kamer te sturen	Parlementair agenda punt  2-7-2020	In uitvoering

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
	MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 105</a> verzoekt de regering, om bij de bestuurlijke overleggen nadrukkelijk uitvraag te doen naar de kansen die Flevoland, Drenthe, Friesland en Groningen voor de versterking en verbetering zien, en de Kamer hierover voor het notaoverleg MIRT van dit najaar te informeren	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 106</a> verzoekt de regering, bij de dekking van het tekort voor het project Zuidasdok de grote maatschappelijke en economische meerwaarde en de lokale baten beter tot uitdrukking te laten komen in de verhouding tussen de financiële bijdragen van stad, regio en Rijk	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 107</a> verzoekt de regering, om te zorgen dat de besluitvorming over de MIRT, nr. projecten A12 Gouda, nr. Oudenrijn, U Ned en de woningbouw rond Utrecht, met grootschalige woningbouw van project Rijnenburg rekening wordt gehouden, dit goed op elkaar af te stemmen, voor zowel fiets, ov als de auto	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 109</a> verzoekt de regering, om coulant om te gaan met een verhoging van het plafond van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020, nr. 2021, als de aangevraagde rijksbijdrage voor fietsmaatregelen het plafond overschrijdt en de aanvragen in voldoende mate bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid ;verzoekt de regering, om de decentrale overheden te vragen te komen met plannen voor snelfietsroutes en deze te betrekken bij de BO's MIRT en daarover terug te koppelen aan de Kamer	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 111</a> verzoekt de regering, met haar plannen, inclusief de prioriteiten voor het stimuleren en versterken van internationale spoorverbindingen voor het notaoverleg MIRT met de Kamer te delen	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">35 300 A, nr. 112</a> verzoekt de regering, om maximale cofinanciering voor Nederlandse budgettaire middelen te krijgen uit EU, nr. middelen, door een plan op te stellen om effectief op het TEN, nr. T, nr. programma van de EU in te spelen en in te zetten op maximale benutting door Nederland van TEN, nr. T, nr. middelen voor internationale spoorverbindingen, en de Kamer hierover uiterlijk in de tweede helft van september 2020 te informeren	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 MIRT	
<a href="#">29 665, nr. 390</a> verzoekt de regering, beslissingen over de vliegveiligheid en het risico op botsingen met vogels te baseren op basis van de meest actuele informatie	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	2-7-2020 Luchtvaartonderwerpen	
<a href="#">29 665, nr. 389</a> verzoekt de regering, elk halfjaar een voortgang van het verbeterprogramma van de SAR aan de Kamer voor te leggen	Parlementair agenda punt	In uitvoering
	02-07-2020 Luchtvaartonderwerpen	



Tabel 142 Door bewindslieden gedane toezeggingen

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma	AO Waterkwantiteit 20-6-2011	De Kamer ontvangt in 2018 de evaluatie van de 50/50% financiering tussen Rijk en waterschappen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma: In het NWP (p. 70, 2e kolom vanaf regel 20) is al aan de Tweede Kamer gemeld dat de evaluatie van de afspraken over de financiering is uitgesteld tot 2023.
De Kamer zal worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen ten aanzien van de ITS-richtlijn.	AO Transportraad 25-5-2016	Rapportage EU MOVE is inmiddels beschikbaar. Eind 2020 zal m.b.t. onderwerp data een brief aan Kamer worden gezonden. Er loopt momenteel een evaluatie. Aan de hand daarvan stelt de EU DG Move eind 2019 een rapportage op, waarna de Kamer zal worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zal verifiëren of de luchtvaartmaatschappijen op Schiphol op dit moment al meer geluidsbeperking (reductie van 20% in plaats van 5%) realiseren dan overeengekomen in het «Convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn» en zal de Kamer hierover schriftelijk informeren zodra de MER van Schiphol er is.	AO Actieagenda Schiphol 42558	Het MER NNHS wordt afgerond nadat het stikstof en depositieonderzoek is afgerond en zal dan tegelijkertijd met het LVB-1 aan de Kamer worden aangeboden (indicatie: 17 december 2020)
De staatssecretaris zal vóór de zomer van 2017 een brief aan de Kamer sturen over de evaluatie van TPAC waarin zij ook ingaat op de inrichting van een brede expertcommissie over duurzame biomassa gericht op meerdere stromen.	AO Duurzaam en Milieu 8-1-2017	Het beleid voor duurzaam inkopen van hout hangt samen met ontwikkeling van het integrale duurzaamheidskader voor alle biomassa. De Sociaal-Economische Raad (SER) is door het Kabinet gevraagd een advies op te stellen voor het duurzaamheidskader biomassa. De SER streeft ernaar om, onder de huidige omstandigheden, zo snel mogelijk te adviseren. Besluitvorming van het Kabinet over het duurzaamheidskader volgt zo snel mogelijk na ontvangst van dit advies. Streven is om het duurzaamheidskader nog dit jaar aan de Kamer aan te bieden.
Eind 2018 ontvangt de Kamer het wetsvoorstel Markttoezicht loodswezen	AO Scheepvaart 7-12-2017	Er wordt al enkele jaren gewerkt aan de wijziging van de Loodsenwet om het markttoezicht te verbeteren. De Raad van State (RvS) heeft recent haar advies uitgebracht over het wijzigingsvoorstel. Dat advies wordt momenteel bestudeerd en na verwerking ervan wordt het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk aangeboden aan de Tweede Kamer.
In 2019 zal de staatssecretaris het herijkte beleidskader infrastructuur voor alternatieve brandstoffen aan de Kamer sturen. Indien mogelijk zal zij dit eerder doen.	AO Leefomgeving 14-12-2017	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-04-2020] - Voortgang Klimaatakkoord mobiliteit
Als meer bekend is over innovatieve verwerkingsmethodes van asbest, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	AO Externe Veiligheid 18-1-2018	De toezegging wordt opgenomen in de wijziging van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa)
Naar verwachting komt de MER Schiphol voor de zomer naar de Kamer.	AO Luchtvaart 25-1-2018	Het MER NNHS wordt afgerond nadat het stikstof en depositieonderzoek is afgerond en zal dan tegelijkertijd met het LVB-1 aan de Kamer worden aangeboden (indicatie: 17 december 2020)
De Kamer zal in de loop van het jaar worden geïnformeerd over de recyclingdoelstellingen voor verpakkingen.	AO Circulaire Economie 15-3-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingketen
De Kamer wordt geïnformeerd middels een analyse over de knelpunten inzake militaire mobiliteit.	AO Transportraad d.d. 7 juni 2018 30-5-2018	De knelpuntenanalyse is in Q3 2019 afgerond. De uitkomsten van onder meer het Nederlandse onderzoek zijn echter aanleiding geweest om de militaire eisen in de EU aan te passen. De nieuwe versie van de militaire eisen is in de zomer 2019 in de RBZ-raad vastgesteld. De knelpuntenanalyse is van een update voorzien en de rapportage is in Q4 2019 afgerond. Het rapport zal medio Q2 2020 samen met een Kamerbrief aan de Kamer worden aangeboden.
De minister zal in de tweede helft van 2018 de Kamer informeren over het voorstel van de Unie van Waterschappen over het nieuwe belastingstelsel en zal daarbij, naast de vervuiler betaald, ook de begrippen eenvoudig en transparant laten meewegen.	AO Water 28-6-2018	De waterschappen hebben in december 2019 - na de waterschapsverkiezingen - tot een herstart besloten van hun onderzoek naar het belastingstelsel. Definitieve besluitvorming daarover wordt niet eerder verwacht dan december 2020. Het advies kan dan op zijn vroegst in het voorjaar van 2021 met de Kamer worden besproken.
Zodra er meer bekend is n.a.v. de gesprekken in Brussel over de aanpassing van de slotverordening, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	AO Luchtvaart 26-6-2018	In afwachting van herziening EU Slotverordening (Indicatie: eind 2021)
Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	AO Luchtvaart 26-6-2018	In afwachting van herziening EU Slotverordening (Indicatie: eind 2021)

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In het stelselonderzoek worden ook de arbeidsvoorwaarden in het openbaar vervoer meegenomen. Het resultaat van dit onderzoek wordt verwacht in 2020.	AO Openbaar vervoer, ov-chipkaart en taxi 20-9-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdpijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
In 2020 worden de resultaten van het vervolgonderzoek naar 3kv door NS en ProRail met de Kamer gedeeld.	AO Spoor 11-10-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De minister zal de Kamer volgend jaar informeren over de normen die zij hanteert voor het uitstel van onderhoud.	Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat 31-10-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur
De minister informeert de Kamer over het gesprek dat zij zal voeren over de N35, daarin neemt zij ook de financiën mee. Zij stuurt dit voor de voorjaarsnota van 2019.	AO MIRT 29-11-2018	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
Medio 2019 krijgt de Kamer de haalbaarheidsstudie toegezonden over de businesscase voor biokerosine.	AO Luchtvaart 5-12-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [03-03-2020] - Bijmengverplichting Luchtvaart en andere ontwikkelingen duurzame brandstoffen
De staatssecretaris stuurt een brief over de positie van stations en de bevoegdheden van NS en ProRail ten aanzien van de exploitatie van winkels in/rond stations.	AO Spoorordening 6-12-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdpijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
Alle vandaag door de Kamer geleverde suggesties ten aanzien van het onderzoek naar de effecten van aanbesteding in het OV worden door de staatssecretaris meegenomen. Onder andere zijn genoemd: een vergelijking tussen in- en aanbesteed openbaar vervoer, een financiële vergelijking, een internationale vergelijking (met in elk geval het Verenigd Koninkrijk) en een kwalitatief onderzoek onder medewerkers (niet limitatief).	AO Spoorordening 6-12-2018	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdpijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024
De verkenning door het CROW naar de grootste risico's op kruispunten en rotondes komt eind 2019 naar de Kamer. Hierin worden ook innovatieve oplossingen meegenomen.	AO Strategisch Plan Verkeersveiligheid 30-1-2019	Het onderzoek naar rotondes is met de verzamelbrief verkeersveiligheid (16-12-2019) aan de Tweede Kamer aangeboden. Er komt een apart onderzoek naar kruispunten, welke na de zomer 2020 aan de Kamer wordt aangeboden, zoals in de Verzamelbrief Verkeersveiligheid 16-12-2019 is aangegeven
De staatssecretaris zegt toe om de mogelijkheid van een Green Deal te bespreken met reizigersorganisaties en de Kamer hierover te informeren.	AO Internationaal Spoor 6-2-2019	Gesprekken met vervoerders waren gestart maar in verband met COVID 19 zijn deze stil komen te liggen.
De staatssecretaris zal de Kamer rondom de zomer van 2019 informeren over de voortgang van gesprekken over de Luchtvaartnota op het punt van vervanging van korte vluchten zoals Amsterdam - Brussel.	AO Internationaal Spoor 6-2-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2020] - Perspectief voor de Luchtvaart
De Kamer zal, nadat het onderzoek van het RIVM over de effecten van geluid(bronnen) op de gezondheid is afgerond, hierover zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd. Naar verwachting komt het rapport in december 2019.	AO Leefomgeving 7-3-2019	Het rapport motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) is inmiddels opgeleverd door het RIVM. De Tweede Kamer is hierover schriftelijk geïnformeerd. Hierbij is ook aangegeven welke vervolgstappen er nodig zijn om de consequenties van eventuele beleidsstappen goed in kaart te brengen ten behoeve van een tweede, uitgebreidere beleidsreactie na de zomer.
Voor de zomer neemt de staatssecretaris een besluit ten aanzien van de IC-dienst Heerlen - Aken en informeert zij daarover de Kamer.	AO Spoor 4-4-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Informatie voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken
De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek dat de WUR uitvoert.	AO Circulaire Economie 11-4-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingsketen
Voor de zomer zal de staatssecretaris de Kamer informeren over de Green Deal afvalscheiding op stations.	AO Circulaire Economie 11-4-2019	De staatssecretaris is met de Green Deal partijen in overleg, over de voort te zetten koers t.a.v. afvalscheiding en – reductie op basis van de ervaringen in de Green Deal tot nu toe. Na de zomer zal de Kamer nader worden geïnformeerd.
Eind dit jaar ontvangt de Kamer een plan van aanpak voor alternatieven voor de luchtvaart. Hierin zal ook worden ingegaan op de uitvoering van de motie-Kröger (Kamerstuk 29984, nr. 824) over uitfasering van vluchten naar Brussel.	AO Duurzame Luchtvaart 18-4-2019	Zal in een begeleidende brief met het actieprogramma Air/Rail aan TK worden aangeboden (eind 2020)
De minister informeert de Kamer voor het algemeen overleg Maritiem op 29 mei 2019 over de stand van zaken van de aanpassing van de wetgeving over het intrekken van zeebrieven.	AO Certificering Zeeschepen 23-4-2019	De planning is om de nota naar aanleiding van het nader verslag en de tweede nota van wijziging bij de Rijkswet nationaliteit zeeschepen, en de nota naar aanleiding van het verslag bij de Aanpassingswet Rnz, aan de Kamer te bieden zodra de afstemming met de Caribische landen is afgerond. Afhankelijk van de voortgang van afstemming

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In de toegezegde brief voor het zomerreces over de toekomst van Schiphol zal de minister ook ingaan op de nachtvluchten en wat men kan leren van het buitenland (n.a.v. Paternotte). Ook zal ze hierin ingaan op het interim-voorzitterschap van de ORS en het moment van de besluitvorming over eventuele groei (n.a.v. Kröger).	AO Luchtvaart 25-4-2019	met de Caribische landen, zal de Kamer door de verzamelbrief voor het eerstvolgende algemeen overleg maritiem over de verdere planning geïnformeerd worden. Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2020] - Nachtvluchten
Nadat het onderzoek van de Europese Commissie naar het verbeteren van informatie voor ov-reizigers (passagiersrechten bij multimodale reizen) gereed is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	AO Transportraad 22-5-2019	De Kamer wordt geïnformeerd als het proces in Brussel is afgerond.
Medio 2020 stuurt de minister haar onderhoudsvisie voor de lange termijn naar de Kamer, waarin ook de zogenoemde boeggolp wordt meegenomen.	AO Onderhoud wegen en bruggen 4-6-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur
In de brief over de financiële zekerheidsstelling, die al eerder is toegezegd aan de Kamer, zal ook worden beschreven voor welk deel van de kolencentrales dit geldt.	AO Externe Veiligheid 5-6-2019	De Kamer wordt conform toezegging geïnformeerd.
T02716: Het aanbieden van de zeven onderzoeken in het kader van de besluitvorming in 2020 over de ordening en sturing op het spoor na 2024 (34.914)	EK- Implementatie Vierde spoorwegpakket 22-1-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Hoofdpijnen integrale besluit marktordening spoor na 2024
Voor eind 2019 stuurt de minister de resultaten van de verkenning van gevaarlijke kruispunten en rotondes naar de Kamer.	AO Verkeersveiligheid 13-6-2019	Het onderzoek naar rotondes is met de verzamelbrief verkeersveiligheid aan de Tweede Kamer aangeboden. Er komt een apart onderzoek naar kruispunten, welke na de zomer 2020 aan de Kamer wordt aangeboden, zoals in de Verzamelbrief Verkeersveiligheid 16-12-2019 is aangegeven.
In de quickscan die wordt uitgevoerd naar verbeteringen op de HSL wordt meegenomen hoe de investeringen in de borging van ATB op dat traject zich verhouden tot een eventuele versnelde uitrol van ERTMS. De Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd.	AO Spoorveiligheid/ERTMS 20-6-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-06-2020] - Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS
De minister van IenW streeft er naar om de Gebiedsagenda Wadden begin 2020 aan de Kamer te sturen.	AO Wadden 26-6-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-07-2020] - Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050
In het licht van het gesprek over het hanteren van meetbare beleidsdoelen en -indicatoren wordt de Kamer in het najaar geïnformeerd over de eventuele opvolging van aanbevelingen van het Rijksbrede onderzoek naar verantwoord begroten. De minister zal de commissie informeren over wat deze aanbevelingen voor Infrastructuur en Waterstaat betekenen en met welke testcases voor meetbare beleidsdoelen en -indicatoren zij zou willen starten.	Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 27-6-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-04-2020] - Beantwoording Motie Schonis c.s. over testcases voor meetbare beleidsdoelen en indicatoren
Na de zomer ontvangt de Kamer het beleidsvoornemen voor hergebruik, recycling en preventie van plastic en de andere doelstellingen van het Besluit beheer verpakkingen.	Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 27-6-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingseten
De staatssecretaris zal met de VNG in gesprek gaan om te zien wat de mogelijkheden zijn voor de aanpak van wegwerpplastic als onderdeel van de APV-evenementenvergunning. Daarbij zullen de suggesties van de leden Ziengs, Kröger en Van Eijs, zoals over water en alternatieven, worden meegenomen.	Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat 27-6-2019	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
De staatssecretaris zegt toe aan mevrouw Kroger (GroenLinks) dat zij zal nagaan wat de effecten zijn van de fraude met biobrandstoffen op de CO2-doelstellingen, voor zover het strafrechtelijk onderzoek dat toelaat.	AO Duurzaam Vervoer 5-9-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [29-06-2020] - Update implementatie RED2: aanbieden integrale ketenanalyse biobrandstoffen, rapportage energie vervoer 2019 en wijziging Besluit energie vervoer 2021.
De staatssecretaris zegt toe om de Kamer op de hoogte te houden van de pilots met betrekking tot het reduceren van geurhinder, die in het voorjaar 2020 starten.	AO Leefomgeving 12-9-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Rapport stalbeoordeling
De Kamer wordt medio 2020 geïnformeerd over de analyse over de vraag of Doc29 ook voor regionale luchthavens kan worden gebruikt, wie de appendices van het wettelijk rekenvoorschrift heeft gevalideerd en waar dit te vinden is.	AO Luchtvaart 11-9-2019	Het eerste deel over het onderzoek Doc29 wordt naar verwachting na de zomer afgerond (indicatie: 30 september 2020). Het tweede deel over het wettelijke rekenvoorschrift is beantwoord en daarmee afgerond.
Spoedig na de bestuurlijke overleggen MIRT komt de staatssecretaris bij de Kamer terug op het voorkomen van spitsdrukte door met provincies en onderwijsinstellingen een actieplan op te stellen over het wijzigen van aanvangstijden.	AO Spoor 25-9-2019	In de afgelopen MIRT brief is er al aandacht aan dit onderwerp besteed en de volgende brief (of onderdeel van een brief) zal pas na de volgende ronde BO MIRT zijn

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen met betrekking tot recyclebaarheid van verpakkingen en de handhaafbaarheid van essentiële eisen	AO Circulaire Economie 15-10-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingketen
Ook op het punt van recycling van tapijten komt de staatssecretaris terug in een brief, waarbij zij overigens ook de Belgen betreft.	AO Circulaire Economie 15-10-2019	In verband met motie 32852-99 lid Van Eijs, zal eerst een verkenning worden uitgevoerd naar producentenverantwoordelijkheid voor alle vloertypen, met voorrang aan tapijten. Hierbij zal de recycling nader worden bekeken in regionaal verband inclusief België. De verkenning zal eind 2020 zijn afgerond.
De Kamer ontvangt nadere informatie over de wijze waarop de staatssecretaris zal omgaan met de punten die zijn aangedragen door de Taskforce Afval.	AO Circulaire Economie 15-10-2019	Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken acties naar aanleiding van Taskforce Herijking Afvalstoffen
De Kamer ontvangt een brief over de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen in afvalstromen, waarover in het najaar van 2020 wetgeving volgt.	AO Circulaire Economie 15-10-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Zeer zorgwekkende stoffen in afvalstromen
Op verzoek van het lid Moorlag zal de minister de Kamer een appreciatie doen toekomen over het rapport van het Rathenau instituut.	AO Water 11-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
Naar verwachting zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2020 worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar lozingsvergunningen.	AO Water 11-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
De Kamer zal in het tweede kwartaal van 2020 worden geïnformeerd over de voortgang van cybersecurity bij het ministerie van IenW.	AO Water 11-11-2019	De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd door JenV.
De Kamer ontvangt voor het einde van het jaar het plan van aanpak voor gecombineerde trein- en vliegtickets	AO Transportraad d.d. 2 – 3 december 2019 21-11-2019	Op 6 mei 2020 heeft Minister in debat over financiële steun KLM toegezegd dat actieplan voor eind 2020 naar Kamer zal worden gezonden.
De Kamer zal het handavingsplan inzake truckparkings toegestuurd krijgen	AO Transportraad d.d. 2 – 3 december 2019 21-11-2019	Afgedaan met Uitgaande brief [02-07-2020] - Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid
De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang inzake het historisch afval van NRG	AO Nucleaire veiligheid 27-11-2019	De toezegging wordt behandeld in de tweede voorgangbrief die in Q4 wordt opgesteld.
De Kamer wordt zo snel mogelijk (eind 2019 of begin 2020) geïnformeerd inzake het Nationale Nucleaire Kennismanagementprogramma;	AO Nucleaire veiligheid 27-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Verschillende onderwerpen op het terrein van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
De Kamer zal worden geïnformeerd na afloop van de Toetsingsconferentie IAEA in Wenen over de uitkomsten hiervan;	AO Nucleaire veiligheid 27-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Verschillende onderwerpen op het terrein van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
In 2020 komt het Actieprogramma Radon naar de Kamer	AO Nucleaire veiligheid 27-11-2019	De toezegging wordt meegenomen in de tweede voorgangbrief die in Q4 wordt opgesteld.
In het najaar van 2020 ontvangt de Kamer een actualisatie van het onderzoek naar de Lelylijn ter verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland.	AO MIRT 25-11-2019	De Kamer wordt in het najaar 2020 geïnformeerd.
Tijdig voor het AO MIRT van juni 2020 komt de minister terug op de mogelijke opwaardering van het laatste deel van de N35 (Marsroute).	AO MIRT 25-11-2019	Voor het BO MIRT van het najaar vindt er nog een gesprek plaats tussen de Minister en de Gedeputeerde over de N35. De Kamer wordt na het BO MIRT hierover geïnformeerd.
In het voorjaar van 2020 wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de spoorlijn Amsterdam - Heerlen - Aken.	AO MIRT 25-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Informatie voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken
Medio 2020 ontvangt de Kamer een brief over de Berlijntrein, met informatie over de verhouding snelheid en aantal stops.	AO MIRT 25-11-2019	In verband met COVID 19 is deze brief uitgesteld tot nader order.
Eind 2020 ontvangt de Kamer een stand-van-zaken-brief over de rolstoeltoegankelijkheid van treinstations	AO MIRT 25-11-2019	ProRail en NS zijn bezig met het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2020. Dat is op zijn vroegst klaar eind 2020 en dan wordt de Kamer hierover geïnformeerd.
De minister zegt toe om tijdig voor het AO MIRT van juni 2020 een reactie op het onderzoek van CE Delft ('Een nieuwe kijk op bereikbaarheid') te sturen.	AO MIRT 25-11-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De minister zal de Kamer zo snel mogelijk de antwoorden op de Kamervragen over de Rijkswet nationaliteit zeeschepen (Kamerstuk 33134 – (R1972) sturen.	AO Maritiem (eerste termijn was 28 nov) 3-12-2019	Het verslag bij de Aanpassingswet bevat eveneens vragen over de rijkswet, waardoor het de voorkeur geniet de stukken betreffende de Rijkswet en de Aanpassingswet gezamenlijk aan de Kamer te verzenden als alle onderdelen gereed zijn. De planning is om de genoemde stukken naar de Kamer te sturen zodra de afstemming met de Caribische landen is afgerond. Afhankelijk van de voortgang van de

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		afstemming met de Caribische landen, zal de Kamer door de verzamelbrief voor het eerstvolgende algemeen overleg maritiem over de verdere planning geïnformeerd worden.
De minister zal bij de aanscherping van het VTH-stelstel specifiek aandacht besteden aan de complexiteit en de stapeling van vergunningen bij grote bedrijven en het toezicht hierop. Hierbij zal ook gekeken worden naar het zo goed mogelijk inzetten van de best beschikbare technieken (BBT) en het terugdringen van de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS).	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen
In de milieuvisie, die in de eerste helft van 2020 komt, zal ook aandacht worden besteed aan de nieuwe industrie en circulaire economie	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Er is nog geen duidelijkheid of deze toezegging voor 1 juli zal worden ingelost omdat nog niet bekend is wanneer de milieuvisie wordt afgerond.
Voor de zomer 2020 zal de Kamer worden geïnformeerd over de doorlichting van het VTH-stelsel.	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen
De minister zal, samen met de minister van J&V, het rapport over milieucriminaliteit omzetten in een actieplan en de Kamer voor de zomer 2020 hierover informeren.	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen
De Kamer zal voor de zomer 2020 worden geïnformeerd over de uitrol en implementatie van het instrument Inspectieview.	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - Voortgang uitvoeringsagenda VTH, actieplan milieucriminaliteit en uitvoering van moties en toezeggingen
De minister zal de Kamer informeren over de uitkomst van de gesprekken met de provincie Zuid-Holland over de uitstoot van PFAS door Chemours.	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
De minister zal bekijken of er lessen getrokken kunnen worden uit het verschil in aangekondigde en onaangekondigde inspecties van de ISO-normen bij bedrijven en dit meenemen in de wijze waarop BRZO-bedrijven worden geïnspecteerd.	AO Externe Veiligheid 5-12-2019	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanbieding Staat van de Veiligheid 2019
Begin 2020 wordt de Kamer geïnformeerd over het actieplan van Schiphol over ultrafijnstof. Het bijbehorende onderzoek van de Gezondheidsraad komt z.s.m. naar de Kamer.	Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails 16-12-2019	In de antwoorden op Kamervragen Lacin over gezondheidsonderzoek platformmedewerkers Schiphol ( <a href="https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20192020-2364.html">https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20192020-2364.html</a> ) van 6 april 2020 staat «Op 18 maart 2020 heeft Schiphol de site <a href="https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/actieplan-ultrafijnstof-geopend.">https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/actieplan-ultrafijnstof-geopend.</a> » Daarmee is de toezegging afgedaan.
Het actieprogramma Air Rail komt het eerste kwartaal 2020 naar de Kamer, inclusief - voor zo ver mogelijk - informatie over de orde van grootte van het internationaal reizigersvervoer per spoor en per vliegtuig. Ook zal hierbij informatie worden opgenomen over de inzetbaarheid van ICNG-treinen in Duitsland.	Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails 16-12-2019	De minister heeft toegezegd dat de actieagenda als bijlage bij de Luchtvaartnota zal worden toegestuurd (Indicatie eind 2020)
Zodra er in april 2020 meer duidelijkheid is over het bereikte inzamelingspercentage voor e-waste over 2019, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	AO Toezicht en handhaving 16-1-2020	Aan deze toezegging zal later dit jaar kunnen worden voldaan. De omstandigheden van COVID-19 leiden tot vertraging in de rapportage door het Nationaal (W)EEE Register (NWR) doordat de rapportageplichtigen niet tijdig de vereiste data aan het NWR kunnen aanleveren. Het NWR heeft om die reden gevraagd de landelijke rapportage te mogen verschuiven van 1 juli 2020 naar 1 september 2020. Uiterlijk in september 2020 zal de Kamer worden geïnformeerd over de gerealiseerde inzameling van elektronisch afval (e-waste) in 2019.
De Kamer zal schriftelijk inzichtelijk gemaakt krijgen welke nationale wet- en regelgeving kan worden aangepast, opdat vliegroutes kunnen worden opgeschort.	AO Vliegen boven conflictgebieden gepland 29-1-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken opvolging AO Vliegen boven conflictgebieden
De Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag of passagiers van tevoren kunnen worden geïnformeerd als hun vlucht boven een conflictgebied zal gaan plaatsvinden en of dat een legitieme reden is voor annulering en vergoeding van de vlucht.	AO Vliegen boven conflictgebieden gepland 29-1-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Stand van zaken opvolging AO Vliegen boven conflictgebieden
De Kamer wordt uiterlijk aan het einde van het voorjaar schriftelijk geïnformeerd over de uitwerking van de voorwaarden van de cofinancieringsregeling voor het strategisch plan verkeersveiligheid	AO Verkeersveiligheid 5-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid
De Kamer ontvangt vóór de zomer de outline van het nationale kader voor licht gemotoriseerde voertuigen	AO Verkeersveiligheid 5-2-2020	Aan de Tweede Kamer wordt gemeld dat de outline in najaar 2020 komt bij kamerbrief SPV.
De minister zal met de provincie bespreken of het mogelijk is om bij zandwinning het winnen van grond en opvullen los te koppelen	AO PFAS	De Kamer wordt conform toezegging geïnformeerd.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
	19-2-2020	
De Kamer zal worden geïnformeerd over de lozingsnormen bij groundbanken in relatie tot waterkwaliteit.	AO PFAS 19-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer voor het algemeen overleg Water in juni informeren over de doorlichting van vergunningen door Rijkswaterstaat.	AO PFAS 19-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
De uitkomsten van het onderzoek naar de hotspots met pfas-verontreiniging, bijvoorbeeld locaties waar veel blusschuim gespoten is, en de conclusie over een eventuele saneringsopgave zullen na afronding, maar tenminste voor het einde van het jaar, met de Kamer worden gedeeld.	AO PFAS 19-2-2020	De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd.
De minister zal de Landsadvocaat vragen een advies uit te brengen over de juridische mogelijkheden om de schade te verhalen op het bedrijf Chemours	AO PFAS 19-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
De minister gaat in gesprek met de provincie Zuid-Holland over de problemen met meldingen van het transport van chemische stoffen door Chemours en zal de Kamer informeren over de uitkomst, het stelsel en de verdere mogelijkheden om ervoor te zorgen dat het bedrijf voldoet aan wet- en regelgeving	AO PFAS 19-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
In het voorjaar ontvangt de Kamer de voortgangsbrief internationaal spoor, waarin de minister ook de uitkomsten terugkoppelt van haar Europese inspanningen in dit kader.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-06-2020] - Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS
In het tweede kwartaal van 2020 neemt de minister samen met haar Duitse ambtsgenoot een besluit ten aanzien van de treinverbinding met Aken. Zij neemt in die besluitvorming ook de punten mee van de heren Laçin en Amhaouch en zal de Kamer over de uitkomsten informeren voor het spoororderingsbesluit.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2020] - Informatie voortgang verbinding Randstad-Heerlen-Aken
Vóór de zomer zal de minister de Kamer informeren over het RIVM-advies over WHO-normen in relatie tot geluid.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2020] - RIVM rapport motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018)
In de zomer verwacht de minister nieuwe informatie aan de Kamer te sturen over de Berlijntrein.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	De Kamer wordt na het zomerreces 2020 geïnformeerd.
In het najaar informeert de minister de Kamer over uitbreiding van het spoor tussen Arnhem en Utrecht, waar mevrouw Kröger naar vroeg. Zij zal dit doen in het kader van het Toekomstbeeld OV. In dat Toekomstbeeld OV zal de minister uitgaan van scenario's voor het jaar 2030. In dat toekomstbeeld zal de minister ook ingaan op de vraag van de heer Ziengs ten aanzien van de verbinding Coevorden, Bad Bentheim en Neuenhaus.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	De Kamer wordt in het najaar 2020 geïnformeerd.
Vóór de zomer koppelt de minister de uitkomsten terug van de testen van de HSL-spanningssluizen.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	In uitvoering.
Ten aanzien van de zweeftrein en andere innovaties wordt de Kamer geïnformeerd voor het notaoverleg MIRT in het najaar van 2020. Hetzelfde geldt voor de Lelylijn.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	De Kamer wordt in het najaar 2020 geïnformeerd.
Vóór de zomer wordt de Kamer Lelylijn geïnformeerd over de 3kv-bovenleidingsspanning.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-06-2020] - Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS
Vóór de zomer krijgt de Kamer nadere informatie over het vermijden van de spitsdrukte in samenwerking met onderwijsinstellingen.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2020] - Kabinetsreactie briefadviezen Mobiliteit en de coronacrisis en OV-gebruik tijdens de opstartfase
De minister zal bij de ILT nagaan of het mogelijk is de STS-passages weer per vervoerder uit te splitsen en de Kamer over de uitkomst daarvan informeren.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-06-2020] - Ontwikkelingen spoorveiligheid

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In het jaarverslag Basisnet neemt de minister specifieke cijfers op met betrekking tot hinder als gevolg van goederenvervoer per spoor.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	De Kamer wordt in het najaar 2020 geïnformeerd.
De minister zal in de volgende voortgangsrapportage ingaan op de vraag van de heer Van Aalst over de toepassing van ERTMS bij het rangeren op emplacementen en het voorkomen van verstoringen in dit kader.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-06-2020] - Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS
De minister staat open voor een groot aantal suggesties van de rapporteur van het groot project ERTMS ten aanzien van de informatievoorziening over ERTMS aan de Kamer. Zij zal bezien op welke wijze zij deze suggesties een plek geeft in de voortgangsrapportages.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-06-2020] - Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS
De minister zal de bredere toepassing van het ORBIT-systeem ter vermindering van STS-passages onder de aandacht brengen van andere vervoerders en de uitkomst daarvan terugkoppelen in de reguliere spoorveiligheidsrapportage.	AO Spoor, spoorveiligheid en ERTMS 4-3-2020	Wordt meegenomen in het jaarverslag spoorveiligheid najaar 2020.
In Q3 van 2020 zal de minister het Uitvoeringsprogramma naar de Kamer sturen. In het Uitvoeringsprogramma zal worden teruggekomen op de normopvulling luchtkwaliteit en de doorwerking in andere beleidsterreinen. Ook zal een plan van aanpak met betrekking tot pilots houtstook zijn opgenomen.	AO Leefomgeving 20-2-2020	Planning is nu om de toezegging eind dit jaar af te doen.
De minister zal de Kamer informeren over de 2e tranche waarin gemeenten zich zullen aansluiten bij het Schone Lucht Akkoord.	AO Leefomgeving 20-2-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-07-2020] - Uitvoering van het Schone Lucht Akkoord
De Kamer ontvangt voor de zomer de AmvB waarin aanpassingen aan het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen worden voorgesteld.	AO Leefomgeving 20-2-2020	De toezegging wordt opgenomen in de wijziging van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa). Deze wijziging zal op 19 mei besproken worden in het ambtelijk voorportaal CFEZIL en naar verwachting begin juni naar de Kamer worden gestuurd. De minister heeft de Kamer al eerder geïnformeerd over deze wijziging in het Algemeen Overleg over 'circulaire economie' van 20 februari.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de ontwikkeling van een nieuwe BRL en de gesprekken die hierover plaatsvinden.	AO Bodem 12-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Aanpassingen beleid PFAS
De minister zal de Kamer voor het algemeen overleg Water op 18 juni 2020 in een brief nader informeren over de vraag van mevrouw Van Brenk met betrekking tot de normstelling van drinkwater door het bevoegd gezag.	AO Bodem 12-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [15-06-2020] - Brief voor het Algemeen Overleg Water van 22 juni 2020
Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief over de ruimte in de normstelling met betrekking tot PFAS en hoe die ruimte kan worden benut.	AO Bodem 12-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2020] - Voortgang Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De Kamer ontvangt voor de zomer het rapport van de heer Kuijken over de stort van granuliet in Maasplassen, het proces, het stelsel van certificering, et cetera.	AO Bodem 12-5-2020	De Kamer wordt uiterlijk 1 oktober 2020 geïnformeerd.
De staatssecretaris gaat in gesprek met de vervoerders over een meldpunt voor knelpunten in het openbaar vervoer voor zowel reizigers als personeel en komt hierop voor de zomer terug in een Kamerbrief.	NO OV, infrastructuur en Corona 28-5-2020	De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de Kamer in juni informeren naar aanleiding van het monitoren van het openbaar vervoer, het regionale maatwerk en het verder openstellen van de onderwijsinstellingen.	NO OV, infrastructuur en Corona 28-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2020] - Kabinetsreactie briefadviezen Mobiliteit en de coronacrisis en OV-gebruik tijdens de opstartfase
De staatssecretaris stuurt voor de zomer een Kamerbrief over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking.	NO OV, infrastructuur en Corona 28-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2020] - Kabinetsreactie briefadviezen Mobiliteit en de coronacrisis en OV-gebruik tijdens de opstartfase.
De staatssecretaris stuurt voor de zomer een actieplan naar de Kamer voor de fiets, en de fiets in het openbaar vervoer.	NO OV, infrastructuur en Corona 28-5-2020	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2020] - Update acties, moties en toezeggingen inzake het OV en COVID-19
De staatssecretaris zal de Kamer in een brief nader informeren over de procedure en het afwegingskader voor het vaststellen van essentiële en niet-essentiële toepassingen van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS)	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	Het restrictieproject loopt, daaruit zal geput worden voor de Kamerbrief.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de opdracht en samenstelling van de onafhankelijke commissie naar het VTH-stelsel	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [25-06-2020] - Instelling Bestuurlijke Commissie Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) in het milieudomein

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Voor het einde van het jaar zal de staatssecretaris, samen met de minister van Justitie en Veiligheid, de Kamer trends en cijfers met betrekking tot milieucriminaliteit sturen.	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	Einde van het jaar zal er een brief (met JenV) naar de Kamer gestuurd worden waarin wordt ingegaan op trends en cijfers m.b.t. milieucriminaliteit.
De staatssecretaris zal de Kamer na de zomer, samen met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, nader informeren over de vragen met betrekking tot pesticiden.	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	Het ministerie van LNV zal in september 2020 een verzamelbrief aan de Kamer sturen, waar deze toezegging in beantwoord zal worden.
De Kamer zal voor het eind van dit jaar worden geïnformeerd over de voortgang van het asbestfonds en de manier waarop bestaande gemeentelijke en landelijke regelingen met betrekking tot verduurzaming gekoppeld kunnen worden aan de asbestsaneringsopgave.	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	De Kamer zal voor het einde van het jaar per brief geïnformeerd worden.
De Kamer zal, in afstemming met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, worden geïnformeerd over de ondersteuning van de landsadvocaat aan de ex-werknemers van Chemours.	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de geleerde lessen van de pilot met track & trace die in de sector gewasbeschermingsmiddelen wordt uitgevoerd. Deze geleerde lessen zullen ook als voorbeeld in Europa worden ingebracht.	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
In een verzamelbrief, die de Kamer voor het einde van het jaar ontvangt, zal de staatssecretaris de Kamer informeren over de vragen met betrekking tot Chroom-6 en de uitvraag van ZZS-emissies. In de brief zal ook worden teruggekomen op de wenselijkheid van een pilot naar kwetsbare gebieden en de maximale toxiciteitsdruk. In dezelfde brief zal de Kamer ook worden geïnformeerd over de specifieke vragen van het lid Kröger over het IBRA-rapport en de stikstofuitstoot (pagina 28).	Parlementair agenda punt 10-06-2020 Externe Veiligheid	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
De minister zal de Kamer in het najaar informeren over de uitkomst van de consultatieronde van het OFL met betrekking tot het advies van de commissie over de geborgde zetels en de stappen die zij daarna gaat zetten.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
De minister zal het plan van aanpak dat door de IPO opgesteld wordt over het beter inzichtelijk maken van het grondwaterbeheer, zodra het definitief is, naar de Kamer sturen.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
De minister zal de Kamer in het najaar informeren over de uitkomst van de gesprekken over een eventueel nieuw Bestuursakkoord Water.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	De Kamer zal voor het einde van het jaar worden geïnformeerd per brief.
De minister zal de Kamer na het gesprek met Vewin informeren over de grondwaternormen (INEV's voor PFAS) in waterwingebieden. De brief komt voor de zomer.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [10-07-2020] - Stand van zaken naar aanleiding van het AO Water 22 juni 2020
De Kamer zal voor het einde van het jaar, indien mogelijk voor de Begrotingsbehandeling van het belastingplan, in de Beleidsnota Drinkwater 2021-2026 worden geïnformeerd voor de belasting op leidingwater door grootverbruikers (>300 m3 water).	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	In uitvoering
In de zomer 2020 zal de Kamer de conceptagenda voor het Waddengebied ontvangen.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [09-07-2020] - Ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050
In het derde kwartaal van 2020 en nadat het OFL de consultatie rondom de governance van het Noordzeeoverleg heeft afgerond zal de minister de Kamer informeren. In de brief zal de minister ook ingaan op de vertegenwoordiging van de visserij.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	In uitvoering
In het najaar 2020 zal de Kamer worden geïnformeerd over de consequenties van de werkzaamheden bij de spuisluisen van de Afsluitdijk. Hierbij zal onder andere worden ingegaan op eventuele budgetoverschrijdingen en vertraging van de uitvoering.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	In uitvoering
De minister zal de Kamer informeren over de voortgang van de vijf pilotprojecten met betrekking tot klimaatadaptatie.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	In uitvoering
De minister van LNV zal, samen met de minister van lenW en de staatssecretaris van lenW, de Kamer op korte termijn informeren over de herbezinning van het mestbeleid en de uitvoering van de toekomstvisie gewasbescherming 2030. Ook zal de Kamer worden geïnformeerd over het mestverdundingstraject.	Parlementair agenda punt 22-06-2020 Water	In uitvoering



Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt half juli de eindrapportage van de ILT inzake handhaving, in het kader van de vouchers	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-07-2020] - Resultaten van de inspectie naar luchtvaartvouchers door de ILT
Voor het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden voor CDA-vluchten	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening
Voor het zomerreces komt er een voortgangsbrief Luchtruimherziening, waarin zal worden ingegaan op de toezegging over het einde van de laagvliegroutes.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Voortgangsbrief programma Luchtruimherziening
De Kamer wordt voor 1 juli a.s. op hoofdlijnen geïnformeerd over de annuleringsvoorwaarden van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, als mensen gezondheidsklachten hebben.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-06-2020] - Voorwaarden losse vliegtickets bij omboeking en annulering vanwege gezondheidsklachten
De Kamer zal voor de stemmingen van 2 juli a.s. worden geïnformeerd, nadat de minister heeft laten inventariseren welk onderzoek is uitgevoerd door RAGIDA over gezondheidsrisico's van vliegen.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [29-06-2020] - Onderzoek effect ventilatiesystemen op besmettingsrisico COVID-19 aan boord van vliegtuigen
Zodra het NLR in kaart heeft gebracht of er vliegtuigen op Nederlandse luchthavens landen zonder HEPA-filter, zal de Kamer hierover voor het zomerreces worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2020] - Onderzoek NLR HEPA-filters aan boord van vliegtuigen
Voor het zomerreces zal de Kamer worden geïnformeerd over het nachtvluchtenregime op concurrerende Europese luchthavens. Alle relevante aspecten over nachtvluchten, zowel juridisch als economisch, zullen hierbij worden meegenomen.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [26-06-2020] - Nachtvluchten
De minister zal het onderzoek in Oostenrijk naar een minimumprijs voor vliegtickets nauwlettend volgen en de Kamer hierover informeren.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
De Kamer ontvangt op korte termijn onderzoeken naar de noodzaak van een vogelradar.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-07-2020] - Onderzoeken vogelmonitoring Lelystad Airport
De Kamer zal worden geïnformeerd over het plan met concrete maatregelen en doelstellingen om kortereafstandsvluchten te vervangen door treinen, voor of gelijktijdig met het verschijnen van de definitieve Luchtvaartnota.	Parlementair agenda punt 18-06-2020 Luchtvaart en corona	In uitvoering
Voor het notaoverleg MIRT komend najaar ontvangt de Kamer informatie over de fietsbrug over de Lek.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
Voor de begrotingsbehandeling in het najaar van 2020 ontvangt de Kamer de reactie op het 10-punten-plan verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer, van de ChristenUnie.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
In het najaar van 2020 ontvangt de Kamer de onderhoudsopgave voor de lange termijn van Rijkswaterstaat en ProRail.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
De conclusies en argumenten van het SUUNTA-rapport worden spoedig naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-08-2020] - Conclusie en daarbij behorende argumenten op het SUUNTA rapport
Tijdig voor het Spoororderingsdebat dat begin september 2020 zal plaatsvinden, ontvangt de Kamer alle in kaart gebrachte informatie rondom materieel, kosten en baten van internationale treinverbindingen, zodat er bij dat debat over kan worden gediscussieerd.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
Meer informatie over de uitvoering van de motie Van der Graaf-Ziengs over de reistijdverkorting naar het noorden van Nederland wordt dit najaar naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
Na de zomer komt de uitgebreide kabinetsreactie op de rapporten van de commissies Remkes en Hordijk over stikstof.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheid om matrixborden eventueel sneller te vervangen dan in 2027	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
Voor de begrotingsbehandeling in het najaar van 2020 wordt de Kamer geïnformeerd over de app voor verkeersveiligheid rondom scholen.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Voor het notaoverleg MIRT in november wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden van internationale spoorverbindingen.	Parlementair agenda punt 25-06-2020 MIRT	In uitvoering
De staatssecretaris gaat met de minister van Financiën in gesprek over de suggestie van een benchmark in verband met een mogelijke efficiëncyslag bij NS en koppelt de uitkomst hiervan schriftelijk terug aan de Kamer. De staatssecretaris geeft de termijn waarop deze uitkomst volgt door aan de Kamer.	Parlementair agenda punt 30-06-2020 Beschikbaarheids- vergoeding ov-bedrijven	In uitvoering
De Kamer wordt tijdig voor de begrotingsbehandeling 2020 geïnformeerd over de actuele stand van zaken in het openbaar vervoer. De informatie kan worden toegelicht met een technische briefing. Over procesafspraken zal de Kamer direct nadat daarover afspraken in het Nationaal OV Beraad zijn gemaakt (voor het reces van het kabinet of in elk geval voor het einde van reces van de Kamer) worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 30-06-2020 Beschikbaarheids- vergoeding ov-bedrijven	In uitvoering

## Bijlage 4: Subsidieoverzicht

Tabel 143 Subsidies (bedragen x 1.000 euro)											
Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie <sup>1</sup>	Volgende evaluatie (jaartal) <sup>1</sup>	Einddatum Subsidie (regeling) <sup>2</sup>
<b>Artikel 11 Integraal Waterbeleid</b>											
<i>Regeling</i>											
	Subsidieregeling waterveiligheid en waterzekerheid stedelijke delta's: Partners voor Water 4 (HGIS)	4.167	1.500	500	0	0	0	0	nvt	2021	2021
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Uitvoeringskosten subsidieregeling stedelijke delta's	2.525	2.104	2.000	0	0	0				
	Tijdelijke subsidieregeling IGRAC 2016-2021	400	400	400	0	0	0	0	2016	2021	2021
	Subsidieregeling voor Ontwikkelingssamenwerking (Unie van Waterschappen, Blue Deal)	1.200	2.900	1.400	0	0	0	0			
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2022	0	1.297	0	0	0	0	0	nvt	2022	2022
<i>Overig</i>											
	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland - Programma Partners voor Water 4 (HGIS)	4.784	10.102	11.101	8.802	8.802	8.802	8.802	-	-	-(5)
<i>Begroting</i>											
	Provincie Friesland - Regiecollege Waddengebied	67	65	65	65	65	65	65	2014	**	-
<i>Incidenteel</i>											
	Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	556	243	62	0	0	0	0	*	*	-
	Stichting Deltares - Bouw GeoCentrifuge	1.030	1.040	0	0	0	0	0	*	*	-
	Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit	0	3	4	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>14.729</b>	<b>19.654</b>	<b>15.532</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>	<b>8.867</b>			
<b>Artikel 13 Ruimtelijke Ontwikkeling</b>											
<i>Regeling</i>											
	Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2022	6.341	5.961	6.186	4.611	4.611	4.161	2.497	nvt	2022	2022
<i>Besluit</i>											
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	8.578	3.551	12.806	14.141	17.369	11.363	9.150	2015	2020	2024
	Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	850	850	850	850	850	850	850	2015	2020	2024

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie1	Volgende evaluatie (jaartal)1	Einddatum Subsidie (regeling)2
	<b>Totaal artikel</b>	<b>15.769</b>	<b>10.362</b>	<b>19.842</b>	<b>19.602</b>	<b>22.830</b>	<b>16.374</b>	<b>12.497</b>			
<b>Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid</b>											
	<i>Regeling</i>										
	Subsidieregeling Fietzersbond	581	600	600	600	600	600	600	2016	2021	2021
	Subsidieregeling Dutch Cycling Embassy 2019	144	125	125	112	13	0	0	nvt	2021	2021
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - VVN	3.849	4.279	3.862	3.862	3.862	3.862	3.862	2017	2023	2023 (3)
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - SWOV	3.986	4.093	3.978	3.978	3.978	3.978	3.978	2017	2023	2023 (3)
	Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 - Team Alert	750	1.041	790	790	790	790	790	2017	2023	2023 (3)
	Subsidieregeling Demonstratie Klimatechnologieën en – innovaties in transport	14.143	16.305	10.250	1.000	500	250	0	nvt	2022	2021(11)
	Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024	560	740	740	740	740	740	740	nvt		
	Subsidieregeling LNG	0	1.000	1.000	1.000	0	0	0	nvt		
	Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	0	17.200	27.900	0	0	0	0	nvt	2025	2025
	<i>Begroting</i>										
	St. Wandelnet	338	275	250	250	250	25	0	**	**	–
	St. Fietsplatform	433	250	250	250	250	25	0	**	**	–
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	1.442	244	74	68	68	68	69	*	*	–
	Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	667	90	0	0	0	0	0	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>26.892</b>	<b>46.242</b>	<b>49.819</b>	<b>12.650</b>	<b>11.051</b>	<b>10.338</b>	<b>10.039</b>			
<b>Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor</b>											
	<i>Wet</i>										
	NS - Intercityverbinding Dordrecht-Breda	760	1.440	0	0	0	0	0			(8)
	<i>Regeling</i>										
	Tijdelijke subsidieregeling spoogoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten	1.210	2.879	2.817	2.879	879	0	0	2020		2022
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling spoogoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten	121	121	121	121	121	0	0			
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting Rocov Fryslân inzake consumenteninspraak Friese Waddenveren 2017–2021	12	12	12	12	12	12	12	nvt	2021	2021

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie1	Volgende evaluatie (jaartal)1	Einddatum Subsidie (regeling)2
	Tijdelijke subsidieregeling Stichting CROW inzake OV-Klantenbarometer 2018-2022	240	252	252	252	212	212	212	nvt	2022	2022
	Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor	14.400	14.835	15.040	13.819	12.497	0	0	nvt		2023
	Prorail - Uitvoeringskosten subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer	121	121	121	121	121	0	0			
	Subsidieregeling DOVA	0	250	250	250	0	0	0			
	<i>Begroting</i>										
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - OV-loket 2019-2021	330	320	320	320	320	320	320	**	**	-
	Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning 2016-2018; 2019-2021	283	285	285	226	226	226	226	**	**	-
	Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	250	250	250	250	250	250	**	**	-
	<i>Incidenteel</i>										
	NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	2.000	0	0	0	0	0	0	*	*	-
	NS- Samenloop Twente	2.000	0	0	0	0	0	0	*	*	-
	NS - Beschikbaarheid OV	0.488.000	0						*	*	-
	Incidentele subsidies 16.01 Spoor	224	15	15	77	74	74	74	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>21.951</b>	<b>11.508.780</b>	<b>19.483</b>	<b>18.327</b>	<b>14.712</b>	<b>1.094</b>	<b>1.094</b>			
<b>Artikel 17 Luchtvaart</b>											
	<i>Regeling</i>										
	Subsidieregeling KDC (Knowledge Development Centre)	36	39	39	39	39	39	39	2017	2022	2022
	Regeling Bijdrage onderwerken graanresten	1.441	1.617	1.835	1.835	0	0	0	2016	2022	2022
	<i>Begroting</i>										
	Bijdrage Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) / Omgevingsraad Schiphol (ORS)	264	270	270	270	270	270	271	**	**	-
	Bijdrage commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	140	143	248	178	178	178	178	**	**	-
	St. Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio - Leefomgeving Schiphol	1.000	407	407	0	0	0	0	**	**	-
	Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg - klachtenbehandeling AWACS-Geilenkirchen, Weeze-Niederrhein en Luik-Bierset	75	75	75	75	75	75	75	**	**	-
	Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	50	51	51	51	0	0	0	**	**	-

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie1	Volgende evaluatie (jaartal)1	Einddatum Subsidie (regeling)2
	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider N.V. - Luchtverkeersdienstverlening Bonaire	649	747	425	425	0	0	0	**	**	-
	St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Leefbaarheidsfonds Eindhoven	0	0	50	50	50	50	0	**	**	-
	St. Abrel - Bewonersbelangen	0	50	0	0	0	0	0	**	**	-
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	298	216	3.291	2.578	3	3	3	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>3.955</b>	<b>3.615</b>	<b>6.691</b>	<b>5.501</b>	<b>615</b>	<b>615</b>	<b>566</b>			
<b>Artikel 18</b>	<b>Scheepvaart en havens</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Subsidierегeling innovaties duurzame binnenvaart	29	0	0	0	0	0	0	2018	nvt	2017
	Tijdelijke subsidierегeling innovaties duurzame binnenvaart 2018-2019	1.399	4.000	11.600	14.000	16.000	16.000	5.000	2018	2020	2019
	Tijdelijke subsidierегeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	4.104	1.795	0	0	0	0	0	nvt	2021	2021 (4)
	Subsidierегeling verduurzaming binnenvaart	0	5.440	0	0	0	0	0	nvt		
	<i>Begroting</i>										
	St, Waterrecreatie Nederland - Basisvisie Recreatietoervaart Nederland	0	0	400	0	0	0		**	**	-
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	224	0	0	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>5.756</b>	<b>11.235</b>	<b>12.000</b>	<b>14.000</b>	<b>16.000</b>	<b>16.000</b>	<b>5.000</b>			
<b>Artikel 19</b>	<b>Uitvoering Internationaal- en Milieu Beleid</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Rijkscofinancieringsregeling Interreg V	200	449	245	247	247	247	247	nvt	2020	2020
	Projectstimuleringsregeling Interreg V	37	0	0	0	0	0	0	nvt	2020	2020
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	55	31	6	0	0	0	0	*	*	-
	<b>Totaal artikel</b>	<b>292</b>	<b>480</b>	<b>251</b>	<b>247</b>	<b>247</b>	<b>247</b>	<b>247</b>			
<b>Artikel 21</b>	<b>Duurzaamheid</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Tijdelijke subsidierегeling Milieu Centraal 2018-2021	1.500	629	629	629	629	629	629	2015	2020	2021
	Subsidierегeling SMK 2018	20	0	0	0	0	0	0	2014	2020	2018

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie1	Volgende evaluatie (jaartal)1	Einddatum Subsidie (regeling)2
	Regeling nationale EZ-subsidies -Bijlage 4.2.1 (Chemische recycling kunststoffen)	809	0	0	0	0	0	0			
	Subsidieregeling advies bij klimaatneutraal en circulair inkopen (AKCI)	925	0	0	0	0	0	0	nvt	2024	2023
	Subsidieregeling Circulaire Economie	0	860	0	0	0	0	0			
	<i>Begroting</i>										
	TKI Click NL - Programma CIRCO	0	2.000	1.000	0	0	0	0	**	**	–
	Stichting Repair Cafe's - Infrastructuur voor Repair	0	100	100	0	0	0	0	**	**	–
	Het Groene Brein i.s.m. MVO Nederland - Versnellingshuis Nederland Circulair!	0	0	600	600	400	400	400	**	**	–
	Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	0	0	30	0	0	0	0	**	**	–
	<i>Incidenteel</i>										
	Programma CIRCO en Nederland Circulair	2.986	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	IPO, VNG, UvW en Klimaatverbond - CO2-schaduwbeprizing	1.853	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	Nederland Circulair - Versnellingshuis	540	600	0	0	0	0	0	*	*	–
	St. Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics - Realisatie en exploitatie van het Nationaal Testcentrum Circulaire Plastics	400	0	0	0	0	0	0	*	*	–
	<i>Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens</i>	424	52.192	7.440	8.497	11.785	11.785	11.787	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>9.458</b>	<b>56.381</b>	<b>9.799</b>	<b>9.726</b>	<b>12.814</b>	<b>12.814</b>	<b>12.816</b>			
	<b>Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's</b>										
	<i>Regeling</i>										
	Subsidieregeling verwijderen asbestdaken	8.800	0	0	0	0	0	0	nvt	2020	2019
	Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	1.362	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	nvt	2021	2021
	Subsidieregeling VeiligheidNL	143	180	180	180	180	180	180	nvt	2022	2022
	Subsidieregeling restvoorraden vuurwerk	0	2.600	0	0	0	0	0			
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 22.01 Veiligheid Chemische Stoffen	102	468	215	209	177	177	177	*	*	–
	Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	810	2.929	684	707	716	717	718	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>11.217</b>	<b>8.177</b>	<b>3.079</b>	<b>3.096</b>	<b>3.073</b>	<b>3.074</b>	<b>3.075</b>			
	<b>Artikel 97 Algemeen Departement</b>										

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Laatste evaluatie <sup>1</sup>	Volgende evaluatie (jaartal) <sup>1</sup>	Einddatum Subsidie (regeling) <sup>2</sup>
	<i>Regeling</i>										
	Subsidieregeling Urban Futures Studio	250	250	250	0	0	0	0	nvt	2023	2021(12)
	<i>Begroting</i>										
	NWO – Programma Smart Urban Regions of the Future (SURF)	750	750	0	0	0	0	0	**	**	–
	Van Citters Beheer BV - Sanering Thermphos	5.000	6.759	0	0	0	0	0	**	**	–
	<i>Incidenteel</i>										
	Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	0	0	474	502	502	502	502	*	*	–
	<b>Totaal artikel</b>	<b>6.000</b>	<b>7.759</b>	<b>724</b>	<b>502</b>	<b>502</b>	<b>502</b>	<b>502</b>			
	<b>Totaal Subsidies (regelingen)</b>	<b>116.018.672.685</b>	<b>137.220</b>	<b>92.518</b>	<b>90.711</b>	<b>69.925</b>	<b>54.703</b>				

### 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) Nieuwe regeling, publicatie in de loop van 2020.

(4) De middelen voor deze subsidie hangen samen met het Klimaatakkoord.

(5) De programmamiddelen voor de programma's Partners voor Water worden op het subsidie-artikel verantwoord.

(8) Deze subsidie heeft, hoewel rechtstreeks gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000, een incidenteel karakter. Evaluatiemomenten zijn daarom niet opgenomen.

(11) Deze twee regelingen hebben vanwege het karakter van de regeling geen einddatum.



## Bijlage 5: Overzicht evaluaties- en overig onderzoek

### **Meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen en Strategische evaluatieagenda**

De rijksbrede operatie 'Inzicht in Kwaliteit' is eind 2018 gestart vanuit de ambitie om de maatschappelijke impact van beleid te vergroten. De operatie is erop gericht om beter inzicht te krijgen in de resultaten van beleid, en aandacht voor samen leren en continu verbeteren. Een belangrijk nieuw instrument dat hieraan bijdraagt is de Strategische Evaluatie Agenda (SEA). Deze agenda vervangt op termijn de meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen als uitgangspunt voor de agendering van evaluaties. Daarbij blijft uitdrukkelijk een doel om te borgen dat het gehele beleidsterrein van lenW periodiek op doeltreffendheid en doelmatigheid wordt geëvalueerd. Het besef bestaat bovendien dat met inzichten uit (instrument)evaluaties de kennisbasis verder wordt vergroot.

Het doel is om het inzicht in doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid, maar ook (zoveel mogelijk in samenhang) met uitvoering en toezicht/handhaving verder te vergroten zodat de minister en de Staten-Generaal keuzes kunnen maken, zoals waarin te investeren en waarin niet (meer).

In de beleidsdoorlichtingen kon tot op heden niet altijd gerapporteerd worden over de bereikte doelmatigheid. Aan de voorkant, ex-ante, duidelijke indicatoren en verwachtingen opstellen en bij afwijking hiervan (ex durante) te rapporteren aan de Staten-Generaal draagt bij aan de transparantie en ook aan de kans dat achteraf uitspraken over doelbereik, doelmatigheid en doeltreffendheid kunnen worden gedaan. Cofinanciering is daarnaast een belangrijke indicator die ingezet kan worden voor allocatievraagstukken. Met indicatoren voor het financiële aspect van beleid wordt het inzicht in doelmatigheid vergroot. In de evaluatie van het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt geconstateerd dat ervaringscijfers (waaronder de werkelijk gemaakte kosten) en kengetallen bij de verdere operationalisatie van het begrip «doelmatigheid» van groot belang zijn. Het is aan te bevelen hiervoor een goede monitoring op te zetten en de opgehaalde gegevens breed te delen.

Evaluaties en doorlichtingen zullen gaandeweg bovendien meer een interdepartementaal karakter krijgen. Recent heeft lenW in samenwerking met het ministerie van Financiën, als onderdeel van de operatie Inzicht in Kwaliteit, de Publieke Waarde Scan (PWS) uitgevoerd voor het beleidsterrein circulaire economie, waarin ook de inspanningen van andere ministeries om de beoogde doelen te bereiken zijn meegenomen. Voor circulaire economie is al eerder een ex-ante evaluatie uitgevoerd en ex-durante zullen in opdracht van lenW door het PBL in samenwerking met andere kennisinstellingen vanaf 2021 integrale monitorrapportages (ICER) worden gepubliceerd.

lenW levert voorts bijdragen aan de doorlichting van het klimaatbeleid teneinde antwoord te geven op evaluatievragen op systeemniveau. Dit moet in 2024 leiden tot bijstelling van het klimaatplan. Op dit moment wordt nog een nadere inventarisatie gemaakt van de geplande instrumentenevaluaties.

Door de corona-crisis is de ontwikkeling van een complete SEA verschoven naar de tweede helft van 2020. De SEA voorziet in een meerjarige programmering waarin de korte termijn minder ruimte en flexibiliteit biedt dan de langere termijn. Als startpunt voor de SEA is vooralsnog de huidige programmering als vertrekpunt aangehouden. De programmering zal nog

verder worden toegesneden op de meest relevante beleidsthema's. Het evalueren van de corona-maatregelen kan daarbij nog op specifieke aandacht rekenen, zoals de beschikbaarheidsvergoeding OV. Hierover is al medegedeeld dat over opzet en planning van de evaluatie van deze maatregel de Kamer nadere informatie zal ontvangen. Met een monitor wordt reeds de informatie vergaard om later aan een gerichte evaluatie invulling te kunnen geven.

De Tweede Kamer heeft ingestemd met het voorstel van de vaste commissie voor Financiën om de Minister van Financiën te verzoeken het onderwerp 'toepassing van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet 2016' (CW 3.1) te benoemen als focusonderwerp voor de verantwoording over 2020. Minister Hoekstra heeft positief gereageerd op dit verzoek<sup>40</sup>. Hij verwijst naar een pilot die loopt van 1 juni 2020 tot eind 2020 waarin Kamerbrieven over voorstellen met significante financiële gevolgen in de meeste gevallen voorzien zullen worden van een bijlage 'Onderbouwing en evaluatie van het voorstel'.

Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft tweejaarlijks de Balans van de Leefomgeving uit. In deze publicatie maakt het PBL de balans op over de staat van milieu, natuur en ruimte. De balans heeft een duidelijk raakvlak met de monitoring- en evaluatieambities van lenW. De website van de Balans bevat een overzicht van de kwantitatieve doelen die de Rijksoverheid voor de leefomgeving hanteert. Tevens bevat de website een evaluatie of deze doelen voor milieu, natuur of ruimte naar verwachting worden gerealiseerd na uitvoering van het vastgestelde beleid. Het is een belangrijk evaluatie instrument waarin wordt bekeken in hoeverre de leefomgevingskwaliteit die parlement en regering zich ten doel hebben gesteld, tijdig wordt bereikt. In de laatste uitgave van het rapport in 2018, concludeerde het PBL dat beleid op het vlak van klimaatverandering, landbouw & voedsel en een circulaire economie zich in een beslissende fase bevindt. De tweejaarlijkse Balans van PBL evalueert de beleidsterreinen van zowel het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, BZK (wonen en leefomgeving), EZK (energie en klimaat) als lenW. De eerstvolgende editie van de Balans verschijnt op 7 september 2020.

### **Planning op basis van beleidsonderdelen**

#### Luchtvaart

Op basis van de definitieve Luchtvaartnota wordt eind 2020 een monitorings- en evaluatieplan opgeleverd. Het idee is om de monitoring- en evaluatieonderzoeken per publiek belang te organiseren. De ontwerp-Luchtvaartnota stelt vier publieke belangen centraal, Nederland veilig in de lucht en op de grond, Nederland goed verbinden, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en Nederland duurzaam. In het monitor- en evaluatieplan Luchtvaartnota, welke start in 2021, zal aandacht worden besteed aan governance en de monitoring en evaluatie van de capaciteit (verdeling) als resultante van het sturen op de vier publieke belangen. De ex durante evaluatieonderzoeken per publiek belang (en governance) worden naar verwachting opgeleverd in 2023. Dit is ruim twee jaar na het verschijnen van de Luchtvaartnota en halverwege de kabinetsperiode van de nieuw te vormen regering. De volgende beleidsdoorlichting van het artikel Luchtvaart staat gepland voor 2023-2024. Hiervoor worden zoveel mogelijk de evaluatieonderzoeken per publiek belang benut.

<sup>40</sup> Kamerstukken II, 2019-2020, 31865-174. FJR Focusonderwerp 2020.

## Mobiliteit

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de SEA worden onderschreven. De ambities op het gebied van SEA zijn hoog, en uitvoering hiervan moet gedegen gebeuren en kost daarmee tijd. Vandaar dat het startpunt voor de SEA in eerste instantie de huidige programmering blijft. Enerzijds omdat hier al rekening mee gehouden wordt, en anderzijds omdat 2023 ook nog genoeg ruimte biedt om in een volgende SEA verantwoord en waardevol invulling te geven aan de ambities op het gebied van mobiliteit.

## Milieu

Op het gebied van Circulaire Economie is vanuit de kabinetsvisie op de circulaire economie het doel neergezet naar een volledige circulaire economie in 2050 te werken. Hiervoor is het kabinet gekomen met het uitvoeringsprogramma Circulaire Economie en is het PBL gevraagd een monitoringsprogramma te ontwikkelen om de transitie in kaart te brengen en te volgen. Onderdeel hiervan is een jaarlijkse rapportage van het PBL om te kunnen sturen op de doelen van het uitvoeringsprogramma circulaire economie. Daarnaast is zoals aangegeven in 2020 ook een Publieke Waarde Scan uitgevoerd op hetzelfde terrein. Zowel de Publieke Waarde Scan als de monitoring moeten ertoe leiden dat het gevoerde beleid tijdig geëvalueerd wordt en waar nodig bijgesteld kan worden om zo optimaal mogelijk te werken aan de maatschappelijke doelstellingen geformuleerd door dit kabinet.

## Ontwikkelparagraaf

Mobiliteit neemt een voorschot met de ontwikkelparagraaf, andere beleids- onderdelen zullen naar verwachting snel dit voorbeeld volgen. De eerste DGMo SEA is een kleine start voor hogere ambities. Dit biedt de kans om te leren van anderen, en dit schept ook de ruimte om de beleidsevaluatie- functie anders in te richten en beter te verankeren in de organisatie. Met de realisatie van deze ontwikkeling kan vervolgens in de toekomst gedegen en waardevol invulling worden gegeven aan de ambities voor de SEA. Voor de SEA 2021 ziet het overzicht er als volgt uit:

Tabel 144 Overzicht evaluaties- en overig onderzoek

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
<b>Artikel 11 - Integraal Waterbeleid</b>				
<b>Thema: Integraal Waterbeleid</b>	Beleidsdoorlichting2020 Integraal Waterbeleid		2021	Het doel van het beleid 'Integraal Waterbeleid' is het op orde houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten, waardoor Nederland droge voeten heeft, over voldoende zoetwater beschikt en schoon (drink)water heeft en kan blijven gebruiken, nu en in de toekomst. De doorlichting omvat het beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid en de daarbij horende uitvoeringsgelden uit het Deltafonds. Dit betreft met name middelen voor waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit. Stand van kennis: De laatste beleidsdoorlichtingen op het beleidsterrein van water dateren van 2014 (waterkwantiteit) en 2015 (waterkwaliteit), toen nog aparte begrotingsartikelen. In 2016 zijn deze begrotingsartikelen samengevoegd in het huidige beleidsartikel 11: Integraal Waterbeleid. Kennisbehoefte: Er is behoefte om het beleidsterrein opnieuw te onderzoeken op de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde beleid.

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Evaluatie Subsidieregeling HWBP	2019	2020	Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) staat voor de belangrijke maatschappelijke opgave om de waterveiligheid van Nederland te borgen. Het is een gezamenlijk programma van waterschappen en het Rijk, waarbij ieder 50 / 50 meebetaalt aan de dijkrekening. Vanaf 2014 is het HWBP en de wijze waarop de maatregelen via een regeling worden bekostigd vernieuwd. Deze Regeling subsidies Hoogwaterbescherming is sinds 1 april 2014 van kracht. Stand van kennis: De Tweede Kamer heeft in maart 2020 de evaluatie ontvangen (TK <a href="#">32698</a> , nr. 50).
	Eindrapportage over de monitoring van de doelmatigheidswinst BAW	2021	2021	Het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van waterbedrijven in Nederland (Vewin) sloten in 2011 het Bestuursakkoord Water (BAW). Daarin is onder meer afgesproken om de doelmatigheid van het waterbeheer te vergroten en te streven naar een doelmatigheidswinst die geleidelijk oploopt tot jaarlijks € 750 miljoen. Stand van kennis: Jaarlijks wordt de Tweede Kamer via de Staat van ons Water geïnformeerd over de voortgang van de beoogde doelmatigheidswinst. Driejaarlijks wordt gerapporteerd over de prestaties én wordt de prognose gecorrigeerd voor autonome ontwikkelingen. Kennisbehoefte: Met de eindrapportage over de monitoring van de doelmatigheidswinst BAW in 2021 wordt gezien of de beoogde doelmatigheidswinst uit het BAW is bereikt.
	Ex ante evaluatie van de Nederlandse plannen voor de KRW	2021	2021	De Kaderrichtlijn Water (KRW) verplicht de lidstaten eens in de zes jaar stroomgebiedbeheerplannen (SGBP-en) vast te stellen. In het SGBP worden de ontwikkelingen in de waterkwaliteit, evenals de resterende opgaven en bijbehorende maatregelen geschetst. Stand van kennis: In het tweede kwartaal van 2020 is de Nationale analyse waterkwaliteit door het Planbureau voor de Leefomgeving afgerond en met de Tweede Kamer gedeeld. De analyse is gebaseerd op de voorlopige beleidsvoornemens en maatregelen van de waterbeheerder. Op basis hiervan worden besluiten genomen over het maatregelprogramma en ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen opgesteld en ter inzage gelegd. Het pakket landelijke en gebiedsgerichte maatregelen van de ontwerp-plannen vormt de basis voor de ex-ante evaluatie. Kennisbehoefte: Op het moment dat de Nationale analyse waterkwaliteit werd uitgevoerd waren de doelen nog niet definitief. Deels omdat kennis ontbrak (bij de brakke wateren) en deels omdat recente doelen geen onderdeel waren van het instrumentarium (moerasbeken). Het voorgestelde maatregelprogramma van regionale overheden betrof een eerste inschatting en rijksbeleid voor bijvoorbeeld meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen voor de periode vanaf 2022 was niet concreet. Deze kennis wordt vergaard en geactualiseerd, zodat in 2021 in ex ante evaluatie kan worden uitgevoerd.
	Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	Jaarlijks		Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. Stand van kennis: Enkele mijlpalen uit 2020 die in het rapport voorbijkomen zijn: het eindrapport van de Beleidstafel Droogte; de start van de Programmatische Aanpak Grote Wateren; de start van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging; en het sluiten van de Green Deal Aquathermie. Kennisbehoefte: De Tweede Kamer heeft het rapport over 2019 in ontvangst mogen nemen op 20 mei 2020 (TK <a href="#">27625</a> , nr. 498).
	Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	2017	2023	In 2017 zijn in de Waterwet nieuwe normen voor primaire waterkeringen vastgelegd die uitgaan van overstromingskansen. Van 2017 tot en met 2022 zijn de beheerders van de primaire keringen (waterschappen en Rijkswaterstaat) bezig om te beoordelen of de waterkeringen voldoen aan deze normen. Op basis van deze eerste Landelijke Beoordelingsronde (LBO-1) wordt een landelijke rapportage opgesteld die uiterlijk eind 2023

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Jaarlijks		<p>naar de Eerste en Tweede Kamer wordt gestuurd Stand van kennis:De rapportage zal een beeld moeten geven in hoeverre de primaire keringen voldoen aan de normen.</p> <p>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. Stand van kennis:Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen.</p>
	Jaarevaluatie drinkwatertarieven	Jaarlijks		<p>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. Deze geven inzicht in de kostenopbouw van de drinkwatertarieven en het gerealiseerde bedrijfsresultaat over de wettelijke drinkwater-activiteiten. Stand van kennis:De 10 bedrijfsverslagen beschikken over een goedkeurende verklaring van een registeraccountant en geven inzicht in de kosten, waaronder de vermogenskosten, opbrengsten en activawaarden over het jaar 2018. Daarmee voldoen de 10 bedrijfsverslagen aan alle eisen die de Drinkwaterwet hieraan stelt. Het gewogen gemiddelde van de gerealiseerde vermogenskosten voor de gehele drinkwatersector bedraagt 3,19%. In 2018 hebben twee drinkwaterbedrijven de WACC (de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet) van 3,4% overschreden. Drinkwaterbedrijven mogen niet meer dan 1 procent van het rendement inzetten voor het bevorderen van de drinkwatervoorziening in het buitenland, en daarmee bij te dragen aan SDG 6 (Sustainable Development Goal Schoon Water en Sanitair). Het gemiddelde kostenpercentage van de drinkwaterbedrijven over 2018 is 0,49%. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2017 (0,43%). Drinkwaterbedrijven kunnen, naast de activiteiten in het kader van de openbare drinkwatervoorziening, ook niet-wettelijke (economische) activiteiten uitvoeren. Deze activiteiten zijn gebonden aan een aantal wettelijke eisen. Het gemiddelde gewogen rendement op niet-wettelijke activiteiten is voor de sector 5,5%. Uit het bedrijfsverslag blijkt dat WMD Drinkwater (Waterleidingmaatschappij Drenthe) over 2018 een negatief rendement heeft behaald van 68%. Kennisbehoefte:De 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. De ILT ziet daarop toe, en rapporteert daarover naar de Tweede Kamer, zie ook: <a href="https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01930&amp;did=2020D04089">https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z01930&amp;did=2020D04089</a></p>
	Evaluatie van het grondwater instituut IGRAC	2021	2021	<p>IGRAC is het wereldwijd opererend grondwater centrum van UNESCO en de World Meteorological Organisation. Grondwater vormt 95% van de totale drinkwatervoorraad op aarde, bijna de helft van de wereldse bevolking drinkt grondwater elke dag en rondom 40% van irrigatie komt van grondwater; echter is wereldwijd niet genoeg aandacht voor onzichtbaar grondwater met als gevolg een verslechtering van staat van grondwatervoorraden. Als enige mondiaal- en aan de VN gebonden grondwatercentrum heeft IGRAC een bijzondere rol bij ondersteuning van internationale samenwerking op het gebied van grondwaterkennisuitwisseling en -verbetering, voornamelijk in het geval van internationaal gedeelde grondwatervoorraden. IGRAC is met een subsidieregeling gesteund in de periode 2016-2022. Stand van kennis:De evaluatie wordt in 2021 uitgevoerd omdat de uitkomsten van de evaluatie dan in 2022 gebruikt kunnen worden in de besluitvorming over de mogelijke verlenging van het IGRAC-verdrag met UNESCO. Dergelijke verlengingsprocedures nemen tenminste een</p>

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Evaluatie Versnellingstafels Delta-aanpak waterkwaliteit	2020	2021	jaar in beslag. Kennisbehoefte: Er bestaat behoefte in inzage naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling. De Delta-aanpak richt zich op alle belangrijke bronnen voor waterverontreiniging: landbouw, stedelijk afvalwater en industrie. Uiterlijk in 2027 moet Nederland de maatregelen hebben genomen, die ervoor moeten zorgen dat de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) bereikt kunnen worden. Doel van de bestuurlijke versnellingstafels is om een extra verdieping en impuls te geven aan de prioriteiten van de Delta-aanpak. Stand van kennis: De Tweede Kamer is voorafgaand aan het AO Water van juni 2020 geïnformeerd over de evaluatie (PM TK nr). Kennisbehoefte: De evaluatie richt zich op de opgaven die er komende jaren nog zijn, op welke manier dit opgepakt kan worden, en welke rol de versnellingstafels daar eventueel nog bij kunnen vervullen. Dit wordt in samenhang gedaan met de bredere inventarisatie van de wateroverleggen onder de Stuurgroep Water.
<b>Artikel 13 - Bodem en ondergrond</b>				
Thema: Bodem en ondergrond	Beleidsdoorlichting Bodem en ondergrond	2019	2020	Het doel van het beleid 'Bodem en ondergrond' is de vraagstukken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met de maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie aan te pakken. Daarnaast is het beleid gericht op het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Caribisch Nederland. Stand van kennis: Voor 'Bodem en ondergrond' is in 2014 de laatste beleidsdoorlichting uitgevoerd. Kennisbehoefte: Er was behoefte om het beleid wederom door te lichten. De beleidsdoorlichting zal eind 2020 worden opgeleverd.
	Beleidsvaluatie Kwaliteitsborging Bodem	2019	2020	Kwalibo (Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs) is een deel van het Besluit bodemkwaliteit dat tot doel heeft de kwaliteit van de uitvoering van de regelgeving die bedoeld is om de bodem, grond- en oppervlaktewater te beschermen, te verbeteren. Stand van kennis: Het doel van de beleidsvaluatie is onderzoek te doen naar de werking en het doelbereik van de Kwalibo-regeling, een inventarisatie van de belangrijkste knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.
<b>Artikel 14 - Wegen en verkeersveiligheid</b>				
Wegen en verkeersveiligheid	Ex-post beleidsdoorlichting	2023	2024	Voor de beleidsdoorlichtingen zijn verschillende goede onderliggende evaluaties beschikbaar. Er wordt ook gewerkt aan een interdepartementale evaluatieagenda voor het klimaatbeleid, die landt in de SEA van EZK. In dit kader staan voor de sector Mobiliteit in het kader van het Klimaatakkoord verschillende instrumentevaluaties gepland.
<b>Artikel 16 - Openbaar vervoer en spoor</b>				
OV en Spoor	Ex-post beleidsdoorlichting	2018	2018	
	Ex-ante	2018	2020	
Contouren Toekomstbeeld OV 2040	Overig onderzoek			
<b>Artikel 19 - Uitvoering Milieubeleid en Internationaal</b>				
Thema: milieubeleid en internationaal	Beleidsdoorlichting uitvoering milieubeleid en internationaal	2024	2025	Met het beleid 'Milieubeleid en internationaal' wordt gericht ingezet op internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken. Stand van kennis: Over het beleid 'Milieubeleid en internationaal' is in 2018 de laatste beleidsdoorlichting uitgebracht. Kennisbehoefte: Er is behoefte om in 2024 het beleid door te lichten.
<b>Artikel 20 - Lucht en geluid</b>				

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
Thema: lucht	Beleidsdoorlichting2025 Luchtkwaliteit, het Schone Lucht Akkoord (SLA)		2026	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. Stand van kennis: 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. Kennisbehoefte: Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.
	Monitoring Schone Lucht Akkoord (SLA)	Ten minste eens per drie jaar vanaf 2020		Zie hiervoor bij beleidsdoorlichting: Luchtkwaliteit, het Schone Lucht Akkoord (SLA). Stand van kennis: Ten minste eens per drie jaar vindt een monitoring van plaats van het SLA.
	Jaarlijkse monitoringsrapport NSL	Jaarlijks	T/m 2022	In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken het Rijk en de decentrale overheden samen om de (resterende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit op te lossen. Het doel is dat Nederland overal aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof voldoet, en de periode van eventuele overschrijdingen zo kort als mogelijk voortduurt. Het NSL loopt tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Stand van kennis: De monitoringsrapportage NSL wordt jaarlijks opgesteld. Kennisbehoefte: Er is behoefte aan jaarlijks inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland. Voor de monitor van 2019: <a href="https://www.rivm.nl/publicaties/monitoringsrapportage-nsl-2019-stand-van-zaken-nationaal-samenwerkingsprogramma">https://www.rivm.nl/publicaties/monitoringsrapportage-nsl-2019-stand-van-zaken-nationaal-samenwerkingsprogramma</a>
Thema: geluid	Beleidsdoorlichting2022 geluid		2022	Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. Stand van kennis: De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. In 2022 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet en regelgeving inhoudelijk. Kennisbehoefte: Een beleidsevaluatie in 2021 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2022 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2022 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.
<b>Art 21 - Duurzaamheid</b>				
Thema: duurzaamheid	Beleidsdoorlichting2020 Duurzaamheid		2021	Het doel van het beleid 'Duurzaamheid' is het bevorderen van de circulaire economie met als doelen het behouden van natuurlijke hulpbronnen, zicht op de economische keten en op het gebruik van hulpbronnen, het verbeteren van de voorzieningszekerheid van grondstoffen, het verminderen van emissies en het versterken van de Nederlandse economie. Daarmee levert de circulaire economie een belangrijke bijdrage aan het klimaatbeleid. Stand van kennis: De vorige beleidsdoorlichting van dit beleidsartikel is aan de Tweede Kamer gezonden in 2014. De voornaamste aanbeveling was het artikel te concentreren op het realiseren van een circulaire economie als onderdeel van een duurzame samenleving, en op de facilitering en ondersteuning van duurzaamheid door de ontwikkeling van nieuwe concepten en instrumenten voor duurzaamheid. Voorts is

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Onderzoek naar doeltreffendheid: Pilot Publieke Waarde Scan (PWS) naar het RPCE	2020	2020	<p>in 2018 een evaluatie van het programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) aan de Tweede Kamer gezonden (PM link) en de Tweede Kamer zal de hierna genoemde pilot Publieke Waarde Scan (PWS) in het najaar van 2020 ontvangen. Kennisbehoefte: De Tweede Kamer heeft behoefte aan beleidsdoorlichting van het beleid naast de hierna genoemde pilot Publieke Waarde Scan (PWS). Het accent bij de beleidsdoorlichting ligt op onderwerpen die niet aan de orde komen in de PWS, zoals duurzame agro.</p> <p>Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie (RPCE) betreft nog een jong beleidsterrein waaraan ook andere departementen meewerken (BZK, EZK en LNV). Stand van kennis: In 2017 is er een ex ante evaluatie van het RPCE uitgevoerd door TNO en onder leiding van het PBL is een doorlopend programma voor monitoring in gang gezet. Kennisbehoefte: Deze Publieke Waardescan (PWS) is een pilot in het kader van het traject Inzicht in Kwaliteit. Er is behoefte om - naast terug te kijken - ook vooruit te kijken en duidelijk te krijgen welke verbeteringen en vervolgstappen aan de orde zijn.</p>
	Jaarlijks monitoringsrapport Circulaire Economie	Jaarlijks		<p>Het kabinet streeft naar een volledig circulaire economie in 2050, met als tussendoelstelling de halvering van het gebruik van primaire abiotische grondstoffen in 2030. Het kabinet heeft het PBL verzocht om op te treden als rekenmeester van de transitie naar een circulaire economie. Om de koers naar 2050 te kunnen monitoren en evalueren, werkt het PBL samen met het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Centrum voor Milieuwetenschappen Leiden (CML), het Centraal planbureau (CPB), het RIVM, RVO.nl, Rijkswaterstaat, TNO en de Universiteit Utrecht. Stand van kennis: Het werkprogramma dat hieraan ten grondslag ligt, wordt elk jaar bijgesteld op de nieuwe kennisbehoefte. Zie ook: <a href="https://www.pbl.nl/monitoring-circulaire-economie/publicaties">https://www.pbl.nl/monitoring-circulaire-economie/publicaties</a>, TK 32852, nr. 115.</p>
	Evaluatie verbod op gratis plastic draagzakken	2019	2020	<p>In januari 2019 heeft de staatssecretaris toegezegd het verbod op gratis plastic draagtassen te zullen evalueren. Ter uitvoering van de evaluatie heeft het onderzoeksbureau I&amp;O Research door middel van enquêtes informatie opgehaald bij ondernemers en consumenten. Stand van kennis: De evaluatie is afgerond en gedeeld met de tweede kamer (TK 32852, nr. 113). De evaluatie geeft inzicht in het aantal plastic draagtassen dat nog verstrekt wordt, hoe het verbod beleefd wordt door ondernemers en consumenten, en in welke mate het verbod goed wordt nageleefd. Ook is ter uitvoering van een motie van het lid Krijger (TK 21501-08, nr. 749) gekeken naar maatregelen die in het buitenland worden genomen om het gebruik van plastic draagtassen terug te dringen. De cijfers met betrekking tot het aantal draagtassen dat in Nederland op de markt wordt gebracht worden gebruikt voor de Nederlandse rapportage aan de Europese Commissie over de Europese Carrier Bag Directive. Kennisbehoefte: De evaluatie heeft de benodigde informatie opgeleverd.</p>
<b>Art 22 - Omgevingsveiligheid en Milieurisico's</b>				
<b>Thema: omgevingsveiligheid en Milieurisico's</b>	Beleidsdoorlichting 2024 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		2025	<p>Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren. In alle hierna opgenomen beleidsevaluaties vallend binnen artikel 22 dienen ter ondersteuning van deze beleidsdoorlichting. Stand van kennis: Over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is eind 2018 uitgebracht (TK 32 861 nr. 42). Eén van de aanbevelingen daarvan was om voor de volgende doorlichting te zorgen voor meer kwantitatief evaluatiemateriaal. Kennisbehoefte: Er is behoefte om in 2024 het beleid wederom door te lichten</p>
<b>Thema: veiligheid bedrijven</b>	Evaluatie safety deals	2020	2020	<p>Het doel van de regeling Safety Deals is sinds de inwerkingtreding op 1 oktober 2016 het ondersteunen van initiatieven die bijdragen aan een blijvende versterking</p>



Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Tweejaarlijkse evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	2021	2022	<p>van de omgevingsveiligheid in Nederland van industriële activiteiten met gevaarlijke stoffen. Stand van kennis: De regeling is nog niet eerder geëvalueerd. Kennisbehoefte: De evaluatie gaat in op de resultaten van de afgesloten deals in relatie tot de doelstelling van de subsidieregeling. Aan de hand van de evaluatie wordt bepaald of en hoe de regeling wordt voortgezet.</p> <p>De Wet Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) bevat de afspraken tussen het Rijk, de provincies en de gemeenten om de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving van het omgevingsrecht beter te organiseren. Stand van kennis: Als opgenomen in de wet VTH, wordt iedere twee jaar de uitvoering van VTH geëvalueerd aan de hand van wettelijk vastgestelde kwaliteitscriteria. Kennisbehoefte: De uitkomsten van de evaluatie worden gebruikt om waar nodig verbeteringen in (de uitvoering van) het stelsel door te voeren.</p>
	Adviescommissie VTH	2020	2021	<p>In juni 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de instelling van een onafhankelijke commissie voor advies over het functioneren van het stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) in het milieudomein (PM TK nr.). Dit komt mede voort uit de Milieuvisie. Stand van kennis: Er is niet eerder door een vergelijkbare, zware commissie naar het stelsel voor VTH gekeken. Kennisbehoefte: Er is behoefte aan een advies over de vraag hoe te komen tot slagvaardiger, effectiever en toekomstbestendiger VTH-stelsel.</p>
	Evaluatie programma duurzame veiligheid 2030	2021	2021	<p>Het programma Duurzame Veiligheid 2030 streeft naar een vitale (petro)chemische industrie zonder noemenswaardige incidenten te bewerkstelligen per 2030. Partners uit het bedrijfsleven, overheid en wetenschap werken hiertoe samen in vijf roadmaps. Stand van kennis: Het programma Duurzame Veiligheid 2030 wordt in 2021 na 4 jaar afgerond. Kennisbehoefte: De evaluatie gaat in op de vraag of het hoofddoel en de subdoelen (per roadmap) van het programma zijn gerealiseerd middels de inzet van dit programma.</p>
	Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	2021	2022	<p>Anticiperend op de aanstaande Omgevingswet is het programma Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) opgezet. Het programma MOV heeft onderzoek gedaan naar de behoeftes ten aanzien van omgevingsveiligheid van bestuurders van gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's en gezondheidsdiensten. Stand van kennis: Dit is de eerste evaluatie van het programma. Kennisbehoefte: De evaluatie van het programma MOV gaat enerzijds in op de vraag of de gestelde doelen van het programma zijn bereikt en anderzijds op de vraag wat nog nodig is vanuit het ministerie van IenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet.</p>
<b>Thema: chemische stoffen:</b>	Beleidsevaluatie Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)	2021	2022	<p>Chemische stoffen die volgens Europees vastgelegde criteria kwalificeren als ZZS (Zeer Zorgwekkende Stoffen) verdienen en krijgen extra aandacht in het beleid. Blootstelling van mens en milieu aan deze stoffen moet voorkomen worden en waar dat niet mogelijk is binnen de grens van acceptabele risico's blijven. Het beleid is daarom gericht op het in beeld brengen en minimaliseren van de emissies van ZZS. Stand van kennis: In 2016 en 2017 is in Kamerbrieven (TK 28089 nr. 47 en TK 28663 nr. 66) een aanpak geschetst om ZZS beter in beeld te krijgen en de blootstelling aan ZZS te verminderen. In de jaren daarna is dat beleid vormgegeven, waarbij acties zijn ingezet op Europees, nationaal en decentraal niveau. In 2021 is een groot aantal van die acties afgerond. Er is geen eerdere evaluatie van deze aanpak van ZZS uitgevoerd. De vorige beleidsdoorlichting deed de aanbeveling om, samen met andere overheden en het bedrijfsleven, de aanpak van ZZS voort te zetten. Kennisbehoefte: De evaluatie gaat na in hoeverre de gestelde doelen bereikt zijn.</p>

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Beleidsbeoordeling Biociden	2023	2024	Het beleid 'Biociden' is erop gericht dat biociden, middelen waarmee schadelijke of ongewenste organismen kunnen worden bestreden, werkzaam zijn en veilig voor mens en milieu worden toegepast. Hierbij wordt harmonisatie in Europa nagestreefd. Met de inwerkingtreding van de Europese biocidenverordening in 2012 is veel veranderd. Omdat de uitgangssituaties in de EU-lidstaten verschillend was, is in de EU nu nog een overgangs-regime van toepassing. Nederland heeft het hier al bereikte beschermingsniveau in die periode niet verlaagd. Stand van kennis: In 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van dit beleid naar aanleiding van de door de Europese Commissie uitgevoerde Fact Finding Mission (TK 27858 nr. 510). Kennisbehoefte: De beoordeling en goedkeuring van werkzame stoffen onder de biocidenverordening gebeurt in een (Europees) werkprogramma. Zolang een werkzame stof in een biocide nog niet volgens dit programma is goedgekeurd, dan geldt daarvoor de nationale wetgeving. Er is behoefte om rond de afronding van het programma het Nederlandse biocidenbeleid, inclusief de toezichts- en handhavingfunctie en de inzet op Europese harmonisatie, te evalueren.
	Evaluatie REACH	2021	2023	Periodiek vindt een evaluatie plaats van het belangrijkste Europese kader voor chemische stoffen, REACH. REACH regelt de veilige toelating van chemische stoffen tot de Europese markt, en heeft tot doel mens en milieu te beschermen en de concurrentiekracht van de Europese chemische industrie te vergroten. Stand van kennis: In 2018 vond de vorige evaluatie plaats (TK 22112 nr. 2561). De conclusie was dat REACH de gewenste resultaten behaalde, maar niet in het gewenste tempo. Kennisbehoefte: Er is behoefte om, conform Europese afspraken, de volgende evaluatie in 2023 af te ronden.
<b>Thema: biotechnologie</b>	Beleidsbeoordeling Biotechnologie	2022	2023	De modernisering van het Biotechnologie beleid en de daarmee samenhangende (internationale) regelgeving is in 2017 gestart met brede maatschappelijke betrokkenheid naar aanleiding van de publicatie van de Trendanalyse Biotechnologie (WRR, COGEM, Gezondheidsraad; 2016). In de periode 2017-2020 zijn diverse maatregelen genomen om een toekomstbestendig beleid in te richten dat effectief en efficiënt is. Periodiek vindt een evaluatie plaats van het belangrijkste Europese kader voor chemische stoffen, REACH. Stand van kennis: In 2019 vond de vorige evaluatie plaats. Kennisbehoefte: Sinds de vorige evaluatie zijn, mede door de COVID-19 uitbraak, initiatieven genomen, o.a. door de Europese Commissie, om de internationale regelgeving te harmoniseren. In 2022 zal gestart worden met de evaluatie van het (al dan niet) gewijzigde beleid. Onderdeel van die evaluatie zal een nieuwe Trendanalyse zijn (op te stellen door COGEM en Gezondheidsraad).
	Evaluatie Cogem	2020	2021	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. Stand van kennis: Vier jaar geleden vond de laatste evaluatie plaats. Kennisbehoefte: Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren.
<b>Thema: vervoer gevaarlijke stoffen</b>	Jaarlijkse evaluatie uitvoering Basisnet	Jaarlijks		Jaarlijks wordt de uitvoering van het Basisnet (weg, water, spoor) gemonitord aan de hand van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen over de routes van het Basisnet in het voorgaande jaar. Dit is een wettelijke verplichting. Stand van kennis: Een overzicht van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen in 2019 over weg, water en spoor is middels een brief (juli 2020) aan de Tweede Kamer aangeboden (PM TK nr). Daarin zijn ook de overschrijdingen van het wettelijk basisbeschermingsniveau en de vastgelegde risicoplafonds aangegeven. Kennisbehoefte: De

Artikel	Titel / Onderwerp	Start	Afronding	Toelichting
	Evaluatie uitkomsten Programma Robuust Basisnet	2023	2024	<p>uitkomsten over het wel of niet overschrijden van het wettelijk basisbeschermingsniveau als ook de vastgelegde risicoplafonds zijn de maat voor de evaluatie van de uitvoering van de Basisnet regelgeving.</p> <p>Het in 2020 gestarte programma Robuust Basisnet, dat tot doel heeft om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verhogen en om de leefomgeving rondom de transportroutes te verbeteren, zal in 2023, als ook nieuwe prognoses voor 2033 worden gemaakt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor, worden geëvalueerd. Stand van kennis: Het programma is in 2020 gestart en nog niet geëvalueerd. Kennisbehoefte: In de evaluatie zal de vraag centraal staan of de genomen of voorgenomen maatregelen in de periode 2020-2023 het gewenste effect hebben bereikt of gaan bereiken. Kosteneffectiviteit zal daarbij een aandachtspunt zijn.</p>
<b>Thema: asbestbeleid</b>	Evaluatie subsidieregeling Verwijderen asbestdaken	2020	2020	De Subsidieregeling Verwijdering Asbestdaken had als oogmerk het verwijderen van asbestdaken te stimuleren. Stand van kennis: In 2020 wordt de subsidieregeling Verwijderen asbestdaken geëvalueerd. Kennisbehoefte: Er is behoefte de subsidieregeling Verwijderen asbestdaken te evalueren.
	Evaluatie asbestbeleid	2021	2023	Het asbestbeleid is erop gericht om asbestdaken als belangrijkste resterende bron van asbestvezels in de leefomgeving te saneren. Stand van kennis: In 2020 wordt de subsidieregeling Saneren asbestdaken geëvalueerd. Er is een Landelijke Asbestdakenkaart met het aantal m2 asbestdaken dat nog gesaneerd moet worden. Deze kaart wordt periodiek bijgewerkt. Kennisbehoefte: De evaluatie richt zich op de vraag in hoeverre met het beleid het doel (aanpak van asbestdaken, de grootste bron aan vezels in de buitenlucht) is bereikt, en welke beleidsvragen nog resteren.
<b>Thema: veiligheid vuurwerk</b>	Evaluatie vuurwerkregeling	2021	2021	Betreft de voorgenomen compensatieregeling voor het vergoeden van schade aan ondernemers in verband met de nieuwe regels omtrent vuurwerk. Stand van kennis: De compensatieregeling moet nog worden opengesteld. Kennisbehoefte: De evaluatie van de compensatieregeling vuurwerk gaat bezien of de gestelde doelen (o.m. van de motie die aan de regeling ten grondslag ligt, TK 28684, nr. 605) worden behaald en of de regeling succesvol is.
<b>Thema: milieu-informatie</b>	Evaluatie Atlas Leefomgeving	2021	2023	De Atlas Leefomgeving beoogt actuele en relevante milieu-informatie op eenvoudige en geïntegreerde wijze te ontsluiten voor professionals en het brede publiek. Stand van kennis: De Atlas Leefomgeving is nog niet geëvalueerd. De vorige beleidsdoorlichting over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' die eind 2018 is uitgebracht (TK 32 861 nr. 42) beveelt aan de doelmatigheid verder te verbeteren. Kennisbehoefte: De evaluatie is erop gericht te bezien of de Atlas tegemoet komt aan maatschappelijke behoefte en op de efficiency van het beheer.

De SEA vervangt op termijn de meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen als uitgangspunt voor de agendering van evaluaties. Omdat 2021 een overgangsjaar betreft, worden in deze bijlage naast de SEA de overzichtstabellen behorend bij de meerjarenplanning beleidsdoorlichtingen gepresenteerd.

Tabel 145 Artikel 11 - Integraal Waterbeleid

	Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1.	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a.	Beleidsdoorlichtingen			
		Integraal Waterbeleid	2020	2021
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
		Evaluatie Subsidieregeling HWBP	2019	2020
		Eindrapportage over de monitoring van de doelmatigheidswinst BAW	2021	2021
	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2.	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a.	MKBA's			
2b.	Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
		Ex (dur)ante evaluatie van de Nederlandse plannen voor de KRW	2021	2021
3.	<b>Overig onderzoek</b>			
		Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	2021	2021
		Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	2021	2021
		Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	2021	2021
		Jaarevaluatie drinkwatertarieven (jaarlijks)	2021	2021
		Evaluatie van het grondwater instituut IGRAC. Deze UNESCO onderwijsorganisatie is met een subsidieregeling gesteund in de periode 2016-2022.	2021	2021
		Evaluatie Versnellingstafels Delta-aanpak waterkwaliteit	2020	2021

Tabel 146 Artikel 13 - Bodem en Ondergrond

	Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1.	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a.	Beleidsdoorlichtingen			
		Bodem en Ondergrond	2019	2020
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
		titel onderzoek		
	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2.	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a.	MKBA's			
		titel onderzoek		
2b.	Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
		titel onderzoek		
3.	<b>Overig onderzoek</b>			
		Beleidsevaluatie Kwaliteitsborging Bodem	2019	2020

**Tabel 147 Artikel 14 - Wegen en Verkeersveiligheid**

	Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
1.	<b>Ex post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a.	Beleidsdoorlichtingen	Wegen en verkeersveiligheid	2023	2024
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
2.	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid ben doelmatigheid van beleid</b>			
2a.	MKBA's			
2b.	Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
3.	<b>Overig onderzoek</b>			

**Tabel 148 Artikel 16 - Openbaar Vervoer en Spoor**

	Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
1.	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a.	Beleidsdoorlichtingen	OV en Spoor	2018	2018
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
		Evaluatie van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, in het bijzonder de subsidieregeling tijdelijke verlaging gebruiksvergoeding	2021	2021
2.	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a.	MKBA's			
		MKBA van de beoogde schaa sprong in het Metropoli taan OV, vanuit bereikbaarheidsprogramma MoVe (IenW/BZK/PZH/MRDH/Den Haag/Rotterdam)	apr-20	okt-20
		MKBA-light Zuidwestkant Amsterdam Schiphol Hoofddorp 2020	2020	
		MKBA een project MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid	2019	2020
2b.	Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
3.	<b>Overig onderzoek</b>			
		Vervolgon derzoek Systeemkeuze tractie-energievoorziening (met o.a. MKBA voor 1,5/3/15/25kV)	2020	2021
		Contouren Toekomstbeeld OV 2040	2018	2020

**Tabel 149 Artikel 17 - Luchtvaart**

	Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
1.	<b>Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a.	Beleidsdoorlichtingen	Luchtvaart	2023	2024
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2019	2019	2020
	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2020	2020	2021
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019	2019	2020
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2020	2020	2021
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a. MKBA's			
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	- Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol - Evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol - Aanpak Evaluatie OVV-aanbevelingen Schiphol	2019	2020

**Tabel 150 Artikel 18 - Scheepvaart en Havens**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen			
	Scheepvaart en Havens	2022	2023
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	Evaluatie subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart 2018-2019	2019	2020
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a. MKBA's			
	titel onderzoek		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	Eindevaluatie Project Mainport Rotterdam	2019	2020
	Evaluatie Innovatie Duurzame Binnenvaart 2014-2019	2020	2020
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	titel onderzoek		

**Tabel 151 Artikel 19 - Uitvoering Milieubeleid en Internationaal**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen			
	Uitvoering milieubeleid en internationaal	2017	2018
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	Global Resources Onderzoek	2019	2019
	OECD Environmental Performance Review of the Netherlands	2015	2015

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
	Derde SDG rapportage	2019	2019
	European Environment State and Outlook 2020	2019	2019
	Global Land Outlook	2017	2017
	Global Environmental Outlook	2019	2019
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a. MKBA's	titel onderzoek		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Annual Sustainable Growth Survey	2019	2020
<b>3. Overig onderzoek</b>	titel onderzoek		

**Tabel 152 Artikel 20 - Lucht en Geluid**

Soort onderzoek	Onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen	Geluid	2014	2015
	Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit	2018	2019
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid</b>			
	Swung 1 en Meerjarenprogrammering geluidsanering 2018		
	IBO Luchtkwaliteit	2018	2019
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	Jaarlijks monitoringrapport NSL		jaarlijks
	Onderzoeken naar mogelijke knelpunten NSL		jaarlijks
	Stikstofdioxide in lucht		2018

**Tabel 153 Artikel 21 - Duurzaamheid**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen	Duurzaamheid	2019	2020
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	De Regeling groenprojecten periode 2010–2017 is in 2019 geëvalueerd	2017	2018
	MIA/VAMIL	2017	2018
	Het programma Van Afval Naar Grondstof	2017	2018
	Evaluatie verbod op gratis plastic draagtassen	2019	2020
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid	Ex-ante evaluatie Circulaire economie (inclusief consumentenbeleid en Van Afval naar Grondstof (VANG))	2013	2013
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	Monitor Duurzaam Nederland 2017	2014	Jaarlijks

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
	Circulaire economie: we willen weten wat we kunnen meten		2017

**Tabel 154 Artikel 22 - Omgevingsveiligheid en Milieurisico's**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen			
	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	2018	2018
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	Voortgangsrapportage op grond van biocideverordening	2014	2020
	Evaluatie van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen 2013 en de Regeling genetisch gemodificeerde organismen	2018	2019
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a. MKBA's			
	MKBA naar modal shift vervoersstromen Chemelot	2018	2019
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	titel onderzoek		
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	Programma «Bewust Omgaan met Veiligheid». Analyse bevindingen Onderzoeksraad voor Veiligheid ten behoeve van het veiligheidsbeleid van het Ministerie van IenM	2017	2017

**Tabel 155 Artikel 23 - Meteorologie, seismologie en aardobservatie**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen			
	titel beleidsdoorlichting		
1b. Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	ADR onderzoek	2020	2020
	ADR onderzoek financieel begrotingsproces KNMI		
<b>2. Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
2a. MKBA's			
	titel onderzoek		
2b. Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid			
	Gateway review	2020	2020
	gateway review op implementatie I-strategie (die in opstartfase is)		
<b>3. Overig onderzoek</b>			
	titel onderzoek		

**Tabel 156 Artikel 24 - Handhaving en Toezicht**

Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
<b>1. Ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>			
1a. Beleidsdoorlichtingen			
	Beleidsdoorlichting Handhaving en Toezicht ministerie van IenW	2018	2019



Soort onderzoek	Titel/onderwerp	Start	Afronding
1b.	Ander ex-post onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid		
2.	<b>Ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid</b>		
2a.	MKBA's		
2b.	Ander ex-ante onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid		
3.	<b>Overig onderzoek</b>		
	Jaarverslag 2019 Inspectie Leefomgeving en Transport	2019	2020

## Bijlage 6: Overzichtsconstructie Milieu

In de ministerraad van 24 augustus 2001 is besloten om vanaf de begroting 2003 een Overzichtsconstructie Milieu op te nemen als vervanging van het Milieuprogramma. Dit is een overzicht waarin informatie bijeen wordt gebracht van (onderdelen van) beleidsartikelen van verschillende begrotingen met een milieudoelstelling. In de overzichtsconstructie zijn operationele doelen uit beleidsartikelen van de verschillende departementen opgenomen.

De overzichtsconstructie heeft een informerende functie voor de Staten-Generaal. Op deze wijze wordt het integrale overheidsbeleid op een beleids-terrein zichtbaar gemaakt in één begroting, ook al wordt het beleid door meerdere ministers ontwikkeld en/of uitgevoerd. De individuele ministeriële verantwoordelijkheid blijft daarbij gehandhaafd.

De Overzichtsconstructie Milieu is opgezet volgens de vigerende Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften. Er wordt een overzicht gegeven van alle met milieubeleid in verband staande artikelen en onderdelen bij lenW en andere ministeries. Begrotingsprestaties en -bedragen zijn niet in de overzichtsconstructie opgenomen; in de begrotingen van de ministeries kan de precieze invulling van het operationele doel worden teruggevonden.

De Overzichtsconstructie Milieu kent primair een thematische indeling waarbij is uitgegaan van de kerntaken van het milieubeleid bij het Ministerie van lenW:

1. Klimaatverandering en luchtkwaliteit
2. Duurzaam produceren
3. Verminderen van risico's van stoffen, stralingen GGO's
4. Versterken van het internationale milieubeleid
5. 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 het beleid en de kaders op het terrein van de bedrijfsvoering van de rijksdienst. Dit betreft onder meer duurzame faciliteiten, duurzame huisvesting en ICT, duurzame mobiliteit en duurzaam inkopen. De uitgaven hiervoor maken onderdeel uit van de begrotingen van departementen zelf.

Gemeenten en provincies ontvangen van het Rijk verschillende bijdragen voor milieu. Deels staan die uitgaven op de betreffende departementale begrotingen (specifieke uitkering) en deels maken zij onderdeel uit van het Gemeente- (B) en/of het Provinciefonds (C) (algemene

uitkering, integratie- of decentralisatie-uitkering). De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is beheerder van beide fondsen; de Staatssecretaris van Financiën is mede-fondsbeheerder.

- VIII Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW)

OCW heeft geen taken en specifieke doelen ten aanzien van milieubeleid. OCW oormerkt geen subsidies of begrotingsbedragen aan milieubeleid.

- IX Financiën (Fin)

Financiën heeft geen specifieke beleidsdoelstellingen op het 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 extra-comptabel vermeld in de departementale begrotingen bij het betreffende beleidsartikel.

- X Defensie (Def)

De uitgaven bij Defensie voor milieu en de energietransitie maken deel uit van investerings- en exploitatiebudgetten voor materieel en infrastructuur en zijn daarmee niet separaat zichtbaar in de begroting. Deze niet-zichtbare uitgaven betreffen onder andere de (meer-)kosten voor inkoop van groene stroom, aardgas en biobrandstoffen, meerkosten voor bijna-energie-neutraal en circulair bouwen en energie-efficiënte apparaten en voertuigen, het bodemsaneringsprogramma en 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.

Tabel 157 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 158 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 159 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		Subsidies, opdrachten en bijdrage agentschappen
XV	SZW	6		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 160 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

Hoofdstuk	Ministerie	Artikel	Artikelonderdeel	Naam artikel(onderdeel)
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 161 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	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
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 6 en 11 van de Miljoenennota

## Bijlage 7: Afkortingenlijst

### Afkortingenlijst

A.	
ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene wet bestuursrecht
B.	
BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BNP	Bruto Nationaal Product
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
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
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	Classification, Labeling and Packaging
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden
D.	
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit

E.	
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EMSA	European Maritime Safety Agency / Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	(Meerjarige onderzoeksprogramma) elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	EU Emissions Trading System / Europees CO <sub>2</sub> emissiehandelssysteem
EZ	Ministerie van Economische Zaken
F.	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
G.	
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Gross tonnage / bruto tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
H.	
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
I.	
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transportsystemen

IWA	Internationale Wateraanpak
K.	
KDC	Knowledge & Development Center
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
L.	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
M.	
MER	Milieueffectrapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
N.	
NAS	Nationale Adoptie Strategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH <sub>3</sub>	Ammoniak
NIWO	Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMVOS	Niet-methaan vluchtige organische stoffen
NO <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOx	Stikstofoxiden
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit



NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
O.	
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs (verdrag)
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
P.	
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PRTR	(Kiev Protocol on) Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling
R.	
RAC	Risk Assessment Committee
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
S.	
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SCR	Selective Catalytic Reduction
SDG	Sustainable Development Goal
SO <sub>2</sub>	Zwavel dioxide
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme
StAB	Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	

TK	Tweede Kamer
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
U.	
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UvW	Unie van Waterschappen
V.	
VAMEX	Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL	Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VN	Verenigde Naties
VNAC	Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity
UNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb	Wet bodembescherming
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Z.	
ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen

---